

- Quand le besoin se fera-t-il, selon toute prévision, sentir pour la réalisation de ces étapes?
- Comment les étapes suivantes seront-elles financées?
- Comment la Suisse occidentale et la Suisse orientale (liaisons ferroviaires depuis Schaffhouse, Constance et Bregenz en direction de Wintherthour et de Zurich-Aéroport) seront-elles intégrées dans le trafic international?

Proposition du groupe AdI/PEP

Renvoi au Conseil fédéral

avec le mandat de présenter un rapport complémentaire qui traite des deux grands projets ferroviaires («Rail 2000»/NLFA) et de leurs conséquences financières selon une perspective globale.

Proposition Jäggi Paul

Renvoi au Conseil fédéral

avec le mandat de présenter un arrêté fédéral de portée générale, sujet à référendum, pour la première étape de «Rail 2000».

94.3322

Motion des Ständerates (KVF-SR 94.048)

Neues Angebotskonzept

Motion du Conseil des Etats (CTT-CE 94.048)

Nouvelle offre de prestations

Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 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 4 octobre 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 «Rail 2000» dès qu'il appert de manière tangible que, grâce à la nouvelle offre de prestations (en particulier, rames à caisson inclinable, voitures à deux étages), il sera possible de renoncer entièrement ou partiellement à la construction des nouveaux tronçons prévus à l'article 2.

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement en temps opportun un projet de nouvel arrêté fédéral concernant les crédits d'engagement pour les étapes suivantes du projet de «Rail 2000» – partie CFF.

Vollmer Peter (S, BE), Berichterstatter: Wir haben den Ordnungsantrag der LdU/EVP-Fraktion abgelehnt und können uns jetzt in die Diskussion über die «Bahn 2000» stürzen. Die Ausgangslage bleibt natürlich weiterhin verwirlich. Sie haben es bereits gehört. Es liegen sechs Rückweisungsanträge vor, und auf den ersten Blick kann tatsächlich gerätselt werden, ob diese Rückweisungsanträge nun für oder gegen den öffentlichen Verkehr sind, ob sie im Interesse von «Bahn 2000» sind oder eben nicht.

Nicht alle Rückweisungsanträge lagen der Kommission vor, doch sie entsprechen der politischen Stossrichtung der bei-

den Minderheitsanträge – die Rückweisungsanträge, die die Minderheiten I und II übernommen haben, sind in der Kommission mit guten Gründen klar abgelehnt worden. Ich kann Ihnen also als Kommissionssprecher die Ablehnung aller Rückweisungsanträge empfehlen.

Der Rückweisungsantrag Jäggi Paul möchte den vorliegenden Bericht zum allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss erheben, damit das Volk allenfalls nochmals darüber abstimmen kann. Der Rückweisungsantrag der Minderheit I (Diener) und derjenige der LdU/EVP-Fraktion verlangen die Verknüpfung der Vorlage mit der Neat. Und schliesslich möchten der Antrag der Minderheit II (Wanner) und der Eventualantrag Baumberger mit der Verabschiedung der ersten Etappe auch bereits verbindlich Auskunft darüber, was dann in den nächsten Etappen kommen wird.

Formell richtig und auch für die politische Diskussion zweckmässig ist es, dass wir die Standesinitiative Bern als separates Geschäft behandeln und nachher separat über diese Standesinitiative befinden, denn diese Standesinitiative stellt an sich das Konzept «Bahn 2000» so, wie es jetzt vorliegt, nicht in Frage. Es geht dort ja lediglich noch um eine Variantenwahl einer für die erste Etappe an sich unbestrittenen Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist.

Die Kommissionsmehrheit hat gute Gründe, Ihnen die Kenntnisnahme dieses Berichtes und die Ablehnung aller Rückweisungsanträge zu empfehlen. Das will keineswegs heissen, dass dieser Bericht in der Kommission einfach so, ohne Kritik, zur Kenntnis genommen wurde. Im Gegenteil, die Kommission hat es sich keineswegs einfach gemacht. Wir haben neben den Vertretern des Departementes auch die Vertreter der SBB sehr energisch in die Zange genommen. Es liegt zudem ein ausführlicher Zusatzbericht vor, der von der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verlangt worden ist und der zusätzliche Antworten auf aufgeworfene Fragen bringt.

Der Tenor in der Kommission war denn auch unisono kritisch. Wer sich seinerzeit, im Dezember 1987 bei der Volksabstimmung über «Bahn 2000», für die Annahme eingesetzt hat – ich habe auch zu jenen gehört –, muss sich angesichts der heutigen Situation zweifellos ein bisschen düpiert vorkommen. Man hat damals ein Angebotskonzept präsentiert, mit dem sehr viele Versprechungen verknüpft waren. Heute stellen wir ernüchtert fest, dass damals nicht nur die Kosten einzelner Objekte unterschätzt wurden. Auch die mehr oder weniger notwendige unternehmerisch-logistische Abwicklung dieses gewaltigen Projektes hat sich im nachhinein als unrealistisch erwiesen. Immerhin lassen sich konkrete, nicht beeinflussbare Faktoren benennen, welche zur heutigen Situation und damit zur Etappierung dieses Angebotskonzeptes «Bahn 2000» geführt haben.

Zum einen ist festzustellen, dass wir ein ausserordentlich starkes Verkehrswachstum hatten. Damit haben wir eine neue Kapazitätssituation vor uns, die natürlich heute als Basis für die Dimensionierung der jeweiligen einzelnen Bauprojekte entscheidend sein muss. Ich glaube daher, dass es richtig ist, dass die Umsetzung dieser «Bahn 2000» im Sinne einer rollenden Planung aufgrund der heutigen, zum Teil sehr stark veränderten Verkehrssituation vorgenommen wird. Wir müssen feststellen, dass das enorme Kostenwachstum, das heute für das ursprüngliche Projekt von «Bahn 2000» berechnet wird, auch eine Folge der inzwischen wirksam gewordenen Umweltschutzgesetzgebung ist. Diese Auswirkungen waren damals, bei der ursprünglichen Kostenberechnung, noch nicht vorhersehbar.

Kritik wird aber auch zu Recht dort laut, wo wir heute feststellen, dass mit der ersten Etappe ganz konkrete Vorgaben im Rahmen des Angebotskonzeptes nicht verwirklicht werden können. Es kann jedoch – da muss in jedem Fall eine klare Mehrheit der Kommission die Position des Bundesrates vollumfänglich unterstützen – nicht einfach negiert werden, dass der Bundesrat und die SBB zum Handeln gezwungen wurden; und dies schlägt sich hier in diesem Bericht zur ersten Etappe nieder. Allein die nackten Zahlen sind brutal: Das Parlament hat im Jahre 1986 für die Verwirklichung von «Bahn 2000» einen Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken beschlossen. Mit der Teuerung aufgerechnet ergibt dies heute einen

Betrag von 7,4 Milliarden Franken. Diesen 7,4 Milliarden Franken stehen jetzt die konkrete Weiterbearbeitung und die Konkretisierung des Konzeptes «Bahn 2000» mit heutigen Kosten von sage und schreibe über 16 Milliarden Franken gegenüber. Diese 16 Milliarden Franken stehen also den bewilligten 7,4 Milliarden Franken gegenüber.

Angesichts dieser Ausgangslage und der Finanzlage des Bundes ist es naheliegend – ja, wir müssen sagen, es war von seiten des Bundesrates vernünftig und richtig –, die Situation neu zu überdenken und festzulegen, was wir uns angesichts dieser Ausgangslage in einer ersten Etappe für «Bahn 2000» leisten können und leisten wollen.

Doch man will – das ist an dieser Vorlage eigentlich als sehr positiv zu werten – jetzt richtigerweise nicht einfach nur die Hälfte des ursprünglichen Projektes realisieren, sondern man hat ganz genaue verkehrspolitische Abwägungen gemacht, wie die zur Verfügung stehenden 7,4 Milliarden Franken effizient im Sinne der Zielsetzung der verkehrspolitischen Angebotskonzeption von «Bahn 2000» eingesetzt werden können, und das führt letztlich zu einer politischen Diskussion und Kontroverse.

An der Grundphilosophie, also am Angebotskonzept, das vor allem landesweit wirksam sein soll, wird hundertprozentig festgehalten; das scheint mir eine sehr wichtige Ausgangslage für die Beurteilung dieses Zwischenberichts zu sein. Wenn dabei teilweise auf Neu- oder auf Ausbauten verzichtet wird, muss die Idee der Anschlussoptimierung nicht unbedingt aufgegeben werden. Neubauten dienen ja nicht nur der Fahrzeitverbesserung, sondern vor allem auch der Kapazitätsverbesserung: Zum Teil wird diese Idee – für deren Umsetzung ursprünglich Neubauten notwendig waren – mit neuem Rollmaterial verwirklicht; ich denke an Neigezug-Kompositionen, aber auch an Doppelstockwagen im Fernverkehr.

Bei einer quantitativen Betrachtung lässt sich diese erste Etappe, über die wir heute beraten, auf die folgende Formel bringen: Mit 50 Prozent der Kosten werden 75 Prozent des Nutzens realisiert. Mit anderen Worten: Was hier als erste Etappe bezeichnet wird, ist nichts anderes als der Versuch, mit den ursprünglich bewilligten Mitteln den grösstmöglichen Effekt zur Verwirklichung der Zielsetzung von «Bahn 2000» herauszuholen, der das Schweizervolk zugestimmt hat. Das ist nicht wenig und wird möglich dank den neuen Schwerpunkten aufgrund der sich seither abzeichnenden Verkehrsentwicklung und heutiger Erkenntnisse über Möglichkeiten in Betrieb und Technik.

Mit diesen positiven Überlegungen soll die leidige Vorgeschiede im Planungsprozess von «Bahn 2000» nicht beschönigt werden. Denn kritisch liesse sich zweifellos fragen, ob der Titel des Berichtes – «erste Etappe» – so ganz korrekt gewählt worden ist.

Es ist ja unrealistisch, davon auszugehen, wir würden in einer zweiten Etappe dann noch all das verwirklichen, was sich heute als eher unwirtschaftlich erweist und bei dem das Aufwand- und Kostenverhältnis weniger gut stimmt. Ich jedenfalls möchte diese zweite Etappe, wenn sie so konzipiert wäre, in diesem Rat nicht vertreten müssen.

Wir müssen davon ausgehen, dass mit dieser ersten Etappe das Wesentliche dieses Angebotskonzeptes realisiert wird und dass es eine zweite Etappe in diesem Umfang wahrscheinlich nicht mehr geben wird. Wir wissen zwar, dass in einer sogenannten zweiten Etappe der zweite Juradurchschitz zwischen Liestal und Olten notwendig sein wird. Das ist ein Projekt, das so oder so auf uns zukommen wird.

Es gilt in jedem Fall daran zu erinnern, dass der ursprüngliche Beschluss des Rates und des Volkes letztlich nicht eine Bauvorlage, sondern ein Angebotskonzept war. Wenn wir heute nicht soviel davon verbauen wollen oder müssen wie ursprünglich angenommen – gerade auch bezüglich der Neubautrecken –, dann ist das nicht negativ, solange die Grundphilosophie erhalten werden kann.

Die Rückweisungsanträge, welche sich an den nicht vollständig ausgeführten Neubautrecken orientieren, stossen deshalb verkehrspolitisch ins Leere. Auch der Antrag Jäggi Paul, welcher heute den Beschluss dem Referendum unterstellen will, macht sowohl rechtlich wie auch politisch keinen Sinn.

Ich darf bei dieser Gelegenheit an die Motion des Ständerates erinnern, die ebenfalls zur Diskussion steht, welche im Ständerat einstimmig überwiesen worden ist und auch in unserer Kommission eine einstimmige Zustimmung gefunden hat: Sie verpflichtet den Bundesrat zur Ausarbeitung von Vorlagen, wenn mehr Klarheit darüber besteht, ob diese vorgesehenen Neubautrecken wirklich nie mehr benötigt werden, und wir dann wirklich einen neuen Bundesbeschluss zuhanden einer Referendumsvorlage ausarbeiten können. Diesen Auftrag hat der Bundesrat mit der Motion. Es ist absolut unnötig, heute diesen ersten Bericht mit dieser Idee einer referendumspflichtigen Vorlage zu verbinden; denn das, was hier im ersten Bericht als erste Etappe vorgesehen ist, ist vollumfänglich Bestandteil jenes Konzeptes, welches dem Volk damals vorgelegen hat.

Jetzt noch ein Wort zu den Anträgen, welche diesen Bericht mit einer möglichen Etappierung der Neat verknüpfen wollen: Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat diese Verknüpfung aus folgenden Gründen klar abgelehnt: Die Verknüpfung mit der Neat kann an der vorgesehenen Verwirklichung der sogenannten ersten Etappe von «Bahn 2000» nichts ändern. Was wir hier in dieser ersten Etappe als Angebotsverbesserungen realisieren werden, steht mit oder ohne Neat an. Dieses Konzept ist mit oder ohne Neat zu verwirklichen, wenn wir diese netzweite, landesweite Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs anstreben. Ich möchte auch daran erinnern, dass die «Bahn 2000» völlig unabhängig von einem späteren Neat-Projekt konzipiert worden ist und dass das, was hier in der ersten Etappe auch bezüglich der Neubautrecke Mattstetten–Rothrist vorgesehen ist – unabhängig davon, für welche Variante man sich am Schluss entscheidet –, unabhängig von der Neat realisiert werden muss. Es geht um eine Kapazitätserhöhung auch im Ost-West-Verkehr, auf welche in keinem Fall verzichtet werden kann, wenn wir landesweit ein besseres Angebot anstreben.

Die Neat, das ist richtig, kann ohne «Bahn 2000» nicht funktionieren, aber «Bahn 2000» muss allenfalls auch ohne Neat funktionieren. Rückweisungen mit dieser Begründung machen deshalb für die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen keinen Sinn. Und Rückweisungen, welche sich letztlich nur partikulär auf bestimmte Neubautrecken konzentrieren, sind heute nicht zuletzt deshalb fehl am Platz, weil wir als Rat, unabhängig von der Kenntnisnahme dieses Berichtes über die erste Etappe von «Bahn 2000», auch über die Ständesinitiative Bern, aber auch noch über die Motion Baumberger entscheiden können. Dabei wird der Rat einen Grundsatzentscheid fällen, wie er es mit dieser vorderhand zurückgestellten Neubautrecke Zürich-Flughafen–Winterthur haben will. Es macht also keinen Sinn, den ganzen Bericht zur ersten Etappe wegen dieser offenen Frage zurückzustellen oder zurückzuweisen.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bittet Sie deshalb: Nehmen Sie von diesem Bericht zur ersten Etappe Kenntnis, und lehnen Sie die Rückweisungsanträge ab! Die Kommissionsmehrheit ist davon überzeugt, dass diese erste Etappe jetzt raschestmöglich verwirklicht werden muss. Es ist ein Entscheid, den wir zugunsten einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs fällen. Wir sollten nicht wegen Konflikten in anderen Bereichen, also betreffend spätere Neubautrecken im Rahmen der Neat, diese erste wichtige Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr gefährden und damit im Grunde genommen das Anliegen des Rates und auch den Beschluss des Volkes, das zu dieser «Bahn 2000»-Konzeption ja gesagt hat, irgendwie in Frage stellen.

In diesem Sinn bittet Sie die Kommissionsmehrheit, diesem Bericht zuzustimmen und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Zwahlen Jean-Claude (C, BE), rapporteur: Au nom de la Commission des transports et des télécommunications, je diviserai mon rapport en trois phases, que nous pourrions résumer comme suit et que je reprendrai ensuite dans le détail. Première phase: en 1987, «Rail 2000» était un projet ambitieux, à l'échelle du pays tout entier, qui affirmait ainsi sa volonté de préparer un réseau ferroviaire digne du XXI^e siècle et

qui, chose rare dans notre pays, faisait l'unanimité des régions, même périphériques – d'où je viens –, qui voyaient une chance d'être mieux reliées aux centres urbains. L'acceptation assez nette par le peuple, le 6 décembre 1987, de «Rail 2000», est une belle démonstration de civisme et de cohésion nationale envers nos transports publics.

La deuxième phase est moins réjouissante, car c'est la frustration et la déception, l'incompréhension d'une grande partie du peuple qui ne comprend pas pourquoi, sept ans et demi plus tard, presque rien n'a été réalisé ou du moins en apparence. Les CFF, leur direction en particulier, et la Confédération sont-ils incapables de passer aux actes et de réaliser la volonté du peuple? Telle est la question qu'on se pose. La Suisse, tellement prolifique pour échafauder et dessiner de grands projets, se révèle, hélas, incapable de les réaliser en cette fin de XXe siècle, tout au moins à un prix et dans des délais acceptables.

Dans une troisième phase, nous poserons la question de savoir ce qu'il reste de cette ambition de réseau national, sinon l'esprit positif et résolument optimiste du rapport du Conseil fédéral sur la première étape de «Rail 2000», qui est daté du 11 mai 1994, et qui fait l'objet, précisément, de notre séance. Le Conseil fédéral nous promet de ne réaliser pas moins que les trois quarts des avantages de «Rail 2000», malgré l'abandon aussi des trois quarts des nouvelles constructions de lignes qui étaient programmées, et cela, hélas, à un prix aussi élevé que l'ensemble qui avait été voté en 1987, naturellement majoré de l'indexation, soit environ 7,4 milliards de francs. Vous entendrez tout à l'heure M. Ogi, conseiller fédéral, vous convaincre qu'il n'y a pas d'alternative, qu'il faut y croire et foncer dans cette première étape de réalisation tellement attendue.

Avec la majorité de la Commission des transports et des télécommunications, nous avons admis cette conclusion, non sans regret que le projet global ne puisse pas être mis en application, non sans réserve aussi sur la capacité des autorités fédérales de réaliser, rapidement cette fois-ci, cette première étape, et en nous posant surtout la question, je dirais lancinante, de savoir quand la deuxième étape commencerait et ce qu'il resterait pour les régions périphériques ou «moins rentables».

Revenons brièvement à cette première phase. Vous vous rappelez que la décision du 6 décembre 1987 concernait un projet de «Rail 2000» pour améliorer l'offre des transports publics, des voyageurs en particulier, dans l'ensemble du pays. Ce projet repose sur la cadence horaire des trains directs et intercity, voire le passage à la cadence semi-horaire en cas de demandes suffisantes sur l'ensemble d'un réseau de chemin de fer très dense, mais qui souffrait jusqu'à ce jour d'un manque de cohérence des horaires et, par conséquent, d'une moindre attractivité.

Les trains arriveront ou arrivent déjà à peu près en même temps dans les grands noeuds ferroviaires et repartent quelques minutes plus tard, donc sans perte de temps pour les usagers. Toutes ces possibilités de correspondance optimale ont été mises en place partiellement à ce jour et leur application plus complète dépend aujourd'hui des constructions de nouveaux tronçons, d'améliorations ponctuelles de l'infrastructure, d'améliorations et de nouveau matériel roulant ainsi que de certaines mesures d'exploitation.

Pourquoi ce concept d'une nouvelle offre de transports «Rail 2000» a-t-il subi un tel retard? Où sont les responsabilités et comment expliquer un tel immobilisme en Suisse? Nous abordons ici la deuxième phase, celle de la déception. Comment donc le Conseil fédéral, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, l'Office fédéral des transports ainsi que surtout, premier responsable, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux ont-ils géré le projet de «Rail 2000» depuis décembre 1987? C'est une des questions que la Commission des transports et des télécommunications s'est posée à la lecture du rapport du Conseil fédéral.

Il faut se souvenir que c'est à la suite d'une session spéciale, organisée en 1984 au sujet du dépérissement des forêts, donc dans une ambiance très émotionnelle et une période d'eupho-

rie, dirais-je, que la décision de principe avait été prise d'augmenter la part des transports publics dans le volume global des transports du pays, ceci naturellement, à cette époque, pour des raisons de protection de l'environnement en particulier. Parmi les mesures de facilités tarifaires prises, on peut citer l'abaissement du prix de l'abonnement demi-tarif qui date, précisément, de cette période d'angoisse.

Le projet des nouvelles transversales ferroviaires ayant été refusé, la Direction générale des CFF et l'administration fédérale ont imaginé et évalué dans une certaine hâte ce nouveau projet «Rail 2000», qui se révèle aujourd'hui avoir été préparé avec une certaine légèreté. Il n'était de toute évidence pas mûr et la sous-estimation du prix global, 5,4 milliards de francs, et le manque d'étude de détail sont les raisons pour lesquelles il coûterait aujourd'hui en totalité plus de 16 milliards de francs pour être réalisé, donc près de trois fois plus que prévu. Aux yeux du peuple, cela ne paraît pas très sérieux et je crois que la crédibilité des Chemins de fer fédéraux, mais surtout, de vrais-je dire, la crédibilité de certains directeurs aujourd'hui remplacés est fortement remise en cause. Vous avez, Messieurs les responsables d'alors des chemins de fer, semé le doute, ce qui est assez grave dans une démocratie.

C'est donc avec beaucoup d'intérêt que la Commission des transports et des télécommunications attend de pouvoir faire connaître le rapport de la Commission de gestion, dont il se trouve que je fais partie également, rapport qui devrait permettre de mieux comprendre ce qui n'a pas du tout fonctionné entre ces partenaires fédéraux des transports publics. Présenter un projet aussi mal ficelé qu'il ne l'était, le soumettre au peuple avec des chiffres sous-estimés et, huit ans après la décision du peuple, n'avoir pratiquement ou concrètement rien réalisé dans le terrain, c'est vraiment beaucoup de dysfonctionnements et probablement quelque part quelques incompétences.

Dans les réponses qui furent données à la Commission des transports et des télécommunications, on a entendu citer la législation sur la protection de l'environnement bien entendu, qui était en cours d'élaboration, dont on ne connaissait pas tous les effets à cette époque, et qui a provoqué d'importantes augmentations des coûts, de même que bon nombre de demandes des cantons, qui sont souvent exorbitantes et sans commune mesure avec les buts recherchés. Il est même choquant, à la limite, de constater avec quelle désinvolture certaines demandes sont faites à la Confédération, car de telles exigences pénalisent les meilleurs projets et paralysent les tronçons les plus urgents.

Le troisième élément retardateur, ce sont vraisemblablement, et même certainement, les obstacles juridiques qui n'allègent naturellement pas le montant de la facture finale. Dans le livre des records figurera vraisemblablement la ligne Rothrist–Mattstetten pour laquelle on a cité une opposition tous les sept mètres de voie à construire! Imaginez le coût de tels abus, de telles aberrations pour les pouvoirs publics!

L'Office fédéral des transports nous affirme que dorénavant la procédure a été modifiée et améliorée. L'adoption d'un arrêté fédéral ainsi que la mise en place de nouvelles structures de conduite et de pilotage devraient permettre, tant au niveau des CFF que de l'administration fédérale, d'être plus vigilant, plus rapide, plus efficace. Nous nous réjouissons fort d'en prendre note et de pouvoir en mesurer les effets ces prochains mois et ces prochaines années.

J'en arrive enfin aux conclusions de la Commission des transports et des télécommunications qui correspondent à la troisième phase de mon rapport.

Que restera-t-il de cet ambitieux projet «Rail 2000» et quelles sont aujourd'hui les alternatives, s'il y en a? Nous devons naturellement relever les nouveaux éléments survenus dès 1987, à savoir, l'acceptation par le peuple suisse, en septembre 1992, des nouvelles lignes ferroviaires alpines avec deux tunnels de base qui permettront d'intégrer totalement le Tessin et le Haut-Valais au projet de «Rail 2000», ce qui est très bien pour la cohésion du pays.

Ensuite, le 20 février 1994, le nouvel article constitutionnel 36sexies est accepté. L'initiative dite «des Alpes» renforce la nécessité des nouvelles lignes ferroviaires alpines, mais elle

est aussi en relation avec «Rail 2000», particulièrement en ce qui concerne la ligne Rothrist–Mattstetten et les mesures visant à augmenter la capacité de certains tronçons.

Dans son rapport, le Conseil fédéral constate que la première étape de «Rail 2000» a déjà commencé dans les faits et qu'il n'existe vraiment pas d'autre alternative que l'échelonnement des constructions en deux étapes. Cependant, une partie des membres de la Commission des transports et des télécommunications s'inquiète lorsqu'elle constate que «Rail 2000» doit répondre en priorité à une certaine rentabilité «commerciale». Que veut-on exprimer, dans ce rapport, par cette approche «commerciale»? Que le rapport des forces s'exprimera une fois encore en faveur des régions riches qui bénéficient déjà de bonnes conditions, là où la densité de population permet d'emblée une exploitation plus économique de cette offre améliorée. Le Conseil fédéral affirme cependant ne pas vouloir sacrifier le trafic régional qui ne supportera, dit-il, que des modifications d'horaires dans cette première phase.

Aux critiques sur l'imprécision des estimations de coût, le Conseil fédéral répond que «Rail 2000» en soi ne constitue pas un projet de construction, mais un projet d'offre, selon le chiffre 253 du message. Les avant-projets et les études approfondies n'étaient pas disponibles à cette époque, les hypothèses sur les coûts étaient donc entachées de grandes incertitudes.

On admet que les investissements globaux de «Rail 2000» étaient fondés sur deux bases, à savoir le budget des investissements ordinaires et le crédit d'engagement spécial qui, au prix 1992, se monte à 10,7 milliards de francs à charge de «Rail 2000».

Selon le Conseil fédéral, il n'est donc pas acceptable de comparer le crédit d'engagement de 5,4 milliards de francs aux coûts globaux de 16,5 milliards de francs estimés en 1992. Difficile cependant de faire comprendre de telles nuances au peuple!

A une autre question de la Commission des transports et des télécommunications, il est répondu qu'il n'est pas judicieux de décider aujourd'hui de l'engagement nécessaire pour la prochaine étape de «Rail 2000» et qu'il faut réaliser le projet dans la mesure où il existe actuellement une demande suffisante. L'Office fédéral des transports, pour répondre à certains arguments que nous retrouvons dans les propositions de renvoi, se déclare d'ailleurs, à ce jour, incapable de déterminer le prix de cette deuxième étape.

Deux propositions de renvoi ont été discutées à la Commission des transports et des télécommunications et elles ont toutes deux été rejetées. J'ai lu les trois autres propositions qui nous ont été remises aujourd'hui. Elles vont dans le même sens, avec des nuances, et on peut imaginer qu'elles auraient été rejetées avec le même score à la Commission des transports et des télécommunications.

La proposition de renvoi de la minorité I (Diener), qui voulait établir un lien entre les nouvelles lignes ferroviaires alpines et la première étape de «Rail 2000», a été rejetée par 13 voix contre 5 et avec 4 abstentions. La proposition de renvoi de la minorité II (Wanner), qui voulait, premièrement, des renseignements fiables sur l'étude, le calendrier et le financement de la deuxième étape de «Rail 2000», ainsi que, deuxièmement, l'examen approfondi de l'opportunité de procéder à des adaptations des deux arrêtés fédéraux de 1986, a été rejetée elle aussi par 12 voix contre 5 et avec 6 abstentions.

Cependant, ces propositions de renvoi posent de bonnes questions. Selon l'échelonnement de la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines et selon les priorités, «Rail 2000» devra aussi être construit en conséquence. Quant à la deuxième étape, elle intéresse tout particulièrement la Suisse romande et ses liaisons, soit par Fribourg, soit par la ligne du Pied du Jura, avec la Suisse allemande. Or, dans la mesure où «Rail 2000» reste un projet global, mais à réaliser en deux étapes, sans modifier les arrêtés fédéraux de 1986, on veut espérer que le Conseil fédéral saura éviter des inégalités de traitement entre différentes régions du pays et, surtout, qu'il saura bien tenir compte des expériences presque catastrophiques des sept premières années pour terminer cette première étape dans les délais prévus.

L'ensemble de toutes ces données, finalement, ont amené la Commission des transports et des télécommunications à accepter le rapport du Conseil fédéral sans beaucoup d'enthousiasme, il est vrai, mais avec l'assurance donnée par M. Ogi, conseiller fédéral, de respecter à la lettre les engagements pris dans ce rapport. Au stade actuel, tout renvoi au Conseil fédéral ou à de nouvelles études n'apporterait guère de nouvelle assurance de diminution des coûts ni une plus grande efficacité. Bien au contraire, toute étude complémentaire et tout renvoi retarderaient la poursuite des travaux engagés et l'avancement des investissements prévus. N'importe quelle étude complémentaire ou renvoi ne ferait, il faut le savoir précisément, que renchérir les coûts de mise en application de «Rail 2000». Ce n'est vraiment pas cela que nous souhaitons aujourd'hui. N'oublions pas que depuis bientôt huit ans, le peuple attend la réalisation de sa décision.

C'est finalement par 15 voix contre 6 et avec 2 abstentions que la Commission des transports et des télécommunications a pris acte du rapport. Elle vous demande d'en faire autant aujourd'hui.

Pour terminer, deux mots au sujet du texte de la motion de la CTT-CE que la Commission des transports et des télécommunications de votre Conseil a acceptée par 20 voix sans opposition et avec 2 abstentions. Cette motion dit précisément que dès qu'il apparaîtrait «de manière tangible que grâce, à la nouvelle offre de prestations (en particulier, rames à caisson inclinable, voitures à deux étages), il sera possible de renoncer entièrement ou partiellement à la construction des nouveaux tronçons prévus à l'article 2». Dès ce moment-là donc, le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un rapport et un projet en vue d'une modification de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986.

Cette motion, en réalité, répond déjà en bonne partie aux propositions de renvoi et nous donne, en fait, toute assurance, toute garantie que le Conseil fédéral respectera ses engagements, que «Rail 2000» ne sera pas renvoyé aux calendes grecques, mais simplement réalisé en deux étapes, la deuxième devant être définie ultérieurement.

Diener Verena (G, ZH), Sprecherin der Minderheit I: Die politischen Unterlassungssünden unserer eidgenössischen Verkehrspolitik holen uns immer schneller ein: Heute ist es «Bahn 2000», morgen wird es die Neat sein. Und das Tragische an dieser Situation ist, dass unsere Verkehrspolitik immer mehr zu einer reinen Vergangenheitsbewältigung verkommt. Und diese Vergangenheitsbewältigung hindert uns daran, sinnvolle Zukunftsplanung im Bereiche der Verkehrspolitik zu machen. Dieser Kreislauf ist verheerend; dieser Kreislauf muss dringend unterbrochen werden, denn wir haben anstehende Probleme, die wir jetzt anpacken müssen. Wir werden heute nachmittag und bis in den Abend hinein hier im Saal das Hohelied der frustrierten Politikerinnen und Politiker hören, die über die schludrige Planung von «Bahn 2000» lamentieren werden und dabei versuchen, von ihrem eigenen politischen Unvermögen abzulenken, nämlich vom Unvermögen, eine Verkehrspolitik zu betreiben, die die Realität mit einbezieht. Ich will nicht in dieses Lamento um die Vergangenheit einstimmen, auch wenn massive Kritik an der Planung von «Bahn 2000» am Platz ist.

Vielmehr möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die grosse Mehrheit hier im Saal für die unreflektierte Baueuphorie ohne Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Folgekosten mitverantwortlich ist; Stichwort: Vereina; Stichwort: Nationalstrassenbau; Stichwort: Neat. Das Lamentieren nützt uns aber nichts, es macht uns auf die Länge auch nicht glaubwürdiger gegenüber der Bevölkerung, sondern wir müssen aus diesen Fiaskos lernen und endlich eine Verkehrspolitik betreiben, die diesen Namen verdient.

Volkswirtschaftlich ist es klar – ob es uns nun passt oder nicht –: «Bahn 2000» muss etappiert werden. Das ist schmerzhaft für all diejenigen, die sich von «Bahn 2000» eine generelle Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in allen Regionen – ich betone, in allen Regionen – unseres Landes versprochen haben. Von der inländischen Gesamtverbesserung des öffentlichen Schienenverkehrs profitiert in der ersten Etappe von

«Bahn 2000» nur noch ein Teil unserer Bevölkerung. Und das ist schmerzlich. Und all die Befürworterinnen und Befürworter eines breiten «Bahn und Bus 2000»-Angebotes, das auch den Regionalverkehr in den abgelegenen Gebieten fördert, müssen sich wegen unserer eidgenössischen Verkehrspolitik einmal mehr verschaukelt vorkommen. Und trotzdem ist auch für uns Grüne klar, im Moment führt kein Weg an der Etappierung von «Bahn 2000» vorbei. Die Kosten sind in einem unverantwortbaren Ausmass explodiert und die entsprechenden Folgekosten volkswirtschaftlich nicht tragbar.

Etappieren also ja, die Frage ist nur, wie diese Etappierung aussehen soll. Der Bundesrat hat uns in seinem Bericht seine Version einer Etappierung von «Bahn 2000» vorgelegt. Für die Minderheit I (Diener) und die Minderheit II (Wanner) der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist dieser Vorschlag nicht akzeptabel.

1. Es fehlt ein verbindliches Konzept für die zweite Etappe.

2. Es fehlen uns klare, verbindliche Aussagen, wie die Finanzierung dieser ersten und zweiten Etappe erfolgen soll. Klar ist, dass die SBB nicht in der Lage sein werden, die Folgekosten dieser Grossbauvorhaben zu übernehmen.

Dazu wären schon bald mehr als 30 Prozent ihrer Gesamteinnahmen notwendig. Das ist eine Utopie.

Entgegen der Kommissionsmehrheit sind wir der Meinung, dass die Etappierung von «Bahn 2000» nicht losgelöst von der Neat-Planung erfolgen kann, denn die möglichen Neubaustrecken einer «Bahn 2000» werden trotzdem – und da muss ich dem Kommissionssprecher widersprechen – auch Zubringer für die Neat-Basistunnels sein.

Schauen wir uns doch die diesbezüglichen Vorschläge des Bundesrates an: Mattstetten–Rothrist, eine hart umkämpfte Linienerführung – wir werden das später in der Debatte noch hören –, steht ganz klar als Zubringer zum Lötschberg. Sollte aber eine Neat-Etappierung zu einer Verschiebung des Baus des Lötschberg-Basistunnels führen, dann hätte die Linie Mattstetten–Rothrist einen Teil ihrer Priorität für die Erstetappe «Bahn 2000» eingebüsst.

Im Gegenzug dazu wird der neue Juradurchstich auf jeden Fall, und zwar dringend, benötigt, unabhängig davon, ob dem Gotthard oder dem Lötschberg der Bauvorrang gegeben wird: dies sowohl aus Kapazitäts- wie auch aus Tempogründen. Der Juradurchstich muss zur ersten Etappe von «Bahn 2000» gehören. Dasselbe gilt für die neue Doppelspur Zürich–Thalwil.

Dem Einwand, dass die Zeit dränge und wir diesen Bericht nicht zurückweisen dürften, möchte ich aus folgenden Gründen widersprechen: Die Diskussion über die Neat-Etappierung werden wir in diesem Jahr ebenfalls führen müssen. Dadurch verlieren wir gar nicht gross Zeit, wenn wir sie mit dem Bericht und der Etappierung von «Bahn 2000» verknüpfen.

Die nächste Auflage, die wir noch haben, ist die, dass wir vom Bundesrat eine verbindliche Aussage zur zweiten Etappe und eine verbindliche Aussage zur Finanzierung dieser zweiten Etappe verlangen. Wir dürfen dabei nicht vergessen, dass die 7,4 Milliarden Franken, die «Bahn 2000» in dieser ersten Etappe kosten wird, reine Baupläne betreffen – ohne darin integrierte Umweltschutzmassnahmen. Das heisst, dass der Landschaftsschutz und die Erhaltung des Lebensraumes vom Bundesrat an die Kantone delegiert werden. Das ist für uns, die grüne Fraktion, und auch für die Minderheit I der Kommission nicht akzeptabel. Umweltschutz und Landschaftsschutz haben nichts mit Luxuswünschen zu tun. Das sind absolut realistische, notwendige Forderungen. Es geht nicht an, dass der Bund, die SBB, diese Kosten an die Kantone und an die Gemeinden zurückschiebt. Wir brauchen eine «Bahn 2000», die hier ganz klar Richtlinien setzt, auch für die Neat.

Noch ein letztes Wort an uns hier im Parlament: Wir können von diesem Bericht in zustimmender Form Kenntnis nehmen oder ihn zurückweisen. Was uns aber insgesamt bleibt, sind folgende Hausaufgaben: Wir müssen endlich ein Gesamtkonzept zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs festlegen. Wir müssen hier in diesem Hause endlich die Kostenwahrheit einführen, und wir müssen endlich den Mut zu einer Verkehrspolitik haben, die diesen Namen verdient.

In diesem Sinne möchte ich Sie im Namen der Minderheit I der Kommission bitten, den Bericht über die erste Etappe von

«Bahn 2000» an den Bundesrat zurückzuweisen mit der Auflage, diese Etappierungsdiskussion mit der Etappierungsdiskussion zur Neat zu verknüpfen.

Wanner Christian (R, SO), Sprecher der Minderheit II: Ich beantrage Ihnen, den Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» an den Bundesrat zurückzuweisen und diese Rückweisung mit folgenden zwei Auflagen zu versehen:

1. Eine verbindliche Auskunft über den Umfang, den Zeitraum und die Finanzierung der einzelnen Etappen;
2. Die Prüfung der Frage, ob aufgrund dieses Berichtes Anpassungen der beiden Bundesbeschlüsse über «Bahn und Bus 2000» notwendig sind.

Ich sage Ihnen klar und deutlich: Ich will keine neue Volksabstimmung, sonst würde ich eine neue Botschaft und damit verbunden einen referendumsfähigen Bundesbeschluss über die «Bahn 2000» verlangen. Obwohl diese Möglichkeit verlockend wäre, nehme ich davon Abstand, weil es mir nicht um Politik, sondern um die Sache und vor allem um die verkehrspolitische Glaubwürdigkeit des Parlamentes geht.

Wir stehen bei der «Bahn 2000» wie bei der Neat beim Volk im Wort. Hier gibt es für mich keine Kompromisse. Ich bin nicht bereit, einem Bericht von Ingenieuren zur politischen Legitimation zu verhelfen, der demokratischen Ansprüchen in keiner Art und Weise zu genügen vermag. Die schlimmsten Fehler in der Politik sind bekanntlich jene, die man nicht eingesteht. Diese Fehler haben nicht in erster Linie Sie, Herr Bundesrat, zu verantworten und auch nicht die gegenwärtige Leitung der SBB. Die Festlegung der Verantwortlichkeiten hat vor allem die Geschäftsprüfungskommission vorzunehmen.

Sie aber, meine Damen und Herren Parlamentarier, müssen wissen, was Sie heute tun, falls Sie dem Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» zustimmen. Sie geben grünes Licht für eine erste Etappe der «Bahn 2000», und Sie geben Ihre Zustimmung dazu, dass der Kredit, den seinerzeit auch das Volk für «Bahn und Bus 2000» als Ganzes bewilligt hat, für diese erste Etappe verbraucht wird. Mehr noch: Sie wissen nicht einmal definitiv, was in dieser ersten Etappe «Bahn 2000» gebaut werden soll und was nicht. Alle bestehenden Unklarheiten werden dem Phantom «zweite Etappe» zugewiesen, von dem Sie weder den Umfang noch den Zeitpunkt der möglichen Realisierung kennen. Mehr noch: Sollte die zweite Etappe tatsächlich einmal angegangen werden, so wird dafür kein Kredit mehr vorhanden sein.

Wovon sind wir ursprünglich ausgegangen? Das Abstimmungsbüchlein von 1987 – ich habe es mitgenommen – führt u. a. aus, dass das Konzept «Bahn und Bus 2000» vier Neubaustrecken notwendig macht. In dieser Abstimmungsschrift heisst es im Klartext: «Ohne diese vier Neubaustrecken ist 'Bahn und Bus 2000' nicht zu realisieren.»

Ich weiss, wovon ich spreche: Ich zog wiederholt in der besagten Region herum und versuchte, die betroffenen Leute von der Notwendigkeit dieser Neubaustrecke zu überzeugen. Ich war nie ein Gegner davon, so wenig wie mein Kanton, der sich mit gewissen Auflagen immer für die Realisierung dieser Neubaustrecke ausgesprochen hat.

Es wurde, wie erwähnt, auch von «Bahn und Bus 2000» gesprochen. Davon spricht heute bereits niemand mehr. Das Gegenteil ist der Fall: Aus teilweise verständlichen Gründen ist der Rückzug der SBB und des Busverkehrs aus der Fläche voll im Gang.

Ich stehe voll und ganz hinter der Realisierung des integralen Systems der Neat. Wenn heute aber behauptet wird, falls die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist nicht realisiert werde, sei damit der Lötschberg gefährdet – ja, wer möchte es dann der betroffenen Bevölkerung verargen, wenn sie den umgekehrten Schluss zu ziehen beginnt? Wer möchte es ihr verargen, wenn sie sich fragt, ob diese Neubaustrecke überhaupt noch nötig ist, falls der Lötschberg nicht realisiert werden sollte?

Es muss allerdings mit aller Deutlichkeit gesagt werden: Als wir die damalige Botschaft berieten, habe ich einen Antrag auf eine Begradigungsvariante gestellt. Ich weiss das deshalb so gut, weil das vor mehr als zehn Jahren mein erster Antrag in diesem Hause war. Selbstverständlich «flog ich auf die Nase» und musste mich zum damaligen Departementschef

Schlumpf begeben, damit ich nur eine Antwort erhielt. Man sagte mir, eine Begradigungsvariante, verbunden mit der Neigezugtechnik, komme gar nicht in Frage und sei technisch nicht zu realisieren. Wie ist es heute?

Heute wird das damalige Versprechen, die Jurafusslinie auszubauen, mit der Aussage relativiert, man habe jetzt die Neigezugtechnik. Oder anders gesagt: Die betroffenen Kantone – Neuenburg, Bern und Solothurn – werden mit ebendieser damals abgelehnten Neigezugtechnik vertröstet.

Im Abstimmungsbüchlein sprach man auch von der Variante «Süd plus». «Plus» ist nichts anderes als die Verknüpfung der Jurafusslinie mit der Neubaustrecke über die Bahnlinie Solothurn–Herzogenbuchsee. Das wird heute in Frage gestellt. Es muss politisch hinterfragt werden, wie es denn angeht, dass damals die Zustimmung namentlich der Westschweiz mit der Variante «Süd plus» erlangt wurde und man diese heute weitgehend von der Realisierung ausschliesst.

Wenn es eine echte Etappierung wäre, könnte man darüber diskutieren. Aber eine echte Etappierung sieht so aus: Man hat eine erste Etappe, die zweite schliesst sich zeitlich unmittelbar an, und das für das Ganze vorgesehene Geld muss dann auch reichen, um beide Etappen zu realisieren. Dem ist bei weitem nicht so. Die erste Etappe wird jetzt zur Ausführung vorgeschlagen, dann soll die Neat realisiert werden, und eine zweite Etappe soll dann vermutlich im Anschluss an die Neat an die Reihe kommen. So können Sie mit dem Volk, den Volksrechten und den Abstimmungsentscheiden an der Urne nicht umgehen!

Letztlich geht es klar und deutlich um die verkehrspolitische Glaubwürdigkeit des Bundesrates und des Parlamentes, die zurzeit definitiv «in den Keller zu sinken» droht.

Leider habe ich als Mitglied des Parlamentes keine andere Möglichkeit mehr, materiellen Einfluss auf die Ausgestaltung der «Bahn 2000» zu nehmen, als diesen Bericht zurückzuweisen.

Zum Schluss gestatten Sie mir zwei, drei Sätze zur zeitlichen Frage: Es geht hier um Steuergelder, und zwar um Milliarden von Franken. Da spielt es überhaupt keine Rolle, ob sich der Bundesrat und dieses Parlament die Mühe nehmen, die Sache zu konkretisieren und die Finanzierung der «Bahn 2000» definitiv zu regeln. Wenn schon von Verzögerungen gesprochen wird, so kommen sie daher, dass Tausende von Einsprachen zu bewältigen sind und namentlich der Kanton Solothurn die Verletzung der Richtplanung vor Bundesgericht ziehen will. Das steht auf einem anderen Blatt geschrieben. Aber mit unserem Minderheitsantrag, falls ihm zugestimmt werden sollte, kann mit Fug und Recht nicht behauptet werden, Sie oder wir würden in Verzögerung machen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diesem Antrag auf Rückweisung zuzustimmen.

Baumberger Peter (C, ZH): Wahrscheinlich muss ich zunächst zwei, drei Worte darüber verlieren, warum ich hier Rückweisungsanträge stelle, und zwar sogar zwei, einen Haupt- und einen Eventualantrag.

Sie wissen es – oder vielleicht auch nicht mehr –: Ich reichte am 22. September 1993 eine Motion (93.3404) ein, mit der verlangt wurde, die Neubaustrecke Flughafen–Winterthur in die erste Etappe aufzunehmen und, da sie ja baureif ist, unverzüglich zu realisieren. Ich erinnere Sie daran, dass alle Ostschweizer Nationalräte aus dem Dreieck Winterthur/Schaffhausen/St. Gallen, inklusive der Nationalräte aus diesen Städten selbst, die Motion mitunterzeichneten.

Ich reichte diese Motion damals ein, nachdem die Plangenehmigung bereits im Oktober 1992 erfolgt war und Herr Bundesrat Ogi 1992, für die Fragestunde vom 16. März, schriftlich folgendermassen geantwortet hatte: «Parlament und Volk stimmten dem Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der SBB im Rahmen von 'Bahn 2000' zu.» (AB 1992 N 473) Weiter hiess es in der schriftlichen Antwort: «Demnach wird das Netz der SBB unter anderem mit der neuen Linie Zürich-Flughafen–Winterthur (Brüttener Tunnel) erweitert.» Herr Bundesrat Ogi erklärte auch: «Somit sind finanzielle Mittel für den Bau der Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur gesichert.» Das war die Ausgangslage.

Bald einmal tönte es aber anders. Der Bundesrat beantragte im September 1994 die Ablehnung meiner Motion mit der etwas saloppen Begründung, diese Neubaustrecke sei gar nicht notwendig – Stichwort Rollmaterial statt Beton –, man könne die notwendigen Kapazitäten auch mit besserem Wagenmaterial, Elektronik und dergleichen erreichen.

Sie wissen, ich bin grundsätzlich immer für Realisierung und nicht nur für Projektierung. Wir Schweizer sind Projektierungsweltmeister und müssen endlich zur Realisierung kommen; da sind wir gleicher Meinung. Aber diese Realisierung muss raumplanerisch in einem sinnvollen Umfeld geschehen, und zu diesem sinnvollen Umfeld gehört vor allem die Stellung der Schweiz im internationalen Verkehrsnetz, und zwar die Stellung der Nordostschweiz einerseits, der Romandie andererseits. Ich komme darauf zurück.

Selbstverständlich habe ich Verständnis für die finanziellen Gesichtspunkte, auch ich bin für das Sparen, aber, Herr Bundesrat Ogi, ich glaube wir sind beide auch der Meinung, dass wir vor allem beim Konsumsektor sparen müssen und nicht primär bei den Investitionen. Denn Verkehrsachsen, da sind Sie wohl mit mir einverstanden, sind Wohlstandsachsen. Der Brüttener Tunnel, von dem ich gesprochen habe, kostete damals – das habe ich schriftlich –, als er realisierungsfähig war, 646 Millionen Franken. Diese Neubaulinie war und ist im Kreditrahmen enthalten.

Warum dennoch ein Rückweisungsantrag? Zum Hauptantrag auf Rückweisung: Ich verlange einen allgemeinverbindlichen, referendumsfähigen Bundesbeschluss. Die Begründung ist ganz einfach – nach Verfassungsrecht und Staatsrecht –: Was das Volk beschlossen hat – das Volk hat 1987 ausdrücklich die vier Neubaustrecken beschlossen, die so auch im Bundesbüchlein aufgeführt waren –, muss man grundsätzlich einhalten, oder man muss das Volk wieder befragen.

Die Motion des Ständerates geht in diese Richtung. Der Ständerat sagt: Sobald es klar ist, dass diese Neubaustrecken nicht gebaut werden, muss ein solcher referendumsfähiger Bundesbeschluss her. Ich bedaure, sagen zu müssen, dass ich glaube, dieser Zeitpunkt sei heute schon da. Wenn ich die Verlautbarungen, insbesondere der SBB, lese, auch die Stellungnahme des Bundesrates zu meiner Motion, so bin ich leider überzeugt, dass nach der sogenannten ersten Etappe nichts mehr kommt.

Nehmen Sie den Bericht zur Hand, und lesen Sie auf den Seiten 54 und 55. Sie finden kein Wort mehr über diese Neubaustrecke Richtung Nordosten, schlicht nichts mehr. Und auf Seite 57 können Sie nachlesen, dass der Kreditrahmen ausgeschöpft ist. Natürlich bleiben Spezialfinanzierungen usw. dahingestellt. Aber Sie wissen auch, dass gerade die Ostschweizer Kantone der «Bahn 2000» zugestimmt haben, und zwar überdurchschnittlich, weil sie eben die Chance sahen, die Sackgasse Ostschweiz, wie sie sich heute in bezug auf die internationalen Bahnstreckennetze darstellt, zu durchbrechen. Heute – es wurde von Herrn Wanner gesagt – bleiben die Zulaufstrecken zur Neat übrig, und «Bahn 2000» ist offenbar ad calendas graecas verschoben. Herr Bundesrat Ogi, das ist für uns Ostschweizer und Nordostschweizer keine «Bahn 2000» mehr. Es steht sogar im Bericht des Bundesrates auf Seite 54, dass in einem solchen Fall eben neu zu entscheiden sei.

Warum stelle ich einen Eventualantrag auf Rückweisung zur Ergänzung des Berichtes im Hinblick auf eine zweite und allenfalls weitere Etappen? Vorweg möchte ich Herrn Bundesrat Ogi sagen, dass bin ich bereit, den Hauptantrag im Sinne der Motion des Ständerates zurückzuziehen, wenn er hier klar erklärt, dass eine zweite Etappe kommt, die der Nordostschweiz – Schaffhausen/Winterthur/St. Gallen, diesem Dreieck, also jener Region, welche hinter dem Brüttener Tunnel liegt – die erforderlichen neuen Kapazitäten ermöglicht.

Was soll in dieser zweiten Etappe kommen bzw. in diesem Bericht zur zweiten Etappe stehen? Darin muss erklärt werden – es geht nicht nur um die Nordostschweiz, es geht auch um die Westschweiz mit der Strecke Vauderens–Villars-sur-Glâne –, wie diese Regionen nun eingebunden werden sollen. Das ist raumplanerisch von grösster Bedeutung. Herr Bundesrat Ogi, Sie wissen, Raumplanung ist nicht nur mein Hobby, sondern auch teilweise mein Beruf und interessiert mich ganz ausser-

ordentlich. Ich muss Ihnen sagen, schon in der Volksabstimmung – ich habe das Bundesbüchlein hier – wurde zugesichert, «Bahn 2000» sichere und verbessere die Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus und schaffe auch diesbezüglich neue, zusätzliche Kapazitäten. Es geht also nicht einfach um Zeiteinsparungen von zwei, drei Minuten. Ich will nicht rascher in Zürich sein. Ich fühle mich als Winterthurer eher als Ostschweizer, das weiss man hier. Wir Ostschweizer brauchen diese zusätzlichen Kapazitäten.

Was heisst das konkret? In Deutschland – ich spreche wieder für die Nordostschweiz – gibt es heute, mindestens in der Planung, die Route Prag–Nürnberg–Stuttgart–Singen. Und es gibt die Route Wien–München–Lindau. Was haben wir in der Schweiz? Wir haben nichts. Wir haben ein Pausenzeichen. Hauptproblem ist für diese neuen Strecken der Engpass zwischen Effretikon und Winterthur. Wir haben sechs Linien zwischen Zürich und Effretikon. Wir haben zwei zwischen Effretikon und Winterthur. Ab Winterthur haben wir Richtung Ostschweiz sieben. Ich meine, jeder, der eine Flussrechnung macht, jeder Unternehmer, kann Ihnen sagen, dass das nicht aufgehen kann: sechs, zwei, sieben. Wir haben 400 Züge auf diesen zwei Strecken; pro drei Minuten ein Zug. Ich bewundere die Leute an der Front. Sie machen das Menschenmögliche und realisieren manchmal auch das Unmögliche im Interesse unserer Sicherheit. Sie können mit Neigezügen, mit Pendolini, mit Doppelstockzügen nur die Kapazität auf den bereits bestehenden Linien erhöhen.

Die Kapazität der Strecke nach St. Gallen können Sie so allenfalls erweitern, aber die Thurgauer Strecke nach Konstanz können Sie nicht führen. Sie können auch die raumplanerisch notwendige Linie – und das ist international gesehen entscheidend – Stuttgart–Schaffhausen–Zürich über den Flughafen nicht führen, und Sie können auch die Linie – auch diese wäre raumplanerisch notwendig – München–St. Gallen–Zürich über den Flughafen nicht führen. Sie können doch nicht am Flughafen vorbeifahren, wenn Sie ein raumplanerisch vernünftiges Bahnnetz bauen wollen! Jedermann spricht davon, dass auch die Flughäfen mit Bahnlinien zu erschliessen seien. Und was machen wir? Wir beabsichtigen offenbar das Gegenteil. Sie wissen es: Die Ostschweizer Kantone und die Stadtregionen von Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld und St. Gallen standen hinter meinem Vorstoss zum Brüttener Tunnel. Ich weiss, die Regierung des Kantons Zürich sieht das heute teilweise etwas anders. Der Thalwiltunnel ist ihr wichtiger. Wieder eine Neat-Vorlaufstrecke! Ich habe ein gewisses Verständnis für diese Zusammenhänge. Aber der Regierung der Stadt St. Gallen muss man sagen: Die Hoffnung auf den Bau des Hirteltunnels dürfte eine eitle Hoffnung sein. Ich kann Ihnen voraussagen, dass das der erste Tunnel sein wird, der im Zusammenhang mit dem Bau der Neat «sterben» wird. Deshalb wäre es gewiss besser, den Brüttener Tunnel mit seiner Doppelfunktion zu realisieren.

Ich bitte Sie, wenigstens meinem Eventualantrag zuzustimmen. Ich bin allenfalls bereit, den Hauptantrag zurückzuziehen, sofern ich von Herrn Bundesrat Ogi die Zusage erhalte, dass es bei der Neubaustrecke Richtung Ostschweiz nicht um eine Verschiebung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag geht.

Die Zukunftssicherung für eine ganze Region – es ist eine grosse Region, und auch der Thurgau und die Region Winterthur sind keine gemeinen Herrschaften mehr, sondern Vollmitglieder dieses Bundes der Eidgenossen – muss über kurz-sichtige Sparmassnahmen triumphieren. Ich habe Ihnen die Grössenordnungen genannt: 646 Millionen Franken; der Tunnel kostet heute dank der Baurezession noch gleich viel. Vergleichen Sie diesen Betrag mit dem, was man beim Kernelement der «Bahn 2000», bei der Linie Mattstetten–Rothrist, allein an Verbesserungen realisieren will! Das kostet mehr als der ganze Brüttener Tunnel.

Ich bitte Sie, mindestens dem Eventualantrag zuzustimmen, und danke Ihnen namens der betroffenen Ostschweizer Regionen, aber auch namens der Romandie, welche nämlich vom genau gleichen Problemkreis betroffen ist.

Jäggi Paul (C, SO): Als Bewohner einer Region, die vom Projekt «Bahn 2000» sehr stark betroffen ist und massgeblich

daran beteiligt war, dass das Volk zum Projekt «Bahn 2000» Stellung nehmen konnte, stellt sich uns vor allem die Frage: Werden die grundlegenden Rahmenbedingungen des Projektes «Bahn 2000» durch den Bericht des Bundesrates geändert?

Wir meinen ja. Der Bundesrat führt zwar aus, dass die gewählte Vorgehensweise, die erste Etappe der «Bahn 2000», keine Änderung des Konzeptes «Bahn 2000» darstelle. Es existieren jedoch im wesentlichen die folgenden Unterschiede: Neu- und Ausbaustrecken werden zurückgestellt, insbesondere die Abschnitte Givisiez–Villars-sur-Glâne, Liestal–Olten, Zürich-Flughafen–Winterthur und die Jurasüdfuss-Linie. In der Botschaft von 1985, Seite 66, wurde klar festgehalten, dass die Zustimmung der eidgenössischen Räte zum Bau der vier neuen Linien, nämlich Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Muttentz–Olten und Zürich-Flughafen–Winterthur, unabdingbar sei, denn ohne diese Neubaustrecken könne das Konzept nicht verwirklicht werden. So wurde abgestimmt.

Nach neuestem Bericht sind nun plötzlich nicht mehr alle Linien nötig. Worüber haben wir denn abgestimmt? Moderneres Rollmaterial und Neigezüge will nun der Bundesrat anstatt Investitionen in die Infrastruktur. Im Abstimmungskampf, Herr Bundesrat, erklärte man Neigezüge für die Schweiz als unbrauchbar. Wo war hier die Glaubwürdigkeit in der Abstimmung?

In der Botschaft von 1985, Seiten 17 bis 20, wurde dargestellt, dass die Neubaulinien für die Realisierung des sogenannten Knotenbahnhof-Prinzipes unbedingt erforderlich seien, welches mit dem Konzept «Bahn 2000» identisch ist. Jetzt nicht mehr. Was sind solche Aussagen in einer Abstimmung wert?

Warum ändert man das alles? Man sucht ein Alibi für das Kostendebakel. Hier ist mit aller Deutlichkeit festzuhalten, dass das Volk betreffend Konzept «Bahn 2000» über ein Gesamtpaket abgestimmt hat. Bei Nichtrealisierung eines Teils kann das gesamte Konzept nicht durchgeführt werden. Das ist die Unteilbarkeit der Vorlage. Der Bundesrat hält zwar fest, dass auf die ausstehenden Strecken grundsätzlich nicht verzichtet werde, dass aber – das ist der wunde Punkt – zur weiteren Realisierung Zusatzkredite durch die Räte gesprochen werden müssen, da der genehmigte Kostenrahmen bereits für die erste Etappe aufgebracht wird. Über ein solches Vorgehen oder – besser gesagt – über eine solche mögliche Umgehung der bewilligten angegebenen Kosten wurde das Volk nicht aufgeklärt. Die fehlende Kostentransparenz war denn auch in der Abstimmung eines der wichtigsten Argumente der Gegner. Die energischen Einwände gegen den Kostenrahmen (Stand 1985) wurden leichtfertig abgetan. Die SBB-Bauvorhaben für «Bahn 2000» kosten 5,4 Milliarden Franken, die je zur Hälfte für den Ausbau bestehender Linien und für den Bau neuer Strecken benötigt werden. So schrieb der Bundesrat im Abstimmungsbüchlein 1987.

Worüber wurde denn eigentlich abgestimmt? Aus meinen Ausführungen ergibt sich, dass der gemäss Botschaft von 1985 vorgelegte Bundesbeschluss, der vom Volk angenommen wurde, mit der heutigen «Bahn 2000» nicht mehr identisch ist. Grundlegende Rahmenbedingungen des Projektes «Bahn 2000» wurden geändert. Nur um den falschen Kostenberechnungen elegant auszuweichen, geht man politisch einen gefährlichen Weg.

Ich frage mich, Herr Bundesrat: Wozu haben wir eigentlich abgestimmt?

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Jaeger Franz (U, SG): Ich bin überrascht, wie wenig in dieser Debatte zur ersten Etappe von «Bahn 2000» die Neat zur Sprache gekommen ist. Es wurde zwar verschiedentlich auf die Notwendigkeit einer Verknüpfung der beiden Projekte hingewiesen, aber ich meine, es würde sich lohnen, nochmals etwas vertiefter auf die Frage einzugehen, ob die beiden Projekte nicht doch in einer Gesamtkonzeption eingebettet werden sollten.

Die LdU/EVP-Fraktion stellt Ihnen deshalb den Antrag, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, einen Ergänzungsbericht vorzulegen, der diese beiden grossen Bahnprojekte – «Bahn 2000» und Neat – und deren finan-

zielle Konsequenzen in einer Gesamtsicht behandelt. Bis dahin soll die heutige Vorlage zurückgewiesen oder zurückgestellt werden.

Welches sind die Überlegungen, die uns zu diesem Antrag geführt haben? Zunächst nochmals: Es wird eine Verknüpfung der Projekte verlangt, wobei wir der Auffassung sind, dass dies überhaupt nicht nötig ist, denn die beiden Projekte sind in sich bereits verknüpft. Es wurde von verschiedenen Rednerinnen und Rednern darauf hingewiesen, dass das Teilstück Mattstetten–Rothrist beispielsweise nicht nur Herzstück der «Bahn 2000» ist, sondern eben auch ein wichtiger Zubringer zur Neat, in der Netzvariante zum Lötschberg. Wenn nun, wie das angetönt worden ist, bereits der Startschuss für eine Etappierung der Neat gegeben werden soll, dann kommen wir nicht darum herum, auch die ganze Frage von «Bahn 2000» in einem solchen Kontext zu behandeln.

Es ist aber nicht nur eine Frage der Projektverknüpfung bzw. der Gesamtkonzeption dieser beiden Projekte, sondern es geht ja letzten Endes auch um die Fragen der Finanzierung. Denken wir daran, dass die SBB bereits heute mit einem Betrag von beinahe 14 Milliarden Franken verschuldet sind, dass über diese erste und zweite Etappe der «Bahn 2000» zu aktuellen Preisen weitere 7,4 Milliarden Franken dazukommen, und dann soll noch eine rückzahlbare Schuld von etwa 15 Milliarden Franken im Zusammenhang mit der Neat entstehen, die – vorerst – ebenfalls zurückbezahlt werden muss. So kann man davon ausgehen, dass nochmals zusätzlich insgesamt über 20 Milliarden Franken auf unsere Finanzmärkte kommen, mit denen diese durch die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs belastet werden. Wenn wir nun Zahlen von dieser Grössenordnung ins Auge fassen, dann müssen wir uns im klaren sein, dass hier ein Zusammenhang besteht.

Ich bin zwar mit Frau Diener, was ihre Grundhaltung bezüglich der Neat betrifft, nicht gleicher Meinung, aber in einem sehr wichtigen Punkt teile ich ihre Auffassung, nämlich, dass wir es uns auf die Dauer nicht leisten können, den Gesamtzusammenhang zu ignorieren. Wie sollten ihn nicht nur sehen, sondern ihn eben auch mit Bezug auf die Finanzierung und mit Bezug auf die Finanzierungskonzepte zu einem ganzen Paket verknüpfen. Das können wir nicht erreichen, indem wir jetzt scheibenweise Beschlüsse fassen, beispielsweise einen Überbrückungskredit für die Neat im Herbst, um bereits heute mit der «Bahn 2000» zu starten.

Sie können natürlich hier debattieren und beschliessen, was Sie wollen. Aber – das gilt auch für den Bundesrat – eines muss man sehen: Für die Öffentlichkeit, für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die den beiden Projekten zugestimmt haben, wird es immer schwieriger zu verstehen, was vor und hinter den Kulissen abläuft. Vor anderthalb Jahren hat sich Herr Bundesrat Stich noch vehement für eine Etappierung eingesetzt, also gegen die sofortige Realisierung des Lötschbergtunnels, und Herr Bundesrat Ogi hat immer darauf hingewiesen, dass eine Finanzierung der Neat auch ohne Erhöhung der Treibstoffzölle realistisch sei; in diesem Punkt habe ich ihn immer unterstützt. Nun ist das plötzlich ganz anders: Plötzlich sind beide Bundesräte nicht mehr der Meinung, die sie noch vor einem Jahr vertreten haben. Ich kann sehr wohl verstehen, dass es gute Argumente gibt, um die Position zu wechseln. Aber solche Positionswechsel müssen in der Öffentlichkeit gut begründet werden, und sie müssen in einen Kontext gestellt werden, nicht nur mit dem Projekt «Bahn 2000» und den dortigen Finanzierungsbedürfnissen, sondern auch mit all jenen umwelt- und verkehrspolitischen Projekten, die gleichzeitig diskutiert werden, wie beispielsweise die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Umsetzung der Alpen-Initiative und die CO₂-Abgabe.

Interessanterweise haben wir heute einen kurzen Bericht erhalten mit dem Titel «Neat-Finanzierung: Weiteres Vorgehen». Ich bin positiv überrascht über das, was in diesem kurzen Bericht steht. Pikanterweise ist dieser Bericht nicht einmal datiert. Wir wissen also nicht genau, wann dieser Bericht verfasst worden ist und ob es dazu auch Bundesratsbeschlüsse gibt. Ich nehme an, es sei eine Zusammenfassung des Inhalts der Gespräche, die zwischen dem Bundesrat und den beteiligten Kreisen stattgefunden haben.

Wenn Sie den Bericht genau lesen, finden Sie darin die Elemente und Komponenten einer möglichen Gesamtkonzeption sehr schön umschrieben. Aber in diesem Ukas hier werden auf die Fragen, die gestellt werden müssen, und auf die Entscheidungen, die getroffen werden müssen, noch keine Antworten gegeben. Mit anderen Worten: Es ist eine Auslegung – ich finde das gut –, aber jetzt müsste konkret gesagt werden, wie man die Prioritäten setzt und wo man aus welchen Gründen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Finanzierung, konzeptionelle Änderungen vornehmen will, sowohl mit Bezug auf «Bahn 2000» als auch mit Bezug auf die Neat.

Persönlich bin ich nach wie vor der Meinung, dass es die Schweiz volkswirtschaftlich durchaus vertragen kann, beide Projekte zu finanzieren. Solange die Nettoersparnisüberschüsse in diesem Lande noch zwischen 10 und 20 Milliarden Franken pro Jahr ausmachen und diese Beträge ins Ausland fließen, so lange können wir solche Projekte finanziell verkraften. Ich ändere gar nichts an dieser Stellungnahme, wie wir sie schon vor einigen Jahren auch wissenschaftlich fundiert haben. Daran gibt es überhaupt keine Zweifel.

Eine andere Frage ist aber: Wie können diese Mittel möglichst effizient eingesetzt werden, damit die volkswirtschaftlichen Erträge gegenüber dem finanziellen Einsatz möglichst optimal ausfallen? Da müssen Fragen der Finanzierung und der Etappierung in einem Gesamtzusammenhang erörtert werden, nämlich vor allem dann, wenn sich die Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die Kostenwahrheit, ganz drastisch verändern. Es ist nun einmal so, dass gegenüber dem Zustand vor zwei oder drei Jahren die Kostenwahrheit nicht gefunden werden konnte, im Gegenteil: Die Schiene ist, verglichen mit der Strasse, um einiges teurer geworden. Beim Güterverkehr sind es über 30 Prozent. Das hat die Ausgangslage in bezug auf die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändert. Hier müssen deshalb neue Wege gesucht werden; damit bin ich einverstanden. Aber es braucht dazu ein Gesamtpaket.

Ich bitte den Bundesrat, den Räten ein solches Gesamtpaket vorzulegen und die Öffentlichkeit darüber zu orientieren, damit sie endlich versteht, was eigentlich unsere Regierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs will, vor allem was die Finanzierung anbetrifft.

Ich bitte Sie um Zustimmung zu unserem Rückweisungsantrag.

Bürgi Jakob (C, SZ): Die CVP-Fraktion nimmt zum Bericht des Bundesrates über die erste Etappe «Bahn 2000» sehr kritisch Stellung. Dabei stellen wir fest, dass die Etappierung, wie sie im Bericht vorgenommen wird, viele Mängel aufweist. Die 5,4 Milliarden Franken gemäss Bundesbeschlusses (Preisstand 1986) sollen dem heutigen Geldwert von 7,4 Milliarden Franken entsprechen. Dabei stellen wir fest, dass hier nicht mehr Gleiches mit Gleichem verglichen wird. Die Weiterbearbeitung des Konzeptes durch die SBB ergab Investitionskosten von 16 Milliarden Franken (Preisbasis 1991). Darin sind allerdings auch weiter gehende Konzeptänderungen und Angebotsverbesserungen enthalten, als 1985 angenommen wurde. Schon 1986 wurde der Betrag von 5,4 Milliarden Franken von verschiedenen Kreisen zu optimistisch bewertet. Die jetzt präsentierte Lösung kann nicht alle befriedigen, da die schwachen Regionen zu kurz kommen.

Der Bericht des Bundesrates zeigt auf, warum die Kosten so rasant gestiegen sind: Einerseits führten die neuen Gesetze im Umweltbereich zu einer enormen Verteuerung. Niemand konnte diese Auswirkungen voraussehen, auch das Parlament nicht. Diese finanziellen Voraussetzungen zwingen den Bundesrat zu etappieren. Die CVP-Fraktion unterstützt das, aber ohne grosse Begeisterung. Ob die erste Bauetappe Mattstetten–Rothrist in nützlicher Frist und zu verantwortbaren Kosten ausgeführt werden kann, bezweifeln wir angesichts der massiven Opposition allerdings ernsthaft. Wir begrüssen, dass immerhin drei Viertel der Ziele des Botschaftskonzeptes realisiert werden können und damit auf den meistbefahrenen Strecken der Halbstundentakt eingeführt wird.

Der Regionalverkehr muss unseres Erachtens von der ersten Etappe profitieren. Die CVP-Fraktion kritisiert deutlich, dass die Randregionen immer zu kurz kommen, wenn gespart

werden muss. So kam in der Fraktion zum Ausdruck, dass der Jura, die Ostschweiz und die Innerschweiz zurückstecken müssen. Man vertröstet zum Beispiel die Innerschweiz auf den Ausbau der Neat, aber auch hier sind es wieder die schwachen Regionen, die auf einen Anschluss an den internationalen Verkehr verzichten müssen. Der Bahnhof Arth-Goldau soll offenbar von der Neat «umfahren» werden, und damit würden die SOB (Schweizerische Südostbahn), der Kanton Schwyz und die Ostschweiz vom internationalen Verkehr abgehängt.

Wir möchten vom Bundesrat endlich erfahren, wie diese Regionen von dieser Etappierung profitieren. Wenn schon gespart werden muss, dann nicht nur an Schienenkilometern, sondern auch am Ausbaustandard. Dieser muss neu überprüft werden. Auch bei der «Bahn 2000» sollte beim Ausbau der Bahnhöfe das Notwendige dem Wünschbaren vorgezogen werden. Da könnten die SBB von der kleinen SOB lernen, billiger zu bauen. Das nicht nur, weil sie keine unbeweglichen Verkehrskommissionen und kein Parlament hat, die schwerfällige Entscheide treffen und fortlaufend neue Konzepte fordern, sondern auch, weil bei der KTU der Ausbaustandard und die Verwaltung billiger sind. So hat die SOB z. B. in Schindellegi, bei mir zu Hause, einen Bahnhof erstellt – Kostenpunkt: 6,5 Millionen Franken.

Bei den SBB kostet ein vergleichbarer Bahnhof in Zollikon 17,7 Millionen Franken. Die Vergleichbarkeit wurde von der Kreisdirektion III anerkannt.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, zu diesen Kostenfaktoren Stellung zu nehmen. Wenn alle SBB-Bahnhöfe nur einen Drittel kosten würden, könnte man die Kosten – jetzt 16 Milliarden Franken – bedeutend reduzieren.

Ebenso müsste man die vom Buwal geforderten Umweltschutzmassnahmen neu überprüfen. Auch der Kanton Schwyz hat bei der A 8 auf einen Ökoübergang verzichten müssen, weil dieser einen Sechstel der Mittel für das ganze Strassenstück verschlingen hätte. Auch das Buwal müsste wieder lernen, Wünschbares von absolut Notwendigem zu unterscheiden. «Ökoplanungsbüros» wachsen wie Pilze aus dem Boden; es gibt davon bald mehr als Bauern und Bäuerinnen. Alle wollen nur das Beste für die Fische, Vögel und anderen Wildtiere und melken dabei das Haustier «Bundeskuh». Auch hier, Herr Bundesrat, möchte ich Auskunft. Wer entscheidet, wo und ob ein Ökoübergang verantwortbar und notwendig ist?

Ein weiterer Grund der Verteuerung ist, dass viele Bundesämter etwas zu «Bahn 2000» zu sagen haben und statt miteinander eher gegeneinander arbeiten.

Trotz all dieser Kritik ist die CVP-Fraktion im heutigen Zeitpunkt mehrheitlich der Meinung, dass es wenig Sinn macht, den Bericht an den Bundesrat zurückzuweisen, wie das verschiedene fordern. Die Mehrheit der CVP-Fraktion vertritt die Ansicht, dass neue Konzepte und Berichte nichts nützen. Der Teufel steckt ja bekanntlich im Detail. Der Ausbau wird dadurch nicht besser und schon gar nicht billiger. Statt zu kritisieren und neue Gutachten zu verlangen, müsste man mit dem vorhandenen Geld endlich etwas verwirklichen, wie das im Kanton Aargau fortlaufend gemacht wird. Sonst haben wir im Jahre 2000 zwar viele Gutachten, gute Konzepte und Tausende von Einsparungen, aber keinen einzigen neuen Bahnkilometer. Lieber einen Bahnkilometer in der Hand als zehn Berichte auf dem Dach.

Im Namen der CVP-Fraktion bitte ich Sie, den Bericht des Bundesrates zur Kenntnis zu nehmen und die Minderheitsanträge und Einzelanträge auf Rückweisung abzulehnen.

Mit der Motion des Ständerates kann das verwirklicht werden, was die Minderheitsanträge fordern. Ich bitte Sie daher im Namen der CVP-Fraktion, der Überweisung der Motion des Ständerates zuzustimmen.

Tschopp Peter (R, GE): Je parle au nom de la Commission de gestion. Je regrette de n'avoir pas été dans la salle tout à l'heure puisque nous avons longuement négocié l'insigne honneur qui nous est fait de pouvoir nous exprimer ici pour vous rendre compte d'une inspection que la Commission de gestion a menée sur l'affaire «Rail 2000».

C'est en août 1994 que la Commission de gestion du Conseil national a décidé de procéder à une inspection urgente afin d'apporter sa contribution au débat d'aujourd'hui. Notre but était de montrer que la Commission de gestion du Conseil national pouvait le cas échéant travailler vite, et non seulement bien, pour éviter que l'on ait la tentation de recourir à des commissions d'enquête parlementaires. A notre avis, des «PUK» tous les 20 ans suffisent en effet.

Concrètement, il s'agissait, premièrement, d'analyser la manière dont le département concerné, l'administration et le Conseil fédéral ont assumé le contrôle du projet «Rail 2000» de 1987 à 1994. Deuxièmement, il s'agissait de déterminer d'éventuelles responsabilités politiques et insuffisances institutionnelles.

Nos constatations pour la première période allant de 1987 à 1990 ont été les suivantes. Durant cette période, le département concerné n'a pas assumé sa tâche de surveillance. Pourquoi? A notre avis, on faisait trop confiance aux CFF. On n'avait pas assez de personnel et de compétences; on n'avait pas le know-how du controlling. Les responsables, à l'époque, au département, à l'Office fédéral des transports et aux CFF n'avaient pas non plus l'habitude de se parler.

Notre appréciation sur cette époque est la suivante: le projet «Rail 2000» a été préparé, soumis au peuple et initié avec une extrême nonchalance. La votation populaire du 6 décembre 1987 a été entachée de cette attitude désinvolte. La Commission de gestion des deux Chambres a de ce fait chargé un groupe de travail mixte placé sous la présidence de M. Cavadini Jean, conseiller aux Etats, d'instruire ce qui s'est passé jusqu'à la votation populaire et d'établir les responsabilités. Cette enquête menée par M. Cavadini est en cours.

Deuxième période: dès fin 1990, le département de M. Ogi prend l'affaire en main; il tire la sonnette d'alarme et arrête le train fou pour demander aux CFF où l'on va. Il se dote de structures de contrôle adéquates et de personnes compétentes. Une nouvelle génération de professionnels est placée aux responsabilités à l'Office fédéral des transports, au conseil d'administration des CFF et à la Direction générale des CFF.

Notre appréciation est la suivante. Côté jardin, M. Ogi, conseiller fédéral, a vu tôt qu'il était assis sur des dossiers et des structures inadéquates. Le département a pris les mesures qui s'imposaient en remplaçant les cadres, en adaptant les structures de décision et en mettant en place de nouveaux hommes et des moyens de décision et de contrôle, tant au niveau des CFF que de l'Office fédéral des transports.

Côté ombre, ou côté cour, les évidentes interdépendances entre les mégaprojets «Rail 2000», «Huckepack», NLFA, acquisition de nouveau matériel roulant, raccordement aux trains européens à grande vitesse, n'ont été reconnues que tardivement. L'information du Parlement a été insuffisante, trop sectorielle et «schöngefärbt».

En conclusion, la Commission de gestion exige:

1. que les compétences du département en matière de contrôle des CFF soient immédiatement clarifiées, définies et fixées par un acte législatif;
2. que le Parlement soit désormais beaucoup mieux informé. Cette information doit, à notre avis, être globale et non pas «saucissonnée». De surcroît, elle doit être véridique et ne plus s'inspirer de considérations tactiques. Le communiqué que le Conseil fédéral nous a distribué aujourd'hui même indique que l'on veut désormais aller dans cette direction.

Résultat: la réponse du Conseil fédéral et les explications orales de M. Ogi, conseiller fédéral, que nous avons vu à la Commission de gestion mardi dernier, ne nous ont que très partiellement satisfaits. Concernant l'information, nous avons obtenu gain de cause; nous nous estimons satisfaits et avons bon espoir. En revanche, les réponses obtenues quant à la clarification des responsabilités de décision et de contrôle nous paraissent insuffisantes. D'où la question suivante que vous pose la Commission de gestion, Monsieur le Conseiller fédéral: le Conseil fédéral est-il à même de mener de front l'ensemble des projets ferroviaires en cours de réalisation, y compris le raccordement au réseau européen, alors que les compétences des organes de mise en oeuvre ne sont pas claires, pas plus que ne le sont les compétences de contrôle? Nous

vous demandons donc, Monsieur le Conseiller fédéral, des mesures énergiques et rapides dans ce domaine.

S'agissant des insuffisances du message de 1985, le groupe de travail présidé par M. Cavadini Jean déterminera les responsabilités d'ici la fin de la présente législature.

Notre rapport sur la période 1987–1994 et la réponse du Conseil fédéral seront distribués demain.

Herczog Andreas (S, ZH): Wir haben es mit mindestens drei Debakeln zu tun:

1. mit dem Debakel der Bau- und Kostenplanung von «Bahn 2000»;
2. mit dem Debakel des unkoordinierten und unkontrollierten Ausbaus der Infrastrukturen aller Verkehrsträger;
3. mit dem Debakel der Rückweisungsanträge.

Die SP-Fraktion lehnt diese Rückweisungsanträge aus drei Gründen ab:

1. Sie leisten keinen Beitrag zur Verbesserung der Marktposition des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, im Gegenteil.

2. Diese Anträge leisten keinen Beitrag zur Sicherung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und zur Sicherung des Rollmaterials. Im Gegenteil: Wir müssten eine Verzögerung hinnehmen.

3. Diese Anträge leisten keinen Beitrag zur Klärung und Verbesserung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und des gesamten Verkehrs. Im Gegenteil: Wir werden weiterhin automatisch und zwangsweise Millionen von Franken in den Strassenbau investieren müssen.

Wieso wurde eigentlich bei den Nationalstrassen keine Etappierungs- oder Neukonzipierungsdiskussion verlangt? Der Nationalstrassenbau, ich erinnere Sie daran, sollte bei Planungsbeginn ungefähr 4 Milliarden Franken kosten. Heute bewegen wir uns – und es sind nicht alle Strassenbauten realisiert – in der Grössenordnung von 56 Milliarden Franken, das ist das Vierzehnfache! Würden beim Nationalstrassenbau die gleichen Kriterien angewandt wie bei «Bahn 2000», dann hätte man eigentlich Mitte der sechziger Jahre nach dem Bau der ersten Strecke zwischen Genf und Lausanne aufhören müssen.

Ein weiteres Beispiel: Gemäss Volksabstimmung sollte die Umfahrung von Genf 540 Millionen Franken kosten. Real kostete diese Umfahrung das Doppelte, also mindestens 1,2 Milliarden Franken. Niemand sprach von Etappierung, niemand sprach von einer neuen oder weiteren Volksabstimmung.

Die Finanzierung des Verkehrs läuft in unserem Land nach wie vor falsch, insbesondere nach dem «Kippen» der Koordinierten Verkehrspolitik! Der Strassenbau ist dank Treibstoffzollgeldern Jahr für Jahr mit Millionenbeträgen abgesichert. Auf der anderen Seite werden hingegen die Investitionen und Betriebsbeiträge der Bahn in Frage gestellt. Hinzu kommt, dass der motorisierte Individualverkehr – trotz jahrelanger Diskussion über die Kostenwahrheit – die aufgrund des Versacherprinzips entstehenden Kosten im Betrag von Hunderten von Millionen Franken nach wie vor der Allgemeinheit überlässt.

Wer heute bei der Behandlung des Geschäfts «Bahn 2000» Rückweisungsanträge stellt, ohne den motorisierten Individualverkehr einzubeziehen, verschlechtert die verfahrenre Situation in bezug auf den öffentlichen Verkehr weiter und gefährdet die Netzwirkung des öffentlichen Verkehrs, welche die unabdingbare Voraussetzung für einen funktionierenden Regionalverkehr ist und bleiben wird.

Die Rückweisung des Berichtes bringt keine Lösung. Aber wir müssen die Fehler der Vergangenheit eindeutig festhalten und für die Zukunft auch die Lehren daraus ziehen. Das ist politisch entscheidender als eine Rückweisung.

Wir haben, wie Bundesrat Ogi erklärt, zumindest drei sogenannte Jahrhundertwerke: das Jahrhundertwerk «Bahn 2000», das Jahrhundertwerk Neat und das Jahrhundertwerk Nationalstrassen. Mit diesen Jahrhundertwerken haben wir offensichtlich kein grosses Glück. Bei der Bauplanung und Kostenrechnung ist es uns offensichtlich nicht gegeben und nicht möglich, innerhalb realistischer Rahmenbedingungen zu bleiben. Hin-

gegen: Wenn man jetzt in bezug auf die Verantwortung Geschichtsforschung betreiben will, muss sich das Parlament auch an der eigenen Nase nehmen. In unserem Land ist Verkehrsplanung im Sinne des Föderalismus nicht immer ganz einfach, weil föderalistische Verkehrsplanung heisst, dass man zwischen zwei Punkten nicht immer die einfachste Gerade sucht, sondern alles, was nicht unbedingt Zürich ist, als Randregion fördern sollte.

Was klar schlecht ist bei «Bahn 2000»:

1. Die propagierte Verdichtung des Regionalverkehrs fällt in der vorgesehenen Form weg.
2. Drei Infrastrukturvorhaben werden aufs Eis gelegt.
3. Die prognostizierten Verkehrswerte – das ist übrigens entscheidend, fast das Entscheidende – werden im Personenverkehr bereits heute erreicht, d. h. jene Werte, die damals in der Botschaft drin waren.

Was bei dieser Vorlage ebenfalls wichtig ist: Die SBB waren durch die Kosten und durch das Bauvolumen von «Bahn 2000» offensichtlich überfordert.

Wenn wir so weitermachen, werden mehrheitsfähige Lösungen «gekippt», und genau daraus müssen wir Lehren ziehen. Es wird zunächst alles euphorisch versprochen, auch dort, wo Redimensionierung nötig ist, und nur hier gilt der Zusammenhang mit der Neat.

Bei «Bahn 2000» müssen wir jetzt umgekehrt die Frage stellen, und zwar pragmatisch: Was bringt diese sogenannte erste Etappe – ich gehe davon aus, dass es bei dieser ersten Etappe bleiben wird – im Vergleich zur ursprünglichen Vorlage?

«Bahn 2000» war nie eine Bauvorlage. «Bahn 2000» war immer ein Konzept, und dieses Konzept stimmt nach wie vor. Das Prinzip, dass nur dort neue Strecken gebaut werden, wo zusätzlich Kapazitäten und Fahrzeiteinsparungen erforderlich sind, ist richtig, und wir müssen dies unterstreichen. Das neue Rollmaterial und die neue Einsicht, dass nun endlich die Pendolini verwendet werden müssen, sind in Ordnung und richtig. Offen bleibt allerdings die Frage, ob der Rest von «Bahn 2000» realisiert werden soll, wird oder auch kann. Wir können das hier durchaus politisch entscheiden.

Es ist nun aber unerlässlich – das lehren uns «Bahn 2000» und Neat –, dass die Grundlagen einer Verkehrspolitik erarbeitet werden, die auf das Zusammenwirken aller Angebotsbereiche ausgerichtet sind.

Statt auf der einen Seite eine kontraproduktive Rückweisungsstrategie und auf der anderen Seite eine euphorische Durchhalteparole zu verfolgen, brauchen wir dringend eine Verkehrspolitik, die mit etlichen Untugenden aufräumt:

1. Die getrennte Sichtweise der Verkehrsträger und des Verkehrsangebotes muss einer volkswirtschaftlichen Gesamtchau weichen. Der Mangel an Koordination zwischen den Verkehrsträgern muss überwunden werden.

2. Die automatische Zwangsfinanzierung der Strasse einerseits und die Mittelverarmung der Schiene andererseits müssen einer Kostenwahrheit weichen, die alle vom Strassenverkehr verursachten Kosten deckt und den öffentlichen Verkehr als «service publique» garantiert. Mit anderen Worten: Wir brauchen eine neue Gesamtfinanzierung und ein Gesamtfinanzierungskonzept.

Wir lehnen die Rückweisungsanträge ab. Diese bringen nichts – ausser noch mehr Verwirrung und noch mehr Verzögerung. Dabei wäre eine Verbesserung des Angebots der Bahnen anzustreben.

Noch eine kurze Bemerkung zu jenem Rückweisungsantrag, der «Bahn 2000» und Neat miteinander verknüpfen will.

Diese Verknüpfung ist inhaltlich falsch. Es gibt bei der «Bahn 2000» keine Wirtschaftlichkeits- oder Ertragsprobleme. Und merkwürdigerweise hat ja Franz Jaeger seit Jahren gerade bei der Neat die Wirtschaftlichkeit nie in Frage gestellt. Diese Verknüpfung ist durchaus nicht notwendig. Und bei «Bahn 2000» geht es nicht in erster Linie um den Güterverkehr, sondern um den Personenverkehr. Und im In- und Ausland zeigt es sich, dass der Markt, sobald von der Bahn auf Personenebene ein besseres Angebot vorhanden ist, auch entsprechend positiv reagiert.

Ich bitte Sie, zwar nicht euphorisch, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und die Anträge auf Rückweisung abzulehnen.

Stucky Georg (R, ZG): Es mag Sie vielleicht erstaunen, dass die Mehrheit der FDP-Fraktion dem Rückweisungsantrag der Minderheit II (Wanner) zustimmt. Herr Wanner hat die Begründung in seinem Votum selber gegeben, sie beruht vor allem auf der Kluft zwischen den Leistungen, die im Rahmen der «Bahn 2000» verwirklicht werden, und den Kosten, wie sie vorgegeben worden sind. Sie beruht aber auch – das ist für uns ein entscheidendes Element – auf der Mitverantwortung, die wir tragen würden, wenn wir jetzt dieses Geschäft einfach tel quel verabschieden würden. Es gibt aber noch weitere Überlegungen, die unsere Fraktion angestellt hat, nämlich vor allem, dass wir davon absehen sollten, nur immer Teilbereiche aus dem öffentlichen Verkehr zu betrachten, nämlich getrennt die «Bahn 2000», dann die Neat, dann die übrigen Investitionen der SBB, vor allem im Zusammenhang mit dem Budget, dann wieder Fragen wie die Seetalbahn oder den Bau des Vereinatunnels oder andere Projekte der KTU.

Die Situation unserer Bundeskasse zwingt uns ganz einfach dazu, die Frage anders zu stellen, nämlich: Welche Mittel können wir für den öffentlichen Verkehr aufbringen, wenn wir den Bund aus den jährlich wiederkehrenden Defiziten respektive aus seiner Überschuldung herausführen wollen? Dabei sind auch die Guthaben einzubeziehen, die der Bund gegenüber den SBB hat und in der Rechnung ausweist. Es handelt sich heute um 14 Milliarden Franken; sie sind aktiviert, und wohl kein Optimist würde daran denken, dass diese 14 Milliarden Franken je von den SBB an den Bund zurückbezahlt werden könnten.

Aber jetzt kommen, allein im Zusammenhang mit dem Ausbau der «Bahn 2000», schätzungsweise weitere 16 Milliarden Franken dazu, also insgesamt 30 Milliarden Franken, allein was aufgelaufen und was geplant ist. Weitere 2 Milliarden Franken finanziert der Bund für weitere Investitionen jährlich voraus: Ausbau von Bahnhöfen, Rollmaterial, Ausbau von Strecken usw. Es ergibt sich ganz einfach, dass die SBB den Bund immer stärker in den Strudel einer nicht mehr kontrollierbaren Schuldenwirtschaft zu ziehen drohen, und da ist es nun einfach dringend notwendig, dass wir halt sagen und realistische Unterlagen und Schätzungen verlangen.

Die SBB sollen endlich einmal aufhören, uns dauernd schönfärberische Berichte zuzustellen. Ich habe ohne grosse Mühe einen solchen hervorgeholt: Das Dossier Nr. 3, Oktober 1993. Ich lese Ihnen daraus nur drei Titel vor: «Der Mittelfristplan zeigt: SBB geben Gegensteuer.» Zweiter grosser Titel: «Dank Sparmassnahmen Fehlbetrag stabilisiert.» Dritter Titel: «Budget 1994, Defizit steigt nicht weiter an.» Das Gegenteil ist eingetreten, wie wir vor ein paar Tagen gehört haben. So geht es nicht!

Es geht auch nicht, dass der Bundesrat im Bericht im Zusammenhang mit der Neat wieder sagt, er sei bereit, den öffentlichen Verkehr gesamtheitlich zu sehen, dass er ihn aber nur wieder auf die Neat beschränkt. Das ganze Bild der SBB muss einmal eingefangen werden, und wir verlangen hier auch entsprechende Angaben und Unterlagen.

Es geht schliesslich auch um eine Frage der Glaubwürdigkeit und letzten Endes der Kontrolle. Meine Auffassung, dass der Kontrollmechanismus nicht spielt, ist durch Herrn Tschopp soeben bestätigt worden. Ich habe auch Mitteilungen, dass offenbar die Kontrollkommission, die unter dem Präsidium von Herrn Blanc steht, nicht so wirken kann, wie es notwendig ist. Und dann kommt es eben zu solchen Vergleichen, wie sie Kollega Bürgi zwischen dem Bahnhof Zollikon und einem Bahnhof der Südostbahn angestellt hat: Der gleiche Bahnhof kostet für die SBB dreimal mehr. Da verlangen wir nun auch ein Eingreifen und eine ganz klare, mutige Haltung von Ihnen, Herr Bundesrat Ogi!

In diesem Sinne möchte ich Ihnen nahelegen, dass wir heute den Bericht zurückweisen und vom Bundesrat neue, bessere Unterlagen verlangen und dass wir uns im Anschluss daran auf etwas ganz Wesentliches konzentrieren, nämlich auf die Frage, wie wir dann die echten und kontrollierbaren Investitionen in die Infrastrukturen der öffentlichen Hand finanzieren. Das ist die Frage, die wir nachher lösen müssen, wenn wir die Vorgaben haben.

Binder Max (V, ZH): Wir beurteilen heute, genau sieben Jahre und drei Monate nach der Volksabstimmung über die «Bahn 2000», den Stand des Projektes. Am 6. Dezember 1987 stimmte das Schweizervolk dem Bundesbeschluss mit 57 Prozent Ja zu.

Das Ziel von «Bahn und Bus 2000» könnte mit vier Worten formuliert werden: häufiger, rascher, direkter und bequemer. Die Frage stellt sich, ob dieses Ziel, das letztlich auch Argument in der Abstimmungskampagne war, aufgrund des vorliegenden Berichtes des Bundesrates vom 11. Mai 1994 noch erreicht werden kann.

Es gibt in diesem Geschäft im wesentlichen zwei Beschlüsse, die zu achten, zu respektieren und zu vollziehen sind. Es sind dies der Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» (Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen) und der Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB. Dieser vom Parlament 1986 genehmigte Beschluss war es denn auch, der den Vorsteher des EVED, Bundesrat Ogi, aktiv werden liess, zeigten doch die Berechnungen, dass «Bahn 2000», den neuen Entwicklungen angepasst, mehr als doppelt soviel kosten würde, als angenommen worden war. In Klartext heisst das: Die Kosten wären nicht 5,4 Milliarden Franken (Planungs- und Projektstand 1985) oder 7,4 Milliarden Franken (Kostenstand 1993), sondern zirka 16 Milliarden Franken (Preisstand 1991).

Wir gratulieren und danken unserem Verkehrsminister, Bundesrat Ogi, für sein klares, konsequentes Handeln in dieser Angelegenheit. Er hat am 8. Januar 1995 die SBB beauftragt, eine Lösung auszuarbeiten, die es gestattet, «Bahn 2000» soweit als möglich zu realisieren, ohne den vom Parlament beschlossenen Kreditrahmen zu überschreiten.

Der Bericht ist das Resultat dieser Überprüfung, die Etappierung der Investitionen ist der wesentliche Teil davon. Hier muss aber sogleich angefügt werden, dass eine etappenweise Realisierung bereits im vom Volk genehmigten Bundesbeschluss enthalten war. Artikel 3 Absatz 1 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» hält fest: «Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.» Auch Ziffer 253 auf der Seite 66 der Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» weist klar darauf hin. Das nun beabsichtigte Vorgehen missachtet den Volksentscheid in keiner Art und Weise. Im Gegenteil. Die finanzielle Lage der öffentlichen Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) sowie der SBB zwingen uns zu diesem Vorgehen, wenn wir verantwortungsbewusst handeln wollen.

Der Zeitpunkt der Behandlung ist vielleicht insofern nicht allzu glücklich, als er doch recht nahe vor den nächsten Wahlen liegt. Es wird in unserem Rat nicht anders sein als im Ständerat. Ich habe die Debatte dort verfolgt – und kam zu folgendem Schluss: «Etappierung ja, aber mein regionales Verkehrsanliegen ist das Herz von 'Bahn 2000'. Und ohne Herz kann das Projekt nicht leben.»

Ich bitte Sie, die Etappierung nicht an regionalen oder sogar an lokalen Interessen zu messen, sondern am Kriterium des grösstmöglichen Vorteils für das Gesamtkonzept. Etappieren heisst nicht verzichten. Wäre dies die Meinung, hätte man sich schon 1987 gegen Artikel 3 wehren müssen.

Es ist heute zu beurteilen, was wir mit der ersten Etappierung erhalten und was dadurch vertagt wird. Ich möchte festhalten, dass die wesentlichen Ziele weiterhin erreicht werden. Kernstück der ersten Etappe ist wohl der Verzicht auf den Bau von drei Neubaustrecken, nämlich von Vauderens–Villars-sur-Glâne, von Olten–Mutzens und von Zürich–Flughafen–Winterthur oder des angesprochenen Brüttener Tunnels.

Zu diesem Brüttener Tunnel nur kurz einige Worte.

Ich habe in der Fragestunde vom 16. März 1992 die schriftliche Antwort von Herrn Bundesrat Ogi erhalten. Er hat dazumal geschrieben, dieser Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» sei nach wie vor gültig. Das gilt heute noch, ausser dem letzten Satz, den er mir zur Antwort gegeben hat: «Somit sind finanzielle Mittel für den Bau der Neubaustrecke Zürich–Flughafen–Winterthur gesichert.» (AB 1992 N 473) Dies gilt so nicht mehr, weil der Kredit von 7,4 Milliarden Franken mit der ersten Etappe aufgebraucht wird und es einen zweiten, neuen Verpflichtungskredit brauchen würde.

Zur Antwort auf die Motion Baumberger muss ich sagen, dass es nicht darum geht, ob wir schneller in Zürich sind oder nicht, sondern es geht im wesentlichen darum, die internationalen Züge zum Flughafen zu führen und nicht nach Zürich oder Winterthur, wo man umsteigen muss. Das Zeitelement ist nicht unbedingt die Frage des Brüttener Tunnels.

In der ersten Etappe verbleibt die von der Linienführung her hart umstrittene Strecke Rothrist–Mattstetten. Sie gilt als Rückgrat von «Bahn 2000», als Garant für das Funktionieren des Knotensystems, das beibehalten wird, ist aber auch die Einlösung eines Versprechens zur Kapazitätserhöhung beim Bau der Doppelspur am Lötschberg. Die Reisezeiten werden ebenfalls verkürzt, allerdings nicht ganz in dem Masse, wie in der Botschaft vom 16. Dezember 1985 vorgesehen. Ob Sie nun aber von St. Gallen nach Neuenburg nur noch 152 Minuten – nach Abschluss der ersten Etappe 162 Minuten – Reisezeit haben, scheint mir unwichtig zu sein. Wesentlich ist doch, dass Sie nicht mehr 191 Minuten unterwegs sind.

Im weiteren hat sich auch die Bahntechnik weiterentwickelt. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, es sei auf Infrastrukturbauten auf Vorrat zu verzichten, wenn die Ziele von «Bahn 2000» mit dem Einsatz von neuer Technik wie Neigezügen, Doppelstockzügen usw. erreicht werden können. Für uns haben in diesem Zusammenhang betriebliche und technische Investitionen Priorität.

Zu der finanziellen Entwicklung ist folgendes zu bemerken: Seit 1985 erlebten wir eine rasante Entwicklung der Umweltschutzgesetzgebung. Ich erinnere an die Lärmschutzverordnung, an die Umweltverträglichkeitsprüfung, an das Gewässerschutzgesetz usw. Alle diese Vorschriften mögen eine positive Wirkung auf Umwelt und Lebensqualität haben. Negativ wirken sie sich aber ganz eindeutig auf die momentanen Investitionskosten aus.

Zu den Rückweisungsanträgen kann ich Ihnen mitteilen, dass die SVP-Fraktion alle ablehnen wird. «Bahn 2000» ist nicht eine Bauvorlage, sondern ein Angebotskonzept. Das muss unbedingt und immer wieder betont werden. Zu dessen Umsetzung braucht es Investitionen in Bauten, in Technik und in betriebliche Massnahmen. Es geht darum, das gesteckte verkehrspolitische Ziel zu erreichen. Welche Instrumente dafür verwendet werden, ist eigentlich sekundär.

Auch wenn die gesamte Situation heute nicht zu befriedigen vermag, ist die Rückweisung des Berichtes die falsche Reaktion. Mit der Etappierung und den teilweise schon verwirklichten Teilen der «Bahn 2000» können zirka drei Viertel der Idee von 1985 erfüllt werden. Damit wird der Volkswille geachtet, und zwar auch in bezug auf den Zeitfaktor. Wie schwierig es ist, absolut verbindliche Kostenaussagen zu machen – auch über eine zweite Etappe –, haben wir beim ganzen Konzept gesehen. Wir wollen kein neues Abenteuer eingehen. Den Voten müssen Taten folgen.

Diesem Grundsatz Rechnung tragend, empfiehlt Ihnen die SVP-Fraktion einstimmig: Zustimmung zum Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000», Zustimmung zur Überweisung der Motion des Ständerates und Ablehnung aller Rückweisungsanträge.

Hollenstein Pia (G, SG): Alle geben es zu: Es wurden Fehler gemacht, aber früher, vor Jahren. Die Verantwortlichen sind nicht mehr im Amt. Der Präsident der SBB-Generaldirektion antwortete im Sommer 1993 auf die Frage nach den gemachten Fehlern mit den Schlagworten «Zum Teil zu optimistische Schätzungen» und «Die Gesamtkomplexität und die Probleme der Vernetzung wurden unterschätzt». Dass Fehler gemacht wurden, ist ja noch zu verzeihen, aber dass aus Fehlern nichts gelernt wird, schon weniger.

Herr Weibel nannte 1993 die Gesamtkomplexität und die Probleme der Vernetzung. Um nicht nochmals eine Fehlplanung einzuleiten, die schon bald revidiert werden müsste, unterstützen wir Grünen die Rückweisungsanträge der Minderheit I (Diener) und der Minderheit II (Wanner). Weil das Ganze in seiner Komplexität und vernetzt betrachtet werden muss, macht es keinen Sinn, heute dem vorliegenden Bericht zuzustimmen, ohne die Planung der Neat zu berücksichtigen.

Eine Gesamtplanung unter Berücksichtigung aller Bedürfnisse und finanziellen Möglichkeiten ist für uns ein Muss. Wir verlangen auch ein Gesamtkonzept, das für die baulichen Massnahmen einen verbindlichen Fahrplan für «Bahn 2000» und Neat für die ganze Schweiz vorsieht. Dieses Konzept muss dem in der Volksabstimmung von 1987 gutgeheissenen System von guten Anschlüssen in allen Knoten und Stunden-takt gerecht werden. Es ist unsere Aufgabe, möglichst nicht vom ursprünglichen Konzept abzuweichen, das der Bevölkerung mit der Abstimmungsvorlage 1987 versprochen wurde. Versprochen wurde damals ein bis in die Regionen fein abgestimmtes Bahn- und Busnetz; so hatte das Schweizervolk dem Projekt «Bahn 2000» mit 57 Prozent Jastimmen zugestimmt. Unterdessen wurde in der gesamten Planung – fast möchte ich sagen: «Nichtplanung», «Nichtkoordinierung» – vom grundsätzlichen Ziel eines flächendeckenden Netzes abgewichen. Die abgespeckte «Bahn 2000» lässt erahnen, dass der Regionalverkehr einmal mehr zu kurz kommen wird, und zwar entgegen allen Versprechungen.

Mit der ersten Realisierungsetappe von «Bahn 2000» wird der bewilligte Kredit von 5,4 Milliarden Franken aufgebraucht werden. Die so gebundenen Mittel stellen den Ausbau des Regionalverkehrs zurück. Die Folgen sind bekannt. Der Teufelskreis schliesst sich folgendermassen: mangelndes Angebot, Nachfragerückgang durch die sinkende Attraktivität, Fahrplanausdünnung und Stilllegung sogenannt unrentabler Strecken.

Die Vernachlässigung des Regionalverkehrs darf nicht einfach so zur Kenntnis genommen werden. Mit dem vorliegenden Konzept befinden sich Bundesrat und SBB ausserdem auf dem besten Weg, die Idee der «Bahn 2000» zu verlassen und zur alten «Hochgeschwindigkeitsphilosophie» zurückzukehren.

Statt eine Erschliessung der Fläche, wie damals versprochen, erfolgt nur noch die schnelle Verbindung der grösseren Städte. In der Vernehmlassung von 1985 haben die meisten Vernehmlassenden eine Hochgeschwindigkeitsbahn durch das Mittelland abgelehnt. Deshalb wurde das Konzept «Bahn 2000» entwickelt, das allen Landesteilen Vorteile bringen sollte. Das Motto lautete damals «So schnell wie nötig». Dieses Prinzip droht unterdessen zu «So schnell wie möglich» zu mutieren. In der Botschaft «Bahn 2000» hiess es allerdings noch: «Die Züge müssen deshalb – wegen der vielen Knotenbahnhöfe – «nicht so schnell als möglich fahren, wohl aber so schnell als nötig, um dem Fahrgast ein wechselseitiges Umsteigen zu ermöglichen.» Im nun vorliegenden Bericht, Ziffer 137, steht aber: «Die Vernehmlassung zur NHT zeigte, dass damals in der Schweiz die Zeit für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht reif war.» Diese veränderte Philosophie hat im Investitionsprogramm der ersten Etappe von «Bahn 2000» Ausdruck gefunden. Massiv weniger soll für die Strecken Lausanne–Bern (minus 260 Millionen Franken), Basel–Olten (minus 700 Millionen Franken), Zürich–Winterthur–St. Gallen–Romanshorn (minus 540 Millionen Franken) ausgegeben werden. Mehr soll für die Strecken Bern–Olten (plus 570 Millionen Franken), Zürich–Olten (plus 200 Millionen Franken) und Zürich–Chur (plus 570 Millionen Franken) ausgegeben werden. Im letzten Posten ist die neue Doppelspur Zürich–Thalwil enthalten, die eigentlich eine Anbindung Zürichs an die Neat ist. Sie allein kostet 850 Millionen Franken und somit 660 Millionen Franken mehr als das ursprünglich vorgesehene dritte Gleis. Aus diesen veränderten Zahlen wird offensichtlich: Die Investitionen konzentrieren sich auf die Hauptstrecken im Dreieck Zürich/Basel/Bern und auf die Neat-Zubringer.

Noch eine Bemerkung zur Hochgeschwindigkeitsphilosophie des Bundesrates, welche die ursprüngliche Idee von «Bahn 2000», die Idee von Knoten und Takt, zu verdrängen droht. Schnellbahnstrecken mit Geschwindigkeiten von deutlich über 200 Stundenkilometern sind aus ökologischen Gründen nicht zu tolerieren. Bei Geschwindigkeiten von über 200 Stundenkilometern steigt der Energieverbrauch überproportional, ebenso ergibt sich ein überproportional hoher Landschaftsverbrauch. Durch die schlechtere Flächenentwicklung ergeben sich weniger Halte.

Aus dem Projekt «Bahn und Bus 2000» ist ein Miniprojekt geworden. Ich frage Sie: Weshalb darf eigentlich ein zukunftsge-

richtetes Projekt für den öffentlichen Verkehr nicht mehr kosten, als ursprünglich geschätzt wurde? Würden wir für die Projekte des Strassenverkehrs die Latten gleich hoch legen, dann hätte der Autobahnbau konsequenterweise längst gestoppt werden müssen, denn dieser wird uns – teurerungsberichtigt, deshalb komme ich nicht auf vierzehnmal wie einer meiner Vorredner – dreimal so teuer zu stehen kommen, als ursprünglich berechnet wurde.

Bei Autobahnprojekten wird offensichtlich viel zurückhalten-der mit dem «Seziermesser» umgegangen, als wenn es sich um den öffentlichen Verkehr handelt. Wieso werden beim öffentlichen Verkehr die finanzpolitischen Rahmenbedingungen so konsequent eingehalten, die umweltpolitischen Erfordernisse aber, welche absolut berechtigt sind, nur teilweise berücksichtigt? Der Sprecher der CVP-Fraktion, Herr Bürgi, verlangte eine Überprüfung der vom Buwal geforderten Massnahmen. Wollen wir zukunftsgerichtet bauen, dann muss die Umwelt berücksichtigt werden. Deshalb drängt sich eine Überprüfung der Forderungen des Buwal nicht auf.

Wir Grünen stehen nach wie vor zum «Bahn 2000»-Projekt, mit den Versprechungen, die in der Botschaft für den Bundesbeschluss von 1987 gemacht wurden, nämlich: mehr Bahn- und Busverbindungen, Taktfahrplan mit guten Anschlüssen («Rascher ans Ziel, weniger umsteigen»), Verbesserungen auf den Bahnhöfen und in den Zügen, mehr Güter auf die Schiene. So lauteten die Aussagen in der Abstimmungsbotschaft.

Wir Grünen stehen zur Grundidee von «Bahn 2000» mit flächendeckender Erschliessung und Knoten. Wir wollen aber Fehler, die wir später bereuen würden und für die sich dann zumal wohl niemand mehr zuständig fühlen würde, verhindern und fordern die Rückweisung des Berichtes an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Etappierdiskussion von «Bahn 2000» mit der Etappierdiskussion zur Neat zu verknüpfen.

Pini Massimo (R, TI): Se non vado errato, nel 1982, me lo ricordava l'ottimo direttore generale ingegner Roux delle FFS, si celebrava il centenario della linea del Gottardo. Onorevole signor Consigliere federale, io non sono contrario a questo rapporto; io personalmente lo voto e lo sostengo; è coerente tecnicamente a quanto il popolo svizzero ha votato nel 1987.

Tuttavia, guardi, onorevole Consigliere federale, che non sempre i convogli che escono ad Airolo trovano il sole! E un'altra cosa, onorevole Ogi: guardi che le eredità non sono tutte né gioiose, né allegre, soprattutto quella dell'onorevole Schlumpf. Glielo dico francamente qui, perché il «Rail 2000» era nello spettro della visione finanziaria ottimistica negli anni in cui noi l'abbiamo votato, oggi un po' meno.

Tutti guardano alle nuove trasversali ferroviarie alpine, onorevole signor Presidente del Consiglio – devo fare in fretta, perché i due minuti se ne vanno –, però guardate che al di là della nuova trasversale ferroviaria alpina, c'è da mettere a posto la linea del Gottardo. Perché rendere omaggio, oggi, al personale delle FFS, eccellente, del mio paese non è sufficiente. Il Ticino è in preda alla confusione, onorevole signor Consigliere federale, e salvo il «Pendolino», non abbiamo niente su questa linea del Gottardo, nulla è stato previsto di nuovo, e impieghiamo sempre, da Berna a Biasca-Bellinzona, circa cinque ore. Guardate poi lei, se nel 1995 possiamo continuare così. La ringrazio. Ma io approvo questo rapporto perché conseguente alla votazione popolare del 1987. Il resto, lei lo sa meglio di me: il Gottardo va male, molto male, onorevoli colleghi!

Grabner Rolf (L, NE): «Rail 2000»: Ce qui devait être un projet mobilisateur, attractif, tourne au cauchemar, si l'on en juge de la discussion que nous avons cet après-midi.

Après le refus des nouvelles liaisons ferroviaires, «Rail 2000» a suscité davantage qu'un intérêt, notamment dans l'Arc jurassien, et pour cause. M'étant personnellement impliqué pour la défense de «Rail 2000», j'avais constaté, en rentrant d'une séance dans la région bernoise, que plus je me rapprochais du Locle, ville dans laquelle je réside, plus le taux de ceux qui ont voté pour «Rail 2000» était élevé, atteignant même 80 pour cent dans la ville que je préside.

Dans notre système démocratique, vous admettez que c'est plus qu'un succès d'estime. Mais c'est surtout dire que les espoirs que nous placions en «Rail 2000» étaient élevés, de même que les attentes que nous pouvions légitimement avoir. Ce score pourrait également traduire un sentiment de frustration.

Mais alors, que nous avait-on présenté, il y a dix ans, et dans quelle situation, dans quel contexte est né «Rail 2000»? Le peuple suisse venait de refuser les NTF, nous parlions de la mort des forêts, et, dans ce contexte-là, le but avoué de «Rail 2000» était d'absorber les deux tiers de l'augmentation du trafic.

Pour atteindre ce but, cinq objectifs caractérisent «Rail 2000»: premièrement, la fréquence accrue des trains directs et des trains intercity; deuxièmement, les liaisons plus rapides sous le slogan «les trains ne devront pas rouler aussi vite que possible, mais aussi rapidement que nécessaire»; troisièmement, nouvelles liaisons directes; quatrièmement, bonnes liaisons piétonnières dans les gares; cinquièmement, prestations accessoires attractives.

S'il n'avait pas fallu la construction de quatre tronçons, le peuple suisse n'aurait pas eu à se prononcer sur «Rail 2000». Or, il s'est prononcé clairement. Il a choisi la mise en place d'un réseau cohérent plutôt que des liaisons ferroviaires rapides, le tout pour 5,4 milliards de francs d'investissement. Avouez que la mariée était belle, cela d'autant plus que le financement devait être assuré par une augmentation des utilisateurs, et non par une affectation des fonds routiers.

Lors de la présentation de «Rail 2000» et du projet NTF, j'ai toujours été surpris de voir les cartes qu'on nous présentait, qui étaient essentiellement des cartes de la Suisse et non pas des cartes de l'Europe. Or, si l'application de «Rail 2000» est nécessaire, elle doit également rendre possibles les jonctions avec les trains à grande vitesse qui viennent jusqu'à nos frontières. Même plus, nous devons faire partie intégrante des réseaux européens à grande vitesse.

En présentant «Rail 2000», le Conseil fédéral se voulait offensif dans la promotion des transports publics. Aujourd'hui, il est sur la défensive pour sauver ce qui peut encore l'être. Quel gâchis! Pourquoi en est-on arrivé là?

Première raison, les carences dans l'évaluation des projets ont été évoquées et le seront encore; je ne m'attarderai donc pas sur ce point-là, tout en déplorant quand même la légèreté avec laquelle les estimations ont été faites. A ce stade de la discussion, nous espérons que la sous-estimation du projet «Rail 2000» résulte d'une erreur d'appréciation, d'une précipitation certes regrettable, plutôt que d'une volonté délibérée de faire passer le projet.

Deuxième élément, le projet a pris un retard inadmissible, et ceci pour deux raisons au moins: la première découlant de nouvelles exigences en matière de protection de l'environnement, la seconde résultant du fait que les possibilités de recours sont trop importantes. Il faudra bien un jour, à l'instar de ce qui se fait en France, se poser la question de la suppression de l'effet suspensif des recours, et ceci pour les projets d'envergure nationale.

Le malaise que nous vivons aujourd'hui provient également des informations que nous donne le Conseil fédéral lui-même. En 1987, le Conseil fédéral déclare que «sans la réalisation des quatre tronçons prévus, 'Rail 2000' est irréalisable». Or, aujourd'hui, on peut atteindre les objectifs envisagés avec la réalisation de deux tronçons seulement. Un changement d'approche si rapide pour des investissements qui marquent durablement notre paysage est pour le moins surprenant. Le Conseil fédéral sème la confusion lorsqu'il compare les 5,4 milliards de francs, soit une valeur de 7,4 milliards de francs à ce jour du projet initial, à 16 milliards de francs nécessaires en 1991. Les investissements ne sont pas identiques; ils ne sont pas comparables quant au contenu.

En matière d'environnement, on dirait que le Conseil fédéral suit certaines normes et qu'il ne les fixe pas lui-même. Le condensé du rapport, en page 2, mentionne: «La solution présentée maintenant répond à ce mandat. Elle entraîne des coûts d'infrastructure de 7,4 milliards de francs (plus ou moins 20 pour cent; état de la planification et prix de 1993, à l'exclu-

sion des exigences des tiers, par exemple pour des mesures supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement.)» Nous jugeons cette position comme étant inacceptable et nous demandons au Conseil fédéral de réaliser le projet sur la base des contraintes connues à ce jour.

Nous avons besoin de retrouver une certaine crédibilité et de la sérénité. Pour cela, nous devons dépassionner le débat. Nous constatons, comme la plupart d'entre vous vraisemblablement, que «Rail 2000» est une nécessité, que le projet n'est pas autonome, mais indépendant des NLFA. L'épuisement des possibilités de rationalisation ne permet plus de reporter la décision populaire.

Enfin, en voulant renvoyer le rapport au Conseil fédéral, certains souhaitent élégamment noyer le projet «Rail 2000». La question n'est pas de savoir si nous devons réaliser «Rail 2000», mais de dire comment nous entendons le réaliser. Nous en avons reçu le mandat lors de la votation du 6 décembre 1987.

En prenant acte du rapport sur la première étape de «Rail 2000», le groupe libéral demande expressément et souhaite obtenir des garanties:

1. que soit réalisée la première étape telle qu'elle est prévue;
2. que le Conseil fédéral délimitera de manière claire les responsabilités et compétences dans le domaine de la prise de décisions et du contrôle en matière d'investissements;
3. que le Conseil fédéral n'entravera pas la réalisation par de nouvelles contraintes qu'il fixera lui-même;
4. que, le cas échéant, le Conseil fédéral soumettra au Parlement des modifications législatives nécessaires à une réalisation rapide du projet.

Pour terminer et à titre personnel, j'enregistre avec satisfaction le principe de l'égalité de traitement des lignes du Pied du Jura et de la ligne du Plateau. Or, le rapport du Conseil fédéral mentionne que, dans le trafic avec Lausanne, Bienne et Lucerne, on s'accommode de temps de parcours un peu plus longs, et il peut en résulter certains problèmes à Bienne. L'égalité de traitement serait-elle ainsi menacée? Par ailleurs, si on a les moyens d'investir 700 millions de francs pour la Vereina, on peut s'attendre à ce que la chaîne du Jura, qui compte tout de même plus de 100 000 personnes, mérite mieux qu'une attention, même bienveillante.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion hat einen Rückweisungsantrag gestellt. Ich habe unter den bisher gehörten Fraktionssprechern niemanden vernommen, der gesagt hat, er wolle die vorliegende Motion des Ständerates nicht überweisen. Es wurde zu Recht erklärt, dass dies im Grunde genommen ein Rückweisungsantrag ist, nur in einer anderen Form. Deshalb sind die Rückweisungsanträge, die eine Gesamtschau unter Einbezug der Kosten aller neuen Eisenbahnlinien wollen, wie das unsere Fraktion fordert, durchaus berechtigt. Es war richtig, dass der Bundesrat einen Zwischenhalt einschaltet hat. Der «Klaus» – wir haben ja am 6. Dezember 1987 über «Bahn 2000» abgestimmt – hat nicht nur Schokolade gebracht, sondern zeigt nun auch seine Rute. Der öffentliche Verkehr ist für unsere Wirtschaft, aber auch für die Schweiz als Land im Herzen Europas etwas wichtiges, insbesondere auch der Bahnverkehr. Wir brauchen neue Bahnstrecken. Aber die Form der Etappierung bei der «Bahn 2000», dass mit einer Zustimmung zum vorliegenden Bericht alles Geld aufgebraucht ist und dass zur zweiten Etappe keine Aussagen mehr gemacht werden, ist und bleibt fragwürdig. Noch fragwürdiger ist, dass der Zusammenhang mit den übrigen anstehenden, brennenden Bahnfragen – SBB-Defizit, Neat – nicht hergestellt wird.

Bei der Planung – der Vorlage «Bahn und Bus 2000» – wurden erhebliche Lücken belassen. Wir haben hier wie auch im Ständerat den Ausdruck «schludrig» vernommen. Man war offensichtlich auf einem Auge blind, und diesen Vorwurf muss sich auch das Parlament gefallen lassen. Wir waren selber zu wenig kritisch. Bei der heutigen Lage der Dinge sind aber die Beurteilungen nicht einfacher geworden. Das Gestrüpp der Probleme ist sogar noch dichter, und das in dreierlei Hinsicht:

1. Aus finanzpolitischen Gründen wurde der Bundesrat zum Bremsmanöver gezwungen. Die Anerkennung, dass dies geschehen ist, ist richtig und nötig.

2. Verkehrspolitisch ist «Bahn 2000» als Konzept nach wie vor überzeugend, aber jetzt beginnt man, erhebliche Löcher ins Netz zu säbeln. Ja, man hat praktisch nur noch die Achsen oder gewisse Achsen, die funktionieren.

3. Staatspolitisch wurde mit dem Projekt «Bahn 2000» gegenüber dem Stimmbürger ein Versprechen für sieben Neubaustrassen abgegeben. Jetzt sollen es nur noch vier sein und bleiben. Dazu sind wir durch regionale und überregionale Interessen im Verkehrsbereich mit erschwerten Bedingungen konfrontiert, wie die Einbindung der Randregionen, etwa der Ostschweiz oder der Romandie. Die Fehleinschätzungen dürfen aber keinesfalls nur auf die veränderten Umweltschutzanforderungen abgewälzt werden.

Nach wie vor ist das Angebotskonzept «Bahn und Bus 2000» eine gute Idee und für das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger durchaus unterstützungswürdig. Aber man weiss seit Jahren und nicht erst seit 1984, dass im dichtbesiedelten Gebiet des schweizerischen Mittellandes nicht geplant und gebaut werden kann wie in einer Einöde. Aus Umweltschutzgründen müssen wir in den energie günstigen und zu hohen Transportleistungen fähigen Bahntransport investieren. Aber wenn schon aus Umweltschutzgründen gebaut werden muss, dürfen wir nicht noch grösseres Unheil anrichten. Wenn wir über die Standesinitiative Bern sprechen, kann ich Näheres dazu sagen.

Zur Etappierung: Sie ist für uns Sand-in-die-Augen-Streuen und Sand im Getriebe des Stundentaktangebots. Wir haben heute also zur Etappierung von «Bahn 2000» zu sprechen. Die Revision der ursprünglichen Vorlage bringt einige wesentliche Veränderungen: Zwar werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen, auf den Hauptlinien können Zeiteinsparungen eingeplant werden, und die höheren Geschwindigkeiten sind möglich, aber von den ursprünglichen sechs Knoten, Basel, Zürich, Bern, Lausanne, Biel, Luzern, ist nur mehr der harte Kern, das «goldene Eisenbahndreieck», Zürich/Bern/Basel, übriggeblieben. Die Transportkette ist dadurch beeinträchtigt. Die Anschlussspinnen sind nur mehr mit Einschränkungen zu realisieren, die Verschiebung um eine Viertelstunde – trotz Neigezügen! – hat zum Teil weitreichende Konsequenzen, da die Anschlüsse wegen der Zugsläufe nur bei einem Halbstundentakt funktionieren würden. So wird es vielerorts in der einen oder anderen Richtung dabei bleiben, dass die Wartezeiten bei dreiviertel Stunden liegen. Kurz: Das umfassende Knotensystem wird massiv durchlöchert, die Transportkette wird nur mehr in Teilen gewährt, das flächendeckende Angebot wird aufgegeben. Die Randgebiete haben mit den schon bis anhin bestehenden Nachteilen weiterzukämpfen; das ist schade und sollte nicht längerfristig der Fall sein. Verkehr dient, neben der Unabhängigkeit des einzelnen, vorab der Wirtschaft, und die Bahnen sollten mithelfen, den Motor Wirtschaft in Schwung zu halten. Der Beitrag, der nun hier vom Staat verlangt wird, ist nicht klein, aber der Machbarkeit und der Dicke des Portemonnaies sind Grenzen gesetzt.

Ich wiederhole nochmals: Wenn eine Landschaft wie das Mittelland übermässig strapaziert wird, wird damit auch etwas zerstört, was anderswo Auswirkungen hat, denn eine Bahnschneise zieht immer weitere Eingriffe nach sich, und solche Eingriffe, die nicht rückgängig zu machen sind, müssen wir ablehnen.

Die LdU/EVP-Fraktion findet es richtig, dass vom Bundesrat die Notbremse gezogen wurde. Aber wenn schon, soll er auch die weiteren Möglichkeiten prüfen und über die bestehenden Zusammenhänge mit den übrigen Bahnprojekten umfassend Auskunft geben. Wir wollen mit den Eisenbahnen und den übrigen Verkehrsträgern einen Generationenvertrag abschliessen. Ein solcher Vertrag hat nicht nur mit den Finanzen einer Sparte, eben der Eisenbahn, zu tun, sondern auch mit jenen anderer Bereiche: mit dem Strassenverkehr, dem Luftverkehr und dann eben auch der Umwelt.

Damit wird die Forderung nach Kostenwahrheit im Verkehr immer dringender. Diese Kosten sind zu bezahlen, und zwar im Verbundsystem aller Verkehrsträger. 350 Kilometer Autobahn fehlen uns noch bis zur Vollendung des Autobahnnetzes. Diese sollen 35 Milliarden Franken kosten; soviel wollen wir allein in die Autobahnen investieren. Ich glaube, in die Eisen-

bahn dürfen wir auch investieren, aber – ich wiederhole dies – das kann nur im Verbundsystem aller Verkehrsträger geschehen, und die Vorlage, über die wir hier zu befinden haben, gibt uns diese Möglichkeit nicht.

Giezendanner Ulrich (A, AG): «Bahn 2000» lässt die Köpfe der Politiker, der Unternehmer, aber auch der Bevölkerung rauchen. Wir sollten nicht Emotionen schüren, wir müssen eher pragmatisch werden. Eigentlich aber müsste ich trotzdem mit grosser Schadenfreude hinter diesem Rednerpult stehen und Ihnen zurufen: Ich habe es ja immer gesagt! Im Abstimmungskampf wurde ich mehrmals von einem hohen Herrn der SBB als Schwarzmalerei und als nicht vernetzt denkender, nicht differenzierender Strassenlobbyist bezeichnet. Auf die Finanzierungsgrundlagen – im Klartext: auf die Schätzungen – angesprochen, sagte mir der genannte Herr in einem Podiumsgespräch einmal, dass die Experten mit ihren Schätzungen und der Erfahrung der letzten Jahre, es war 1987, mit grösster Sicherheit innerhalb der 5-Prozent-Toleranzgrenze liegen würden. Ich verspüre weder Schadenfreude, noch rufe ich nach Sanktionen gegen den schlecht qualifizierten SBB-Mann, der seine Qualifikationslimite selbst erkannt und nun zu einem Autokonzern gewechselt hat.

Wir haben bei «Bahn 2000» folgende Aspekte zu beachten:

1. Unter welchen Vorgaben hat das Volk ja zum Projekt gesagt?
2. Ist es realistisch, das Projekt etappieren zu wollen, ja, gibt es in den nächsten Jahren die Möglichkeit, die restlichen Etappen unter Berücksichtigung der Neat-Investition noch zu bauen?
3. In welcher Form und auf welchem Abschnitt kann «Bahn 2000» in die Neat integriert werden?
4. Welche Streckenführung ist zum Beispiel auf der Strecke Rothrist–Mattstetten sinnvoll, oder was kann amortisiert werden? Ich denke an die Forderung nach dem Munibergtunnel.
5. Welche Folgekosten erwachsen zum Beispiel einem Dorf wie Rothrist? Rothrist, mein Dorf, ist das meistbetroffene Dorf der ganzen Schweiz in Sachen «Bahn 2000». Was sind die Folgekosten, was haben die Anwohner der Neubaustrecke zu gewärtigen?
6. Welche Bauvolumen werden durch das Projekt ausgelöst, und welche Regionen können von den Arbeiten profitieren?

Das Volk hat – als erste Antwort – der «Bahn 2000» mit all diesen Neubaustrecken zugestimmt. Ich spreche aber nicht nur von den Neubaustrecken, sondern vom ganzen Konzept, unter Berücksichtigung, dass neben den vorgegebenen 5,4 Milliarden Franken noch weitere 10 Milliarden für die Realisierung des Konzeptes investiert werden, z. B. von den SBB für Rollmaterial und Technik. Ich denke auch an Châtel-Saint-Denis, an die Tunnels im Raume Zürich–Brüttsellen, Brüttener Tunnel, Wisenbergtunnel usw.

Tatsache ist, dass das Projekt aus Kostengründen auf die Hauptetappe Rothrist–Mattstetten – ich freue mich natürlich darüber – und auf einige kleinere Bauten redimensioniert werden musste. Auch eine Etappierung – im Klartext: das Versprechen, das ursprüngliche Konzept, während vielen Jahren vielleicht zu realisieren – entspricht nicht eigentlich der Abstimmungsvorlage.

Es liegt – zweitens – auf der Hand, dass die nächsten zehn bis zwanzig Jahre dem Bund auf keinen Fall so viel Geld beschert werden, dass weitere Etappen gebaut werden können. Ich denke insbesondere an die Neat, die ein grundlegendes Konzept für unseren Bahnverkehr darstellt. Eine Etappierung heisst – Herr Binder, Sie haben vorher das Gegenteil gesagt – hier also ganz klar auch eine Stornierung.

Sollte sich erweisen, dass die Neat in der ersten Etappe – von einer Etappierung der Neat gehe ich aus – durch den Lötschberg gebaut wird, dann wird die Strecke Rothrist–Mattstetten als Zufahrtstrecke ein integrierender, ein sinnvoller Bestandteil der Neat. Das will ja auch die Minderheit I (Diener) mit ihrem Antrag, den ich unterstützen kann.

Im Klartext heisst das aber, dass die Forderung der Minderheit I in die richtige Richtung geht. «Bahn 2000» muss – wie das auch Herr Zwygart gesagt hat – im Verbund mit der Neat gesehen werden. Alle Parlamentarier aus dem Mittelland und

der Ostschweiz haben heute, als sie hergereist sind, gesehen, welche grosse Probleme die Anwohner im Raum Langenthal–Bern haben. Ich begreife, dass die Leute einen Munibergtunnel wollen. Ich begreife sie gut. Ich begreife auch die Ständesinitiative Bern. Aber das ist nicht machbar. Es ist unbezahlbar. Also müssen wir dem Volk sagen, auf welche astronomischen Kosten die «Bahn 2000» zu stehen käme, wenn wir das realisieren würden. Die Fakten liegen also ganz klar so, dass man dem Volk die Gelegenheit geben muss, wie das Herr Wanner verlangt, nochmals darüber abzustimmen.

Wir Rothristler haben beim Bundesgericht eine Beschwerde deponiert. Warum? Unser Dorf allein hätte Folgekosten von rund 7 Millionen Franken, die es aufbringen müsste. Obwohl in Rothrist in der Abstimmung zu «Bahn 2000» klar nein gesagt wurde, sind wir keine Bahngegner, und wir wollen auch nicht mit Beschwerden dieses Projekt behindern. Tatsache aber ist, dass die SBB uns sehr, sehr stiefmütterlich behandelt haben. Während im Kanton Bern grosszügig verhandelt wird, wird der Kanton Aargau, insbesondere Rothrist, überfahren. Die SBB-Spitze hat sich aber sehr bemüht, das will ich doch der Gerechtigkeit halber sagen, mit uns zu verhandeln – von der Spitze aus, nicht aber von Luzern aus. Die sonst kooperativen Rothristler sind verärgert und erwarten, dass wir mit dieser Vorlage nochmals vors Volk kommen.

Für einige Gewerbetreibende ist die «Bahn 2000» ein unüberwindbares Hindernis. Sie sollten wegen dem siebten Geleise in unserem Dorf, in unserer Region, weichen. Sie werden zwar von den SBB entsprechend entschädigt, aber das reicht nicht, um einen neuen Gewerbebetrieb aufzubauen.

In unserer Region erhielten wir grosse Aufträge. Aber es bräuchte sie auch im Waadtland oder im Raume Zürich. Aber beim ganzen Konzept «Bahn 2000» darf man nicht nur an das Schweizer Gewerbe denken, man muss insbesondere auch an all die ausländischen Unternehmen denken, die uns konkurrenzieren werden – wie es jetzt bereits am Huckepackkorridor im Lötschberg passiert, indem Polyesterriemen von einem Schweizer Importeur in grossem Mass im Elsass produziert werden. Die Schweizer wurden um 7 Prozent unterboten. Herr Kollege Hari – er sitzt momentan nicht im Saal – weiss um diese Problematik; davor habe ich auch bei der «Bahn 2000» Angst.

Die Bahn braucht neue Infrastrukturen, auch wir sehen das ein, die 150jährigen Infrastrukturen müssen erneuert werden. Aber nur wenn das Projekt «Bahn 2000» ein integrierender Bestandteil des Konzepts Neat wird, können wir entscheiden, wie wir bauen wollen. Ich könnte mir absolut vorstellen, dass ich bei einer neuen Abstimmung im Pro-Komitee für eine neue Bahn wäre. Ich will die Bahn nämlich, aber eine sinnvolle Bahn.

Stalder Fritz (D, BE): Der vorliegende Bericht ist äusserst unerfreulich. Trotzdem ist eine Minderheit der Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi der Meinung, dass ihm zugestimmt werden sollte. Dieses Geschäft hatte eben einen denkbar schlechten Start, weil schon bei der Abstimmung vor acht Jahren recht klar war, dass der damals in der Abstimmungsbotschaft aufgeführte Kredit für all die vorgesehenen Streckenerneuerungen niemals ausreichen wird. Es stimmt halt schon, dass eine Abstimmung mit relativ bescheidenen Aufwendungen leichter gewonnen werden kann als eine mit happigen Finanzbrocken. Die Kostenwahrheit lässt sich aber trotzdem nicht verheimlichen; einmal kommt sie an den Tag. Die jüngsten Entwicklungen im Verkehrssektor zeigen deutlich, dass wir zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf Strasse und Schiene angewiesen sind. Das Bekenntnis zur Förderung des öffentlichen Verkehrs allein genügt aber nicht. Ebenfalls bringt ein Lamentieren über die schlechten Bundesfinanzen nichts; wir müssen trotzdem Taten folgen lassen.

Das System «Bahn 2000» will dem öffentlichen Verkehr die Möglichkeit verschaffen, Reisezeiten anzubieten, die tatsächlich in der Lage sind, die Reisezeiten des Privatautos zu konkurrenzieren. Nur so kann ein echtes Konkurrenzverhältnis zwischen Schiene und Strasse aufgebaut werden. Es geht eben nicht nur darum, Streckenabschnitte zu modernisieren, um schneller fahren zu können, es geht in erster Linie darum,

den Bahnen zu ermöglichen, einen modernen, attraktiven Stunden- oder Halbstundentakt einzuführen und anzubieten. Lausanne, Bern, Biel, Basel und Zürich müssen innerhalb einer Stunde erreicht werden können, sonst ist die Gestaltung optimaler Fahrpläne eben nicht möglich.

Unsere Fraktion wird aus den dargelegten Gründen auch die Standesinitiative Bern unterstützen. Hier geht es nicht nur um die Neubaustrecke an sich, es geht hier auch um Landschaftsschutz, Umwelt- und Gewässerschutz. Die jüngsten Staus auf den Autobahnen sollten uns Beweis genug sein, dass mit der Modernisierung der Bahnen nicht einfach zugewartet werden darf.

Natürlich ist es nicht fein, dass «Bahn 2000» in vier Abschnitte aufgeteilt werden musste und der gesprochene Kredit nur für den ersten Teil reicht. Wenn wir uns aber zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bekennen wollen, sollten wir dem vorliegenden Bericht zustimmen.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich spreche für eine starke Minderheit der FDP-Fraktion.

In den Abstimmungsunterlagen von 1987 wurde unter anderem festgehalten: «Ohne die vier Neubaustrecken kann 'Bahn 2000' nicht realisiert werden.» Hinsichtlich der Kosten wurde festgehalten: «Die SBB-Bauvorhaben für 'Bahn 2000' kosten 5,4 Milliarden Franken, die je etwa zur Hälfte für den Ausbau bestehender Linien und für den Bau neuer Strecken benötigt werden.»

Bedeutungsvoll ist der Passus in Artikel 3 Absatz 1 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000»: «Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.»

Heute ist alles anders. Ich brauche nicht zu wiederholen, was schon gesagt worden ist. Es sind aber noch folgende Bemerkungen anzubringen: Hinsichtlich der rechtlichen Situation ist eine Stellungnahme des Bundesamtes für Justiz massgeblich, wonach es rechtlich vertretbar ist, die erste Etappe von «Bahn 2000» zu realisieren, ohne den ursprünglichen Bundesbeschluss über das Konzept zu ändern.

Dass der Verpflichtungskredit bereits mit der ersten Etappe aufgebraucht sei, möge zwar finanzpolitisch ungünstig sein, könne aber kein Anlass dafür sein, das ursprüngliche Konzept mit einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss zu ändern, es sei denn, man wolle aus finanzpolitischen Gründen auf gewisse zentrale Bestandteile des ursprünglichen Konzepts definitiv verzichten. Aus rein rechtlicher Sicht ist somit gegen das Vorgehen des Bundesrates nichts einzuwenden. Ein neuer Bundesbeschluss ist rechtlich nicht nötig.

Wenn die Situation rechtlich auch einigermaßen klar ist, so ist «Bahn 2000» bisher doch – und darüber sind sich wohl alle einig – ein politisches Debakel, das nicht einfach so hingenommen werden darf.

Wie schon im Ständerat waren die kritischen Stimmen auch in der nationalrätlichen Kommission sehr deutlich. Die Kritik ist berechtigt. Herr Bundesrat Ogi hat immerhin, wenn auch spät, die Notbremse gezogen und mit dem Etappierungsauftrag und dem zur Diskussion stehenden Bericht klare Verhältnisse geschaffen.

Das Debakel dürfte im wesentlichen auf zwei Elemente zurückzuführen sein: auf Ungenauigkeiten in der Planung und zu grobe Schätzungen und auf exorbitante Kostensteigerungen aus Umweltschutzgründen, die man als gerechtfertigt oder nicht gerechtfertigt ansehen mag. So dürften sich die Kosten der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist von ursprünglich 700 Millionen Franken auf 1400 Millionen Franken erhöhen. Würde den Forderungen der Kantone Bern und Solothurn nach zusätzlichen Tunnelbauten nachgegeben, dann würden sich die Kosten dieser Strecke auf 2,1 Milliarden Franken verdreifachen. Darauf wird noch zurückzukommen sein.

Aus Sicht der Minderheit der FDP-Fraktion besteht kein Anlass, nicht wenigstens die erste Etappe von «Bahn 2000» so rasch als möglich zu realisieren. Mit einer Rückweisung des Berichtes würde auch dieses Anliegen verzögert und gesamthaft kein Nutzen gestiftet.

Mit Blick auf die noch folgenden Etappen kann dem Anliegen verschiedener Antragsteller insofern Rechnung getragen wer-

den, als mit der Motion des Ständerates die nötigen Sicherungen hinsichtlich Inhalt und Finanzierung eingebaut werden. Aufgabe des Parlamentes ist es zweifellos, sich periodisch über den Fortgang der Arbeiten und insbesondere auch über das Funktionieren der von Bundesrat Ogi ins Leben gerufenen Kontrollmechanismen zu orientieren.

Zu Frau Diener und Herrn Jaeger: Die Verknüpfung von «Bahn 2000» und Neat ergibt sich automatisch, besonders dann, wenn das von uns verlangte Gesamtkonzept für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur erarbeitet wird. Diese Verknüpfung ist bei diesem Geschäft nicht zwingend. Dagegen ist es zwingend, ein Gesamtkonzept für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – unter Einbezug der Investitionen für «Bahn 2000», Neat und die Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) – zu erarbeiten.

Die Neat-Finanzierungsfrage ist heute vom Bundesrat erneut diskutiert worden. Er hat Beschlüsse gefasst. Der Bundesrat ist offensichtlich lernfähig und bereit, von seinen ursprünglichen Ideen abzugehen. Im Sinne unserer Vorschläge will er die Finanzierung der Neat nicht isoliert, sondern im Gesamtzusammenhang mit den übrigen Projekten der Bahninfrastruktur ansehen. Das hat selbstverständlich Auswirkungen auf «Bahn 2000».

Der Bundesrat folgt in wesentlichen Teilen unseren Vorschlägen. Die Bereitschaft des Bundesrates wird eine umfassende Behandlung dieser Problematik erlauben. Wir sind auf seine Vorschläge hinsichtlich der Finanzierung gespannt. Diese können separat erfolgen und bedingen weder eine Rückweisung des Berichtes noch eine Verschiebung der Realisierung der ersten Etappe.

Kurz zu einem aussenpolitischen Aspekt: Die Rückweisung dieses Berichtes bringt auch einen Gesichtverlust im Ausland mit sich. Vor allem bei den bilateralen Verhandlungen im Verkehrssektor würde die schweizerische Position erneut belastet. Die Verlässlichkeit der Schweiz würde einmal mehr in Frage gestellt. Ich bin der Meinung, man sollte auch dieser aussenpolitischen Facette des Ganzen eine gewisse Beachtung schenken.

Ich bitte Sie, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und sämtliche Rückweisungsanträge abzulehnen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Eisenbahndiskussionen haben das Belustigende an sich, dass sie immer an Diskussionen aus dem 19. Jahrhundert erinnern: Der eine möchte die Eisenbahn zum Teufel schicken, möglichst weit vom eigenen Haus weg, der andere möchte sie knapp neben dem Misthaufen vorbeilenken, und der Dritte legt offen, dass er handfeste Interessen hat, dass endlich wieder einmal etwas gebaut wird.

Spass beiseite: Ich bin der Meinung, der Volksabstimmungsrevisionismus, der in diesem Lande grassiert – Herr Blocher, der ihn erfunden hat, ist leider nicht da – und so weit getrieben wird, dass jede Volksabstimmung so oft wiederholt werden muss, bis sie einigen in den Kram passt, muss hier und heute ganz klar und deutlich zurückgewiesen werden – wobei ich fairerweise zugestehen will, dass nicht alle Rückweisungsanträge tatsächlich eine neue Volksabstimmung wollen. Dies, weil die Rückweiser denken, derzeit sei die Konjunktur etwas «automobilistischer» und etwas weniger grün, als sie es damals war.

Immerhin erstaunt es nicht – ich sage das ganz deutlich –, dass heute Frau Diener und Herr Giezendanner Arm in Arm daherkommen und auf dieser «Bahn 2000» herumhacken. Ihre Gegnerschaft ist und war uns bekannt. Auch die Gegnerschaft der Neat zielt nicht auf eine ökologische Politik, sondern auf kleinkrämerischen Elektoralismus, der in dieser Zeit offenbar ganz neu erfunden wurde.

Das Staunen geht weiter: Herr Giezendanner schimpft über die Spitze der SBB. Eigenartigerweise ist die damalige SBB-Spitze ja inzwischen in der Autobranche gelandet: Ein ehemaliger SBB-Generaldirektor ist Geschäftsführer der Astag geworden und arbeitet dort offensichtlich zu bester Zufriedenheit; ein anderer soll bei Mercedes gelandet sein. Jedenfalls verstehe ich die Schimpferei von Herrn Giezendanner nicht, denn das sind ja Leute, die in seinen Gewässern schwimmen.

Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, zu den Fähigkeiten der SBB, grössere Projekte planen zu können, auch noch etwas zu sagen. Ich habe hier eine Darstellung vor mir, die vom Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) im Januar 1995 publiziert worden ist, wo der Nachweis geführt wird, dass die SBB bei rund einem Dutzend grösseren und sehr grossen Projekten ihre Planvorgaben eingehalten haben. Der Vorwurf ist zwar noch nicht gekommen, aber bis heute Abend kann sich ja noch das eine oder andere ereignen; der Vorwurf an die SBB betreffend das Furka-Loch ist sicher im Zusammenhang mit diesen rund zwölf Projekten in keiner Art und Weise gerechtfertigt. Diese Vorwürfe müssen anderswo und anderweitig plazierte werden.

An dieser Debatte, die Herr Stucky mit einem in der grössten Tageszeitung der Eidgenossenschaft veröffentlichten Artikel über den Bahnwahnsinn eingeleitet hat, erstaunt mich, dass der Strassenwahnsinn kaum zur Sprache kommt. Wer heute nämlich «Bahn 2000» so vehement bekämpft, wie das zum Teil der Fall ist, müsste sich doch einmal die Frage gefallen lassen: Wie hältst du es dann mit der sechsspurigen N 1 zwischen Bern und Zürich? Das ist eine Frage, die auch an die Landwirtschaft zu richten wäre, haben doch ein halbes Dutzend Landwirte diese berühmte Initiative Giezendanner unterschrieben. Offenbar braucht es dort nicht so viel Land wie für «Bahn 2000».

Die einzige Frage, die im Saal steht und die heute beantwortet werden müsste – aber sie wird nicht beantwortet werden –, ist doch ganz einfach: Wie lange glauben wir es uns in diesem Land noch leisten zu können, zwei dichte, sehr dichte Verkehrsnetze parallel weiterhin auszubauen und, und was noch wichtiger ist, zu unterhalten? Es kann doch nicht angehen, dass wir glauben, wir könnten jetzt – ich nenne keine Zahl, sonst schreibt Herr Suter mir wieder einen Brief – noch x Milliarden zur Vollendung des Nationalstrassennetzes ausgeben – worüber sich niemand aufhält – und dann gleichzeitig, wenn es um die Milliardenbeträge für die Eisenbahn geht, an allen Ecken und Enden nach Volksabstimmungen rufen! Ich denke, es ist an der Zeit, dass wir die Stunde der Wahrheit hier für gekommen betrachten und die Frage beantworten: Können wir uns denn diesen Strassenwahnsinn überhaupt noch leisten? Dass Sie, Herr Stucky, als Erdöl-Verliebter hierzu eine andere Meinung haben, ist mir absolut klar. Aber das ist die Frage, und nicht, ob wir den öffentlichen Verkehr fördern sollten, der zum Teil eine Infrastruktur benutzen muss, die 100-jährig oder älter ist.

Ich bitte Sie, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und den Volksabstimmungsrevisionisten heimzuleuchten.

Oehler Edgar (C, SG): Ich teile die Auffassung von Herrn Leuenberger Ernst, wenn er festhält, dass der «Volksabstimmungsrevisionismus» in unserem Land aufhören müsse. Der Absender dieser Meldung soll aber gleichzeitig, wenn es um Armeefragen geht, Empfänger dieser Meldung sein. Denn wir haben nur in dieser Sache, Herr Leuenberger, so viele Male in der gleichen Angelegenheit, wenn auch unter anderen Titeln, abgestimmt.

Dennoch werden Sie alle sich nun fragen, was geschehen ist, wenn Herr Leuenberger und ich Arm in Arm für die «Bahn 2000» respektive für den Bericht des Bundesrates eintreten. «Bahn 2000» ist für uns alle und auch für Herrn Bundesrat Ogi, ich wage das einmal zu behaupten, fast zu einer Glaubenssache hochstilisiert worden. Irgendwie befindet sich der Bundesrat, wie das Parlament, gegenüber dem Volk in einem Beweisnotstand. Die Befürworter der «Bahn 2000» können heute nicht beweisen, dass die Gegner mit ihren Vorwürfen an den Bundesrat und an den Bericht nicht recht haben; ebenso wenig können die Gegner der «Bahn 2000» feststellen, dass die Befürworter im Unrecht bzw. sie selber im Recht sind. Was heisst das für uns? Wir können Aussagen aus dem Jahre 1986 zitieren. Beispielsweise hielt unser – letzte Woche beerdigter – Kollege Leo Weber in diesem Saal fest, dass alles, was wir beschliessen, ungefähr so falsch ist wie die Zahl – 5,4 Milliarden Franken –, zu der wir uns damals bekannten. Diese Zahl sei eine Schätzung. Und wer damals etwas anderes behauptete und das heute behaupten will, liegt neben der Wahrheit.

Auch der Hinweis auf das Furka-Finanzdebakel ist falsch. Die wenigsten in diesem Saal – Herr Jaeger, Herr Hubacher und ich waren schon da – können sich noch daran erinnern, dass das Parlament damals beschlossen hat, die Kosten für den Bau des Furkatunnels dürften nicht mehr als 78 Millionen Franken betragen. Das hat dieses Parlament beschlossen und damit geglaubt, den Stein der Weisen gefunden zu haben. Einen solchen Fehler dürfen und werden wir sicher nicht mehr begehen. Wer kann heute mit Sicherheit sagen, wie viele Milliarden Franken die «Bahn 2000» und nachher die Neat kosten werden?

Es müssen letztlich Schätzungen sein, wenn auch das Volk hierzu ja gesagt hat. Deswegen sind wir aufgerufen, in diesem Zusammenhang Stellung zum Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» zu nehmen.

Als Ostschweizer hätte ich absolut keinen Grund, mich für die «Bahn 2000» einzusetzen. Letztlich bringt diese «Bahn 2000» der Ostschweiz nicht viel oder sehr wenig, wenn überhaupt etwas, Herr Bundesrat Ogi. Wenn wir uns nicht dagegen verwahren, dann mit Blick auf das Gesamtkonzept, in welches wir – ich sage das unmissverständlich – letztlich eingebunden werden wollen.

Die, die diesen Bericht ablehnen, die ihn zurückweisen wollen – Herr Leuenberger hat es dargelegt –, tragen letztlich verschiedene Hemden. Hinter die Rückweisungsanträge kann man sich stellen, wenn man absolut gegen die Bahn ist. Herr Giezendanner, ich sage nicht, Sie seien dagegen. Hinter die Rückweisungsanträge kann man sich stellen, wenn man die Kosten scheut bzw. wenn man sie als Vorwand benutzt. Hinter die Rückweisungsanträge kann man sich stellen, wenn man mit dem Konzept – man hört das aus den Kantonen Solothurn und Bern – nicht einverstanden ist. Was bedeutet dies? Es bedeutet, dass wir im Falle der Rückweisung die ganze Denkarbeit, die ganze Vorarbeit, nicht weiterführen können.

Aus diesem Grunde bin ich der Meinung, dass wir nicht Angst vor dem eigenen Mut haben, den Bericht nicht ablehnen, sondern zur Kenntnis nehmen sollten. Wir haben im Zusammenhang mit der Neat noch genügend Möglichkeiten, hier korrigierend einzuwirken. Wir haben genügend Möglichkeiten, hier im Zusammenhang mit der Finanzierung einzuwirken.

Eines möchte ich Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, mit auf den Weg geben: Hören Sie bitte auf, die Eisenbahn gegen die Autobahnen auszuspielen. Ich habe es nicht verstanden, als Sie im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des Gutachtens von Coopers & Lybrand sagten, niemand spreche von Zinsen, wenn es um die Finanzierung der Autobahnen gehe. Die Autobahnen, Herr Bundesrat Ogi, das wissen Sie länger und besser als ich, werden aus dem Treibstoffzollzuschlag vorfinanziert. Es hat noch Milliarden von Franken auf der hohen Kante. Wenn Sie wollen, dass alle mitmachen, dann sorgen Sie dafür, dass wir Hand in Hand in die Zukunft marschieren und dass nicht die einen gegen die anderen kämpfen!

Gonseth Ruth (G, BL): Die sinnvolle weitere Planung und Realisierung von «Bahn 2000» und Neat erfordern ein Gesamtkonzept, welches die beiden Projekte miteinander verknüpft und die Bedürfnisse nach einem gut ausgebauten öffentlichen Regionalverkehr berücksichtigt. In meinen Ausführungen möchte ich mich auf meine Region, speziell den Kanton Basel-Land, beschränken.

Herr Bundesrat Ogi, «keine Freude herrscht» im Baselbiet über Ihren Bericht. Er enthält zu viele Widersprüche für unsere Region. Wann und wo der notwendige neue Juradurchstich gebaut werden soll, steht nach der Lektüre des Berichts in den Sternen. Dies, obwohl gemäss «Bahn 2000»-Botschaft ein solcher Durchstich für die Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» unabdingbar ist und obwohl gemäss Neat-Botschaft ein solcher Tunnel Voraussetzung für den Zubringer zu den neuen Alpendurchstichen ist.

Die Beantwortung der Frage nach dem neuen Juratunnel ist für unsere Region entscheidend. Wenn nicht rechtzeitig ein neuer Juradurchstich gebaut wird, bleibt schlussendlich die Strecke von Sissach nach Olten insbesondere für den Regionalverkehr hoffnungslos «verstopft». Der durch die Neat entstehende Mehrverkehr kann zwischen Basel und dem Mittel-

land auf dem bestehenden Netz allein nicht verkraftet werden. So steht es zum Beispiel auch im Bericht auf Seite 16f., Ziffer 138: «Der durch die Neat geschaffene Netto-Kapazitätszuwachs im alpenquerenden Verkehr beträgt rund 130 Züge pro Tag. Die Neu- und Ausbaustrecken von 'Bahn 2000' müssen diese zusätzlichen Züge aufnehmen können.»

Lediglich in einer Fussnote (zum zweiten Satz) findet man: «Zwischen Basel und dem Mittelland kann diese Forderung durch die erste Etappe von 'Bahn 2000' nicht vollständig erfüllt werden.» Weiter heisst es im Zusatzbericht des Bundesamtes für Verkehr zuhanden der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: «Die erwähnten Nachfragesteigerungen können ohne neuen Juradurchstich nicht bewältigt werden.»

Welche Lösungen bieten Sie nun an, Herr Bundesrat? Auf Seite 4 stellen Sie den Wisenbergtunnel in Aussicht: «Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird aber gegen Ende des Jahrzehnts der Bau des neuen Juradurchstichs (Wisenbergtunnel) spruchreif werden.»

Schön wär's! Diese Aussage auf Seite 4 steht im Widerspruch zur Aussage auf den Seiten 32f., Ziffer 223.2, wo es heisst: «Die Arbeiten beschränken sich nicht nur auf den Wisenberg, sondern auf die Gesamtheit der bestehenden und denkbaren neuen Übergänge im Dreieck Basel-Olten-Brugg 'Bahn 2000' kann, zumindest für das nächste Jahrzehnt, ohne Wisenberg verwirklicht werden.»

Was stimmt nun, Herr Bundesrat? Gibt es Kapazitätsengpässe von Basel nach Olten? Braucht es einen neuen Juradurchstich, und wo und wann wird er gebaut?

Mit der Realisierung des Adlertunnels zwischen Muttenz und Liestal werden bis Liestal jetzt zwei Doppelspurigen zur Verfügung stehen. Doch dieser Neubau macht erst Sinn, wenn mit einem neuen Juradurchstich die Weiterfahrt ins Mittelland garantiert und der 6 Kilometer lange zweispurige Engpass zwischen Liestal und Sissach entlastet wird. Für das Baselbiet hat eine verbindliche Planung Priorität, damit dieser Engpass beseitigt werden kann. Eher zweitrangig ist dagegen die Frage, wo die Entlastung realisiert wird. Zwei Möglichkeiten werden diskutiert, und beide wären akzeptabel, nämlich: die H-Variante mit dem neuen Tunnel von Sissach nach Olten oder ein Juradurchstich weiter südlich, im Raum Aarau/Brugg.

Auf eine verbindliche Antwort können wir nicht verzichten, denn sonst kann auch die geplante Regio-S-Bahn von Basel nach Olten wegen Kapazitätsengpässen nicht realisiert werden.

Herr Bundesrat, wir im Baselbiet wünschen insbesondere einen gut ausgebauten öffentlichen Regionalverkehr. Davon werden wir profitieren. Wir versprechen uns davon weniger Staus auf den Strassen, weniger Strassenneubauten wie die Umfahrung von Sissach oder den Ausbau der J-2, dafür bessere Luft. Doch Sie wollen uns lediglich lärmigen Gütertransportverkehr und flitzende IC-Züge beschreiben. Die Verschiebung einer verlässlichen Planung eines neuen Juradurchstichs ist bei der Baselbieter Regierung deshalb keineswegs auf Verständnis gestossen. Doch diese Stellungnahme fehlt im Bericht. Sie wischen sie kurzerhand unter den Tisch und schreiben auf Seite 21: «Grundsätzlich werden die Vorteile des gewählten Vorgehens von allen Stellen anerkannt.» Das ist gemogelt.

Mit der Rückweisung verlangt die grüne Fraktion eine verlässliche, nachvollziehbare und ehrliche Planung und eine neue, den tatsächlichen Erfordernissen angepasste Vorlage, nicht bloss einen Bericht.

Dreher Michael (A, ZH): Ich will nicht in eine fundamentale Auseinandersetzung zwischen Strasse und Schiene eingreifen, wie wir sie heute gehört haben. Aber ein paar Fakten müssen doch auf den Tisch!

Sie wissen, dass das Terrain für die «Bahn 2000» 1985 mit der Waldsterbelüge vorbereitet wurde. Bahnlärm gleich Umweltschutz, Bahn gleich öffentlicher Verkehr, öffentlicher Verkehr gleich Sofortmassnahme im Kampf gegen das sogenannte Waldsterben, wie man das nannte – eine beispiellose Hysterie! Die Antwort darauf haben wir am 25. Februar 1985 mit der Gründung der damaligen Auto-Partei, jetzt Freiheits-Partei, gegeben.

Wir wissen, dass unser Autobahnnetz veraltet ist, dass es an der Kapazitätsgrenze ist. Wir wissen, dass 80 Prozent aller Transportbewegungen von Personen auf den Strassen stattfinden. Wir wissen, dass es dringend nötig ist, die Autobahn Zürich–Bern sechsspurig auszubauen, damit zwischen Härkingen und Rothrist endlich die Staus wegfallen. Sie sollten eine Verkehrspolitik betreiben, die den Namen verdient; und wer «gouverner» als «prévoir» und nicht als hinter der öffentlichen Meinung herrennen definiert, weiss auch, dass die zweite Tunnelröhre am Gotthard überfällig wäre. Aber nein, man macht nichts. Man lässt Europa im Stau stehen und wundert sich noch, dass beim kleinen Mann die Akzeptanz der Schweiz sinkt, wenn er auf dem Weg in den Urlaub sechs Stunden vor dem Gotthard im Stau steckt. Sie wissen auch, dass die N 4, diese Todesstrecke zwischen Winterthur und Schaffhausen, dringend vierspurig ausgebaut werden müsste. Herr Bundesrat Ogi hat mir vor ein paar Jahren noch gesagt, der Bundesrat sei der Meinung, eine zweispurige Strasse sei genauso sicher wie eine vierspurige. Das ist aktenkundig.

Das Volk hat in dieser Frage ein «Rücktrittsrecht». Bei den Grundlagen zur «Bahn 2000» wurden uns vom Bundesrat krass falsche Zahlen vorgegeben – Zahlen, die ich nicht darauf hin untersuchen möchte, ob sie vorsätzlich falsch eingetragen wurden, ob das Terrain hinsichtlich eines Ja im Zusammenhang mit der Waldsterbehysterie präpariert wurde, um eine Stimmung zu erzeugen, damit das Volk zustimmt. Ich war damals noch nicht im Rat, aber ich erinnere mich daran, dass man behauptet hatte, diese Bahn werde 5,4 Millionen Franken kosten. Wir wollten in Inseraten schreiben, dass die «Bahn 2000» zweifellos 15 Milliarden Franken kosten werde. Aber Herr Dr. Cattani, immerhin ein angesehener Mann, den ich hochschätze, damals stellvertretender Chefredaktor der «NZZ», hatte gesagt, dass man – bei allem Verständnis für Abstimmungskämpfe – nicht derart übertreiben könne.

Ich stelle fest, dass wir leider zu 100 Prozent recht behalten haben. Das Problem ist nun ein anderes. Wenn es nur diese «Bahn 2000» wäre, wo die Zahlen krass falsch sind – aber bei der Neat sind sie noch krasser falsch. Ich verweise Sie auf die Aussagen von Kollege Scherrer Jürg aus dem Jahre 1991. Er hatte damals sinngemäss gesagt, die Neat werde nicht 14 Milliarden Franken kosten, Herr Bundesrat, sondern 40 Milliarden Franken. Was bundesrätliche Kostenvorschläge wert seien, wisse man spätestens seit dem Abenteuer «Bahn 2000». Wir spotteten anfänglich über ein «Bahn-2000-Millionen-Defizit im Jahr». Heute müssen wir bereits über ein «Bahn-3000-Millionen-Defizit im Jahr» reden, und 1997 spricht man dann von der «Bahn 6000». Wahrscheinlich will der Bundesrat die direkte Bundessteuer zur direkten Bahnsteuer umfunktionieren, weshalb diese mehrheitlich bürgerliche Regierung gegen die Abschaffung dieser Steuer ist; ich weiss es nicht. Wir aber werden uns für diese «Bahninvestitionen» dumm und krumm bezahlen, um den Kollektivverkehrsanteil vielleicht von 15 auf 17 oder 18 Prozent zu erhöhen; da bin ich mir ganz sicher.

Nehmen Sie endlich zur Kenntnis, dass die Allgemeinheit Auto fahren will. Wenn eine Autoabsatzkrise da ist, haben wir eine Wirtschaftskrise. Das sind Fakten. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass eine Verschiebung nicht von Bahnhof zu Bahnhof geht, auch wenn Sie das Generalabonnement haben, sondern von Haustür zu Haustür. Wir hatten 1987 die «Bahn 2000» abgelehnt und sind heute für alle Rückweisungsanträge. Sonst entsteht ein Fass ohne Boden, und wir werden kommenden Generationen mit einem Schuldendienst belasten, dass es wirklich zum Grausen ist. Mit der Neat sieht es genauso schlecht aus. Ärger herrscht, Herr Bundesrat Ogi!

Bircher Peter (C, AG): Zwei kurze Anmerkungen zum Votum der Vorrednerin Gonseth. Ich bin natürlich auch froh, wenn endlich etwas Klarheit geschaffen wird bezüglich des Juradurchstichs, denn wir wissen ja immer noch nicht, ob die Linie in Basel-Landschaft verläuft oder ins Fricktal verlagert wird. Aber, Frau Gonseth, Sie ziehen irgendwie den falschen Schluss, wenn Sie den Bericht zurückweisen wollen: Damit wird ja alles blockiert.

Nun zu Herrn Dreher. Ich glaube, Sie sind erst zufrieden, wenn in der Schweiz alles zugeteert ist. Wenn morgen kein Zug mehr fahren würde, wären doch alle Strassen hoffnungslos «verstopft». Man sollte doch endlich unser Verkehrssystem in der Schweiz als Ganzes begreifen.

Drei grundsätzliche Anmerkungen:

1. Wir sollten vorwärtskommen. Seit nun bald acht Jahren wartet das Volk darauf, dass sein Beschluss auch realisiert wird. Im Sinne einer Vorwärtsstrategie brachte leider auch die Ständeratsdebatte vom 4. Oktober 1994 gar nichts. Im Gegenteil, man suchte Sündenböcke für die Fehlplanung. Dabei wurde ausgerechnet jene Generaldirektion der SBB angeprangert, welche 1982 das bisher wohl beste Produkt der Staatsbahn auf den Markt gebracht hatte, den Taktfahrplan, den sie 1987 vor der Volksabstimmung zu «Bahn 2000» in einem Zusatzschritt auch noch zu einem besseren Standard brachte. Das Konzept hat überzeugt.

Dem Konzept «Bahn 2000» war ursprünglich eine Steigerung der Netzkapazität von 30 Prozent zugrunde gelegt. Der Personenverkehr hat aber von 1985 bis 1992 bereits um 32 Prozent zugenommen, und letzte Woche konnte man vernehmen, dass die SBB noch nie so viele Personen transportiert haben wie 1994. Man darf also feststellen: Das Angebotskonzept ist in Ordnung, die «Bahn 2000» rollt. Auch eine optimale Verknüpfung Bahn/Bus ist an vielen Bahnhöfen Tatsache und für den ländlichen Raum positiv.

2. Das Debakel bei der Bau- und Kostenplanung ist eine Realität, aber es sind auch Alternativen da. Der Bundesrat hat wirklich diesmal gemacht, was ein guter Hausvater tut: Er hat noch rechtzeitig gestoppt und die anrollende Finanzlawine aufgehalten. Das explosive Wachstum der Kosten ist nur teilweise mit Teuerung, Umweltschutz usw. weiter zu begründen.

Es sind tatsächlich schwerwiegende Fehlüberlegungen und Fehlplanungen gemacht worden. Dazu muss man stehen, aber es ist kein Unglück passiert, und es sind gute Alternativen da: Anstatt so viel Geld in Tunnels, Beton und breite Trassees zu stecken, werden mit den Doppelstockwagen die Kapazitäten erhöht, und mit den Neigezügen können im topographisch schwierigen Gelände der Schweiz ohne grosse Neubauten höhere Geschwindigkeiten erreicht werden.

3. An die Adresse der Kantone Solothurn und Bern. Man nörget nicht gerne an Kollegen oder Kolleginnen oder sogar an eidgenössischen Mitständen herum, aber was die Kantone Solothurn und Bern anbelangt, komme ich einfach nicht mehr draus. Schon im Ständerat hörte man «schrille Töne»; dabei sind ja die beiden Kantone die grössten Blockierer von «Bahn 2000». Sie wollen es offenbar zulassen, dass die sechsspurige Autobahn Tatsache wird und nicht die Neubaubstrecke Mattstetten–Rothrist. Sie wollen diese Linie, die buchstäblich das Rückgrat von «Bahn 2000» darstellt, sabotieren, und sie wollen letztlich hinnehmen, dass auch keine Zufahrtsstrecke für den Lötschberg vorhanden sein wird, dass also die Neat-Variante Lötschberg auch fallengelassen werden muss. Im Aargau wird gebaut, ich betone das: Bahnhof Aarau, Stadttunnel, viertes Gleis zwischen Ruppertswil und Aarau, und auch Rothrist–Murgenthal wäre an sich baureif. Aber es muss natürlich für die ganze Strecke, vorerst bis Bern, Klarheit bestehen.

Wir haben viele Klagen aus der Ostschweiz und aus der Region Zürich gehört; gerade die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist bringt aber in dieser Richtung etwas. Die Strecke Bern–Zürich erfährt dadurch eine grosse Aufwertung. Wenn aber genau das in Solothurn und Bern nicht eingesehen wird, so gibt es schon eine Alternative. Das hiesse zum Beispiel für den Aargau vermehrt mit der Ostschweiz und mit Zürich zu kooperieren, die bisherigen Trassees zu verbessern und alles auf die Gotthard-Variante bei der Neat zu setzen. Das wäre eine Alternative.

Ich bitte Sie, vom Bericht in zustimmendem Sinn Kenntnis zu nehmen.

Thür Hanspeter (G, AG): Ich möchte auf das Votum von Herrn Leuenberger Ernst zurückkommen. Er ist im Augenblick nicht im Saal. Er hat uns unterstellt, wir seien Gegner von «Bahn 2000» und wir seien «Volksabstimmungsrevisionisten».

Ich muss diese beiden Vorwürfe in aller Form und in aller Schärfe zurückweisen. Wir sind weder das eine noch das andere.

Ich verstehe natürlich, dass Herr Leuenberger als Angestellter des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes ein feuriges Votum für die Bahn gehalten hat. Die Oberflächlichkeit seiner Ausführungen hat mich jedoch etwas überrascht. Herr Leuenberger ist immerhin auch noch Finanzexperte. In seiner Rolle als Finanzexperte hätte er sich wenigstens auch damit auseinandersetzen müssen, dass es in einer Zeit, in der die finanziellen Mittel knapp sind, auch richtig ist zu fragen, was man im öffentlichen Verkehr sinnvollerweise ausgibt. Es hat eben auch mit ökologischer Politik zu tun, wenn man solchen Grundsätzen nachlebt.

Mamie Philippe (R, VD): En 1987, peuple et cantons ont manifesté le souhait de rénover notre réseau de chemin de fer en adoptant «Rail 2000». Il y a huit ans, savait-on précisément sur quoi on votait? La question reste ouverte.

Ce projet vaste et important recèle de bonnes idées: par exemple, réduction des temps de parcours, amélioration d'une offre quantitative, amélioration des tracés, etc.

La moins bonne nouvelle, et non des moindres, est son aspect financier et les coûts exorbitants exigés par la protection de l'environnement. Bref, comme dans tout projet d'envergure, un certain nombre de points sont et restent encore flous.

Faut-il dès lors demander au Conseil fédéral de nouveaux rapports et de nouvelles études? Faut-il rechercher des coupables, pour une sous-estimation financière manifeste de ce projet? Est-ce bien le rôle de ce Parlement, alors que précisément ce projet est maintenant très avancé?

Je crois que le Conseil fédéral est conscient des faiblesses de «Rail 2000». Cependant, les dossiers qui, maintenant, entrent dans une phase décisive – je vous rappelle que pour la Suisse romande il s'agit de 1,5 milliard de francs – c'est-à-dire celle de leur exécution, ne méritent pas de nouveaux reports.

Personnellement, je pense que nous devons réaliser les projets de cette première étape. Ils sont définitivement prêts et ne posent plus de problèmes de procédure, et Dieu sait si l'on s'en plaint!

M. Ogi, conseiller fédéral, nous a assuré, lors d'une séance de commission, vouloir gérer ce dossier dans un cadre financier et technique extrêmement rigoureux et strict.

Malgré ses imperfections, je vous demande de prendre acte et de voter ce rapport.

Borradori Marco (D, TI): Sdegno, rabbia e frustrazione. Questi sono i sentimenti che la grande maggioranza del nostro gruppo, anche dei Democratici svizzeri, prova di fronte a questa desolante situazione.

Guardando indietro, ci si accorge che «Ferrovia 2000» è stato probabilmente il progetto più megalomane, utopistico e dispendioso che sia mai stato concepito dai nostri governanti e sottoposto al popolo. Popolo che è stato letteralmente spinto in un vero e proprio labirinto, da cui di certo non si esce leggendo oggi il rapporto del Consiglio federale.

Invece di fare chiarezza, il governo si nasconde dietro una cortina fumogena, quella dell'«Etappierung», del procedere a tappe. Di fronte a un disastro imminente e alla ricerca di un'uscita di emergenza, al Consiglio federale non è rimasto altro che tirare bruscamente il freno a mano e presentare un progetto ridimensionato, costruito appunto sulla base dell'«Etappierung», concetto ormai abusato e, per giunta, usato qui a sproposito. In verità non si vuole fare altro che tentare di stendere un pietoso velo sul modo, scandaloso e dilettesco, con cui si è proceduto a fare i calcoli dei costi di «Ferrovia 2000». Chi, dopo la prima tappa di un viaggio attorno al mondo, si accorge di non avere più il becco di un quattrino e decide forzatamente di tornarsene a casa, non può certo dire di avere fatto il viaggio a tappe. Noi ci troviamo in una situazione analoga. Né più, né meno.

Che non si parli dunque di «Etappierung», anche perché ciò presuppone che le Camere federali approvino, senza fiatare e automaticamente, gli ulteriori crediti, che sono pur sempre

qualcosa come 8 miliardi di franchi. Non sta scritto proprio da nessuna parte che ciò avvenga. Anzi.

Non sono state unicamente le ristrettezze finanziarie a portarci nel baratro, bensì anche gravi mancanze nella pianificazione. Di nuovo, si è di fronte a un progetto ferroviario preparato con leggerezza, accompagnato da un dossier finanziario approssimativo e sconnesso. Ancora una volta, a Berna sono stati commessi dei grossolani errori di valutazione. Oppure vi è da credere che, per superare lo scoglio della votazione popolare, il piano finanziario sia stato volutamente dipinto di rosa, ed era quindi bugiardo. Il che è ancora peggio, poiché vorrebbe dire aver ingannato Parlamento e popolo. E poi ci si stupisce magari se le nostre istituzioni sono in perdita di credibilità.

Forte dei calcoli ottimistici della Direzione generale delle FFS, il Consiglio federale aveva convinto tutto il paese che poteva permettersi un sogno a un prezzo relativamente basso. Poco più di 5 miliardi di franchi per ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza tra i quattro angoli della Svizzera. Non era cosa da poco. Il sogno era a portata di mano e ci siamo lasciati andare. Ci siamo fidati, ciecamente e ingenuamente. Oggi riapriamo gli occhi e vediamo come stanno realmente le cose. «Ferrovia 2000» è un monumento all'effimero del tutto sganciato dalla realtà, un'utopia traballante e mal calcolata, probabilmente sottostimata per non inferocire il popolo di cittadini-viaggiatori che tutti noi siamo. O per prenderlo per i fondelli una volta di più.

Per salvare il sogno dal naufragio più completo, «Ferrovia 2000» è stata necessariamente ridimensionata con una prima tappa a cui, con buona probabilità, considerata la situazione finanziaria della Confederazione, non ne faranno mai seguito altre. Ma tant'è, al ridicolo non c'è purtroppo limite.

La brusca frenata comporta comunque delle pesanti conseguenze. L'offerta ridotta di «Ferrovia 2000» non sarà più quella che era stata promessa e assicurata in pompa magna prima della votazione del 1987. Frasi del tipo «L'intero paese, con le sue regioni più discoste, beneficerà enormemente della costruzione di 'Ferrovia 2000'» non dovranno più essere pronunciate. I miglioramenti previsti con la prima tappa andranno infatti a esclusivo beneficio dei centri ubicati nei pressi delle trasversali principali, mentre alle regioni più isolate e di montagna, che sono poi quelle che ne avrebbero maggiormente bisogno, non rimarranno nemmeno le briciole, visti anche i massicci tagli decisi dalle FFS sui trasporti regionali. Questa è la realtà.

Il progetto che abbiamo oggi sul tavolo stravolge il precedente, quello del 1987, e come tale deve essere attentamente rivalutato, in tutti i sensi, non fosse altro che per rispetto del principio della legalità e per la tutela delle nostre istituzioni. Il Consiglio federale intende infatti impiegare l'intero credito-quadro a sua disposizione per l'attuazione della sola prima tappa, modificando così radicalmente le decisioni a suo tempo adottate da Parlamento e popolo.

Il progetto, in ogni caso, deve essere rinviato al Consiglio federale per i necessari approfondimenti in quanto adesso, con Alptrasit, sono probabilmente possibili nuovi collegamenti e nuove sinergie che sino ad ora non sono state compiutamente esplorate e coordinate.

In conclusione, una cosa è certa: dobbiamo fare finalmente chiarezza su «Ferrovia 2000» e sul suo finanziamento, una volta per tutte.

La maggioranza del nostro gruppo sosterrà pertanto tutti gli emendamenti che vanno in questa direzione.

Steinemann Walter (A, SG): Noch genau erinnere ich mich an das Vorfeld der Abstimmung 1987, als ich mit den Gegenargumenten zur schludrigen Vorlage «Bahn 2000» durch die Ostschweizer Lande zog. Ich wurde bezichtigt, ein Feind des öffentlichen Verkehrs zu sein, der nur schwarzmalen könne. Nun, in der Zwischenzeit sind sogar meine damaligen Befürchtungen, insbesondere die finanziellen, bei weitem übertroffen worden. Schon 1987 tadelte ich, dass die Kosten weit unterschätzt würden, dass die Finanzierung nicht sichergestellt sei, dass die 5,4 Milliarden zu 15 bis 20 Milliarden Franken werden müssten. Jetzt liegt der Scherbenhaufen vor uns. Die Bahn rollt in den finanziellen Abgrund.

Bundesrat und Parlamentsmehrheit haben unser Volk mit der Abstimmung über «Bahn 2000» in ein verkehrs-, finanz- und staatspolitisch gefährliches Chaos hineinmanövriert, aus dem ich auch im vorliegenden Bericht keinen Ausweg finden kann. Die ursprünglichen, aus dem Handgelenk geschüttelten Kostenberechnungen waren miserabel; das kann man so sagen. Der erste Abschnitt der vier geplanten Neubaustrecken kostet schon 7,9 Milliarden Franken. In einer hemmungslosen Respektlosigkeit gegenüber Volk und Parlament hat der Bundesrat bereits in der ersten Etappe weit mehr als den Kreditrahmen für das Gesamtprojekt aufgebraucht. Der Bundesrat gibt heute unumwunden zu (S. 6, Ziff. 11, des Berichtes), dass auf der Preisbasis 1991 mit 16 Milliarden Franken Gesamtinvestitionen zu rechnen ist. Das alleine empfinde ich schon als PUK-reif! So geht es wirklich nicht, Herr Bundesrat.

Der Kollektivverkehr wird uns bald – das ohne Neat – über 5 Milliarden Franken pro Jahr kosten und somit zum Milliardengrab für Steuerzahler werden. Das ist nicht akzeptabel. Die Situation ist «bahnsinnig».

Ich sage es noch einmal: Ärger herrscht, Herr Bundesrat Ogil! Aber ich weiss natürlich, dass Sie bei «Bahn 2000» nicht persönlich für das Desaster verantwortlich sind. Nur: Ich fürchte, dass bei der Neat gleiche Zustände auf uns zukommen werden, was ich Ihnen schon vor der Abstimmung prophezeite und was sich heute bereits abzeichnet. Die unseriös vorbereiteten Vorlagen «Bahn 2000» und die Neat verstossen, wie sie dem Volk präsentiert wurden und jetzt gehandhabt werden, ganz klar gegen Treu und Glauben.

Einen Ausweg aus der verfahrenen Situation kann ich nur darin sehen, die Projekte abzuspecken, teilweise oder ganz aufzugeben oder allfällige mögliche Lösungen mit den korrekt ermittelten Zielen und den echten finanziellen Aufwendungen ohne Schönfärberei und Rattenfängertricks dem Volk noch einmal zu unterbreiten.

Für allfällige Neat-Transitstrecken muss eine Beteiligung der profitierenden und umliegenden Länder meiner Meinung nach zwingend vorgesehen sein.

Im Bericht versteckt sich der Bundesrat im Dunst der Etappierung. Was heute vorliegt, entspricht in zahlreichen Punkten nicht mehr dem schönfärbischen Angebot, das den Stimmberechtigten vorgelegt wurde. Das Volk ist von den damals Verantwortlichen schlicht und einfach angelogen worden. Wer aber das Gesamtkonzept wegen extremen Kostenüberschreitungen verändern muss und nur drei von vier beschlossenen Neubaustrecken bauen kann, darf sich nicht wundern, wenn jetzt mit aller Härte Klarheit über Konzept und Kosten gefordert wird. Die Zahlen schreien förmlich nach einer Notbremsung, nach einem Rettungskonzept. Darum sage ich: das Ganze halt.

Das ist nicht etwa eine Nulllösung, das muss auch Herr Bircher Peter zur Kenntnis nehmen. Seine perfiden Angriffe sind einer Lösung übrigens nicht dienlich, ebenso wie es seine unqualifizierten Vorschläge nicht sind.

Die Ostschweiz, Herr Bundesrat, profitiert abermals als einzige Region bis heute nicht von der «Bahn 2000». Schon jetzt sage ich voraus, dass es bei der allfällig zu bauenden Neat gleich sein wird. Auch der kürzliche Landesausstellungsentscheid zeigt, wie der Bundesrat die Region Ostschweiz einstuft. Als brave Jastimmer für Grössenwahnprojekte mit unwahren Kostenangaben, wie «Bahn 2000» und Neat, waren die lieben Ostschweizer, für die von Bundesseite recht wenig getan wird, immer gut genug.

Ich unterstütze die Rückweisungsanträge und gebe hiermit meinem Zorn über die heutige Finanzsituation bei diesen Bahnprojekten klar Ausdruck.

Narbel Jean-Marc (L, VD): Au Guinness Book des dépassements, «Rail 2000» devrait certainement figurer au palmarès. Passer d'un coût initial de 5,4 à 16 milliards de francs représente un record en la matière.

Le groupe libéral éprouve une grande inquiétude devant un dérapage financier aussi important, à un moment où seuls les premiers travaux de construction sont entrepris.

Si l'on se reporte à décembre 1985, on peut se demander si le Conseil fédéral a déposé un message avec une estimation sé-

rieuse des prix ou si, au contraire, il n'a pas choisi de fixer un prix politiquement supportable et acceptable pour trouver une majorité. Il est vain aujourd'hui de déterminer les circonstances de la décision initiale et quelles sont les responsabilités. A un moment où nous constatons l'état catastrophique des finances fédérales, il est particulièrement préoccupant de constater que la planification des investissements de «Rail 2000» est aussi imprécise. Alors que le Conseil fédéral et les Chambres doivent chercher à trouver quelques dizaines de millions de francs d'économies ou de recettes supplémentaires pour assainir la situation, avec l'objet qui nous est soumis, on constate une croissance des coûts insupportable. En conséquence, il sera nécessaire de trouver de nouvelles ressources qui réclameront intérêts et amortissements ces prochaines années, et ceci pendant de nombreuses années, d'où une dégradation supplémentaire des budgets futurs de la Confédération.

Si l'on analyse le rapport du Conseil fédéral, on peut estimer que les causes des dépassements des coûts sont de trois natures.

Premièrement, les mesures de protection de l'environnement renchérissent les constructions. On a l'impression qu'il n'est plus admis aujourd'hui la moindre nuisance résultant d'une nouvelle infrastructure. Les exigences réglementaires ou légales, l'inflexibilité des administrations, notamment de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, conduisent à prendre des dispositions telles que l'on dépasse toute norme raisonnable. Dans d'autres domaines on constate les mêmes effets désastreux d'un perfectionisme helvétique qui consiste à exiger toujours plus, à un point tel qu'on réalise aujourd'hui une infrastructure financièrement insupportable pour l'économie du pays. Comment admettre en effet que l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage exige des passerelles pour le gibier larges de 150 mètres qui représentent un coût de 58 millions de francs?

Deuxièmement, les exigences des populations sont excessives. Chacun veut avoir des trains à sa porte, disponibles à chaque instant, tout en s'étonnant que le prix des billets soit aussi élevé. Mais lorsqu'on met à l'enquête un nouveau tronçon, les oppositions pleuvent. Pour pouvoir construire, on doit réaliser des tunnels ou des parois antibruit qui font prendre l'ascenseur au devis initial. Nous observons, dans l'évolution du projet «Rail 2000», l'inconséquence de ceux qui réclament des économies des collectivités publiques et qui, en même temps, n'ont aucune retenue pour multiplier exigences et demandes aux constructeurs, sans se rendre compte qu'en définitive, ils seront aussi pénalisés par leur propre attitude.

On doit également être surpris du fait que certains cantons adoptent la même démarche. A ce propos, ce que demande l'initiative du canton de Berne «Nouvelle ligne CFF Mattstetten–Rothenburg» représente un coût supplémentaire de 700 millions de francs par rapport au projet présenté. Le groupe libéral refusera d'appuyer une telle initiative, considérant cette charge comme particulièrement inadéquate.

Troisièmement, le perfectionisme helvétique hypothèque la réalisation de tout grand projet. En France, en trois ans, il a été possible de construire le TGV Sud-Ouest. Chez nous, après dix ans, ce ne sont que quelques kilomètres et quelques centaines de millions qui ont été investis. On a collectionné les projets, les oppositions et les discussions; les améliorations du réseau telles que prévues: aucune. Or, il est incontestable que ce tempo est un facteur d'augmentation des coûts des investissements. En même temps, l'économie ne bénéficie pas des améliorations escomptées en matière de transport, d'où également des coûts à la charge des consommateurs.

Notre groupe a le souci de voir notre pays disposer d'une excellente infrastructure ferroviaire. C'est pourquoi il acceptera le rapport du Conseil fédéral et repoussera les propositions de renvoi.

Nous souhaitons que «Rail 2000» soit un exercice unique en matière de dépassement des coûts et que les NLFA ne soient pas victimes d'un pareil dérapage. Au vu des coûts prévus pour les NLFA, le Conseil fédéral doit tout mettre en œuvre pour tirer les leçons de ce dérapage des coûts. Des mesures doivent être prises pour contenir les dépenses et les rendre

supportables pour les finances publiques, faute de quoi nous courrons à la catastrophe financière.

Nous espérons également que le projet «Rail 2000» revu puisse être réalisé rapidement. C'est ainsi que les CFF pourront mettre à disposition de notre pays des communications modernes et adaptées aux exigences de la vie actuelle. Nous sommes persuadés que les améliorations proposées devraient conduire à une offre plus attractive, ce qui devrait permettre aux comptes de la grande régie de s'améliorer. Nous estimons inutile et pénalisant pour «Rail 2000» de poursuivre des discussions stériles qui n'aboutiront qu'à des coûts supplémentaires.

Décidons donc rapidement et demandons à ceux qui construisent de le faire en limitant les coûts.

Misteli Marguerite (G, SO): Der Kanton Solothurn ist vom Konzept der «Bahn 2000» zentral betroffen. Die geographische Lage des Kantons hat zur Folge, dass sich sowohl die nationalen wie die internationalen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen auf Kantonsgebiet kreuzen. Die Jurasüdfuss-Linie ist das eigentliche Rückgrat der Region Jura-Mittelland des Kantons, und die Linien Olten–Basel und Biel–Basel durchfahren oder umfahren den Kanton an der Peripherie und sind ebenfalls wichtige Zubringerachsen für die Bevölkerung im Solothurner Jura – alles Strecken, die im Konzept enthalten sind.

Die Belastungen des Kantons durch die übergeordneten Infrastrukturen, insbesondere auch die Autobahnen, sind gross und werden in Zukunft noch zunehmen. Ich erinnere an «Cargo X», an die N 5, an die Neat und auch an die «Bahn 2000». Der Nutzen wird aber für die Bevölkerung immer kleiner. Weite Bevölkerungskreise haben sich lange gegen die N 5 gewehrt. Die N 5 wird jetzt gebaut und schliesst die Strassen in der West-Ost-Verbindung zusammen. Diese Verbindung wird für die lokale Bevölkerung noch ungeahnte Belastungen bringen. Bis heute wurden diese Verbindungen überhaupt nicht diskutiert. Sie sind auch nicht Bestandteil von «Bahn 2000».

Mit dem Bau von «Bahn 2000», wie er jetzt mit der ersten Etappe vorgeschlagen wird, wird der Kanton Solothurn im äusseren Wasseramt erneut stark getroffen. Dieser einzige Neubau von «Bahn 2000» ist auf Hochleistungsgeschwindigkeit «getrimmt», und ohne grosse Rücksichtnahme wird einer der wenigen intakt gebliebenen, grösseren Landschaftsräume im Mittelland durchfahren.

Die Landschaft zwischen Öschtal und Önsberg wird durch die offene Linienführung der SBB-Variante zerschnitten. Die Zerstückelung kann auch durch die vorgesehenen kurzen Untertunnelungen nicht verhindert werden. Der Landschaftsverbrauch der SBB-Variante ist erheblich. Das gilt auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt. Das SBB-Projekt bringt im äusseren Wasseramt Lärmbelastungen über den Immissionsgrenzwerten.

Der Kanton Solothurn hat mit 22 Prozent einen tiefen Pendleranteil im öffentlichen Verkehr. Der Kanton ist inzwischen aber der Meinung, dass eine reine Angebotspolitik im öffentlichen Verkehr keine Änderung in der Wahl der Verkehrsmittel bringt. Der Kanton hat in einem Strukturkonzept die Entwicklungsachsen bestimmt und beschlossen, keinen quantitativen Strassenausbau mehr voranzutreiben. Leider gilt dieser Entschluss nicht für das Schliessen des letzten Stückes der N 5 und der Westtangente um Solothurn herum. Doch auch hier wird die Jurasüdfuss-Linie, welche eine der hauptsächlichen Entwicklungsachsen darstellt, die Autofahrer und die Autofahrerinnen erst auf die Bahn umsteigen lassen, wenn Kostenwahrheit zwischen diesen beiden Verkehrsträgern herrscht.

Das im Bericht vorgelegte Konzept der «Bahn 2000» verfolgt eine Strategie, welche einseitig den Bahnverkehr zwischen den grossen Zentren bevorzugt. Einen solchen Schritt hatte z. B. Deutschland Mitte der achtziger Jahre gemacht und dabei den Regionalverkehr massiv abgebaut. Inzwischen hat Deutschland dies als regionalpolitischen Fehler erkannt, und die Deutsche Bahn ist in einer eigentlichen Regionalverkehrs-offensive. Der Deutsche Staat zahlt z. B. Bayern für den Ausbau des Nahverkehrs 1,4 Milliarden Mark aus der Mineralölsteuerkasse.

Ich vertrete einen funktionstüchtigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und stehe nach wie vor hinter dem Konzept der «Bahn 2000».

Mit der Rückweisung des jetzt vorliegenden Konzepts der «Bahn 2000» ermöglichen wir, dass die von mir zitierten Mängel verbessert werden und dass die Strecken, wie sie heute vorgeschlagen werden, insbesondere jene zwischen Mattstetten und Rothrist, vielleicht noch einmal überdacht werden.

Selbstverständlich unterstütze ich die Standesinitiative Bern; den Antrag Jäggi Paul auf Rückweisung hingegen lehne ich ab, eine erneute Volksabstimmung erachte ich nicht als opportun.

Cavadini Adriano (R, TI): La discussione su questo tema deve almeno servirci a trarre alcuni insegnamenti utili in vista delle nuove trasversali ferroviarie alpine.

A mio giudizio due elementi devono essere considerati:

Nell'ambito di «Ferrovia 2000» abbiamo visto come progettazioni e preventivi inesatti e lacunosi e sistemi di controllo insufficienti sono stati fra le cause di questo forte rincaro dei costi e quindi della riduzione del progetto.

La situazione ha portato il dipartimento a una nuova impostazione, a nuove strutture e a nuovi metodi di lavoro, che sono già stati adottati per la prima fase dei lavori dell'Alptransit, e questo mi sembra un importante passo avanti che dovrebbe evitare il ripetersi di fatti analoghi. Anche l'allestimento dei progetti e dei preventivi dell'Alptransit e le ripetute verifiche dei costi confermano la validità e la serietà dei nuovi metodi di lavoro. «Ferrovia 2000» ha però visto i suoi costi aumentare anche per i ritardi nei tempi di realizzazione a causa della moltitudine di opposizioni che ha causato sui suoi tracciati oltre 6000 opposizioni!

Ora questo secondo aspetto è essenziale per evitare che anche l'Alptransit cada nelle stesse difficoltà. Segnatamente i cantoni lungo la linea del San Gottardo hanno proposto delle correzioni di tracciato che determinerebbero dei costi più alti del 10 per cento rispetto a quelli previsti e votati dalle Camere. Queste correzioni di tracciato sono però necessarie per via della densità demografica delle zone attraversate, per aspetti di natura ambientale, per esigenze di riduzione dei rumori. Queste richieste non devono essere quindi – come ha detto recentemente il Consiglio federale – essere considerate dei «lussi», ma devono essere ritenute delle esigenze reali e giustificate. Quindi, al momento della prossima scelta delle vie d'accesso dei tracciati, il Consiglio federale dovrà esaminare senza reticenze, ma con spirito costruttivo e alla luce proprio delle esperienze di «Ferrovia 2000», le proposte dei cantoni e dei comuni. Perché oltretutto guadagnerebbe tempo e denaro nella realizzazione di questi grandi progetti. L'accoglienza dei tracciati incontrerebbe meno resistenze presso la popolazione; ci sarebbero quindi meno opposizioni, meno ricorsi. I tempi di attuazione e anche la messa in esercizio verrebbero rispettati. Il costo supplementare iniziale, che può sembrare elevato, verrebbe recuperato grazie ad una esecuzione più sollecita.

In caso contrario, ci ritroveremmo con un rincaro successivo dei costi a causa delle opposizioni, perché il ritardo di anni nella costruzione causerebbe costi più elevati. Una politica di rifiuto del Consiglio federale nei confronti di ragionevoli proposte dei cantoni significherebbe che l'esperienza di «Ferrovia 2000» non è servita a molto.

Ich fasse zusammen, Herr Bundesrat: Die Lehren der Übung von «Bahn 2000» haben schon positive Effekte bei der Projektierung, bei den Kostenvoranschlägen und der Kontrolle der Neat gehabt. Ich finde, das ist gut und positiv. Aber auch bei der Wahl der Neat-Linienführung müssten seitens des Bundesrates gewisse Lehren aus der Übung von «Bahn 2000» gezogen werden. Um Zeit bei der Realisierung zu sparen, um Widerstände und Einsprachen zu reduzieren und am Ende auch Kosten zu sparen, muss der Bundesrat vernünftige und notwendige Korrekturen der Linienführung von seiten der interessierten Kantone akzeptieren. Sonst werden wir hier in einigen Jahren mit der Neat die gleichen Diskussionen und Probleme erleben. Ich hoffe, dass der Bundesrat auch bei diesen wichtigen Entscheidungen die Lehren aus der heutigen Situation ziehen kann.

Rechsteiner Paul (S, SG): «Bahn 2000» ist nach dem Beschluss des Volkes ein Ausbaukonzept, explizit will es nach dem Wortlaut des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1986 «den öffentlichen Verkehr in der Schweiz fördern» – in der ganzen Schweiz und nicht nur im Dreieck Zürich/Bern/Basel. Der jetzige Etappierungsbericht ist gegenüber diesem Beschluss ein Abbaukonzept. Deshalb geht er in die verkehrte Richtung. Er widerspricht dem, was 1987 beschlossen und in der Volksabstimmung abgesegnet worden ist.

Niemand kann zwar etwas dagegen haben, wenn eine Leistung kostengünstiger erreicht werden kann als geplant, wenn also beispielsweise mit dem Einsatz von Neigezügen oder besserem Rollmaterial dasselbe Resultat erzielt werden kann wie mit baulichen Veränderungen. Etwas anderes ist es aber, wenn am Leistungsziel selber, der Förderung des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Schweiz, substantielle Abstriche gemacht werden. Genau das ist das grundsätzlich Verkehrte an diesem Etappierungsbericht.

Falsch und fatal ist die zentrale Vorgabe des Berichtes, die ja lautet, dass der Preisstand des Konzepts von Mitte der achtziger Jahre inklusive Teuerung nicht überschritten werden dürfe. Diese Vorgabe ist aus zwei Gründen falsch:

1. Das Volk hat mit dem seinerzeitigen Bundesbeschluss nicht diesem Preisstand und einem Kredit, sondern dem Konzept der Förderung des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Schweiz zugestimmt.

2. Es hätte wohl noch kein grosses Verkehrsinfrastrukturprojekt realisiert werden können, wenn diese Vorgabe, wie hier, so absolut gegolten hätte. Nehmen wir – das haben wir bereits von Herrn Herzog gehört – statt der Eisenbahn doch den Nationalstrassenbau.

Das Nationalstrassennetz hätte nach dem Preisstand 1958 ganze 3,8 Milliarden Franken gekostet; es ist heute ein offenes Geheimnis, dass es bis zur Fertigstellung mindestens 60 Milliarden Franken sein werden. Hätte die Vorgabe des Etappierungsberichtes hier auch für die Nationalstrassen gegolten, dann hätte das von Herrn Steinemann so geliebte Nationalstrassennetz nicht einmal zu einem Drittel realisiert werden können.

Wenn also diese Vorgabe jetzt für «Bahn 2000» gelten soll, bedeutet das im Klartext, dass der öffentliche Verkehr abgebaut wird, während für den privaten Motorfahrzeugverkehr, für den Autobahnbau, grünes Licht gilt.

Betroffen sind von dieser Abbaupolitik Randregionen wie die Ostschweiz. Das Autobahnnetz ist bei uns aufwendig ausgebaut worden, doch die Bahninfrastruktur ist weitgehend dieselbe wie vor Jahrzehnten. Positiv ist zwar, dass unter massivem öffentlichem Druck im St. Galler Rheintal, nach Jahrzehnten, jetzt endlich der stündliche Schnellzug kommt. Der betrieblich überfällige Ausbau der Strecke St. Gallen-Rorschach auf Doppelspur bleibt jedoch Stückwerk, ebenso bleibt die versprochene Doppelspur im Rheintal Zukunftsmusik, wie eh und je.

Nichts spricht zwar dagegen, dass Planungen ständig daraufhin überprüft werden, ob sie noch sinnvoll sind oder nicht. Wenn man jedoch den Bedarf an öffentlichem Verkehr in der Schweiz überprüft, dann braucht es insgesamt nicht einen Abbau, sondern einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das heisst beispielsweise für die Ostschweiz, dass sich die wichtigen Verkehrsströme mit den Umwälzungen von 1989 mittelfristig und längerfristig in die Ost-West-Richtung verlagern werden. Die Eisenbahn-Schweiz darf deshalb je länger, desto weniger in Winterthur oder in St. Gallen aufhören, sondern muss leistungsfähige Anschlüsse nach Österreich und nach Südostdeutschland, nach Bayern, gewährleisten, sonst gehört die Zukunft noch mehr als heute der Strasse. Das gilt für die Ostschweiz genauso wie umgekehrt für die Romandie – Stichwort: TGV-Anschlüsse nach Frankreich. Herr Ogi, Sie und der Bundesrat haben der Ostschweiz gegenüber nach wie vor eine Bringschuld.

Noch etwas: Das Volk hat in letzter Zeit sämtlichen Vorlagen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zugestimmt. Der «Bahn 2000», der Neat, auch der Alpen-Initiative, und das trotz Ihres Widerstands. Umgekehrt sind die Schwerverkehrsabgabe und die Treibstoffzollerhöhung durchgekommen. Die

Schweizerinnen und Schweizer wollen eine gute und eine leistungsfähige Eisenbahn, und sie sind sich bewusst, dass diese nicht gratis zu haben ist.

In diesem Sinne darf jetzt nicht der Rückzug beim öffentlichen Verkehr bis hin zum Regionalverkehr kommen, sondern es muss die Wende eingeleitet und weitergeführt werden. Die «Ausgaben» für den öffentlichen Verkehr sind in diesem Sinne nicht Ausgaben, sondern Investitionen in eine ökologisch und verkehrspolitisch verantwortbare Zukunft.

Deiss Joseph (C, FR): Les handicaps naturels des transports publics, en particulier des chemins de fer, sont bien connus: ruptures de charges et liaison aux horaires, et encore l'avantage de la route, notamment de pouvoir rouler de porte à porte. Le seul moyen de compenser ces différences du point de vue technique est d'accroître la vitesse et la quantité des liaisons. C'était l'objectif initial de «Rail 2000», avec ses trains plus rapides et plus nombreux, et ses correspondances améliorées.

Que reste-t-il de ce concept, qui se voulait plus ingénieux que les versions trains à grande vitesse de nos voisins? Un gâchis financier d'une part, un concept amputé d'autre part. Dans ces conditions, rien ne permet d'envisager, dans un proche avenir, la réalisation des objectifs visés. En effet, ce n'est pas en se concentrant sur le seul tronçon de Mattstetten–Rothrist au lieu des quatre initialement prévus et en se contentant de gadgets du type Pendolino que l'on va provoquer le choc incitant les automobilistes à un retour massif aux transports publics.

Dans les conditions actuelles – et les résultats pour 1994 le confirment –, le rail peut augmenter le volume des voyageurs-kilomètres, mais à condition de renoncer à des recettes additionnelles. On transporte pour ainsi dire gratuitement l'afflux supplémentaire. Pour les marchandises, c'est plus dramatique encore puisque la limite protectrice des 28 tonnes est le principal rempart défensif.

Face à ces désillusions, peu importe le sort réservé au rapport du Conseil fédéral. Ce n'est pas le renvoi d'un document vieux de bientôt une année, dont nous ne pouvons que prendre acte, qui changera quoi que ce soit aux compétences, aux responsabilités et aux solutions à promouvoir. Ce qui compte, c'est la volonté du gouvernement de tirer le maximum d'une situation compromise.

Les inquiétudes à ce sujet sont de deux ordres. Tout d'abord, il faut tourner le dos aux axiomes de la maximisation et de la sophistication, qui semblent être les principes conducteurs non seulement des Chemins de fer fédéraux, mais aussi de larges couches politiques. A quoi bon construire la ligne Mattstetten–Rothrist selon les critères perfectionnistes des initiés si, par ce biais, il devient impossible de réaliser le reste, nécessaire pour donner ses chances au rail? Cela doit être un avertissement, non seulement aux responsables du projet, mais aussi à l'endroit de tous ceux qui défendent l'environnement, car à force d'exigences excessives, on finit par desservir sa propre cause.

En tant que Romand et Fribourgeois, je me permets de protester contre une certaine désinvolture qui transpire à travers les paragraphes concernés, notamment au sujet du tronçon Lausanne–Berne, où le rapport ne dépasse d'ailleurs pas la langue de bois.

Enfin, que signifie: «Théoriquement, le temps de parcours entre Lausanne et Berne pourrait être réduit de près de dix minutes grâce à l'utilisation de voitures à caisse inclinable. Leur capacité serait cependant trop faible pour qu'ils puissent continuer leur course de Berne à Zurich. Il est donc prévu d'utiliser sur ce parcours des voitures à deux étages dont les coûts par place assise sont moindres»? Que signifie cela, sinon que rien ou presque – puisque le 20 pour cent devrait néanmoins être fait – de ce qui devait être réalisé pour «Rail 2000» ne sera fait sur ce tronçon, importante liaison entre l'est et l'ouest?

Je ne voterai donc pas le renvoi du rapport pour la simple raison que cela ne ferait en rien avancer la cause. J'exprime en revanche ma déception dans la mesure où le rapport est insuffisant et ne permet pas d'entrevoir une réorientation de la politique appliquée.

Je demande par conséquent au gouvernement de mettre l'accent sur deux points: premièrement, abandonner le réflexe

maximaliste et viser l'efficacité; deuxièmement, pousser les parties du projet où le taux d'acceptation est bon et permet d'éviter de dépenser l'argent en procédure et en planification.

Béguelin Michel (S, VD): C'est vrai que les prix de «Rail 2000» ont explosé, mais ils ont moins explosé que le prix du kilomètre d'autoroute. Cela a déjà été dit, mais il faut le répéter. C'est vrai que la réalisation prend dans certains cas un retard considérable, Mattstetten–Rothrist par exemple. Mais ce retard résulte soit de mesures de retardement systématiquement organisées, soit de demandes écologistes disproportionnées, le tout contribuant évidemment à encourager le trafic routier sur l'autoroute parallèle.

Ainsi on en arrive à la situation parfaitement absurde de voir les retards imposés à un tracé ferroviaire favorable à l'environnement, pénaliser ce dernier et pousser à l'idée d'élargir à six pistes l'autoroute à côté. Car pendant que nous discutons, le trafic se développe, mais sur la route.

C'est vrai que le projet qui vous est soumis ne respecte pas le rythme des promesses du projet initial, mais il y a des contraintes financières auxquelles, dorénavant, tous les projets nationaux sont soumis.

Enfin, c'est vrai que le dossier «Rail 2000» n'a pas été traité comme il aurait dû l'être par les CFF et sur le plan de l'accompagnement politique, au début tout au moins. Mais les leçons ont été tirées. Elles s'appliquent dorénavant, comme M. Tschoopp nous l'a expliqué, et les Commissions de gestion du Conseil des Etats et du Conseil national sont à l'oeuvre pour éclaircir tous les détails des autres ratés enregistrés.

Compte tenu de ces éléments, le projet «Rail 2000» en général est un projet acceptable et réaliste.

Qu'en est-il pour la Suisse occidentale? La première étape de «Rail 2000» ne remplit pas toutes les attentes de la Suisse occidentale. Nous attendions de meilleures liaisons systématiques avec le reste du pays. Nous ne les aurons qu'en partie, les centres de correspondance de Lausanne et de Bienne, comme celui de Lucerne, ne pouvant être intégrés dans le système à l'heure. Mais par rapport à la situation actuelle, il y aura amélioration incontestable tout de même, en particulier grâce à la ligne centrale du réseau Mattstetten–Rothrist, pour les liaisons avec Zurich et la Suisse orientale. Et si la ligne Fribourg–Vauderens ne sera réalisée qu'à 20 pour cent en première étape, la ligne du Pied du Jura (Onnens–Bonvillars–Gorgier), le sera à 100 pour cent. De même, entre Lausanne et Genève les améliorations seront notables.

Bien sûr, les Romands pourraient crier au scandale. «Rail 2000» première étape ne remplit pas toutes les promesses du concept «Rail 2000» d'origine; mais il y a une certaine répartition des sacrifices sur l'ensemble du réseau qui rend le tout finalement acceptable, compte tenu de la situation financière difficile.

Mais attention, j'ai ici un message à l'intention de certains milieux alémaniques. Si la Suisse occidentale est prête à accepter sa part de sacrifices transitoires à propos de «Rail 2000», elle ne sera pas prête du tout, mais alors pas du tout, à accepter en plus qu'on lui coupe la composante occidentale des nouvelles transversales alpines, celle qui lui garantit entre autres le maintien à long terme d'un raccordement direct performant avec l'Italie.

Enfin, dernier point concernant la Suisse occidentale. Le 6 avril 1995 doit être donné le premier coup de pioche du tunnel de Vaumarcus, de la nouvelle ligne du Pied du Jura, un investissement de 500 millions de francs dans une région où CFF, cantons et communes ont fait preuve d'un travail de concertation exemplaire; en trois ans et demi, le dossier a été mis sous toit. Si le Conseil national devait aujourd'hui renvoyer le rapport sur la première étape de «Rail 2000», les travaux de réalisation de la ligne du Pied du Jura seraient aussi renvoyés. Ce serait alors le sommet du ridicule et de la perte de crédibilité pour le Conseil national qui, tout en dénonçant les retards de «Rail 2000», en arriverait lui-même à retarder l'une des premières grosses réalisations.

Je vous invite instamment à rejeter toutes les propositions de renvoi et à accepter le rapport sur la première étape de «Rail 2000».

Seiler Hanspeter (V, BE): Meine eingebundene Nase hat nichts mit «Bahn 2000» zu tun!

Zur Sache: Stellen Sie sich vor, während dieser Woche könnte man Bern ausschliesslich per Bahn, nächste Woche ausschliesslich per Auto erreichen. In beiden Fällen entstünde wohl ein gemischter oder ein grüner Salat, und zwar ein Verkehrssalat.

Es gibt in der Verkehrspolitik kein Entweder-Oder. Wir brauchen beide Verkehrsträger: den öffentlichen wie den privaten Verkehr. Wir brauchen Strasse und Schiene. Während das Auto, sei es PW, Car oder Lastkraftwagen, Jahr um Jahr mit technischen Verbesserungen und mehr Fahrkomfort attraktiver wird und zudem von einem immer besseren Strassennetz profitieren kann, droht der Schienenverkehr innovationsmässig zu stagnieren. Neues kommt, im Gegensatz zur Entwicklung in unseren Nachbarländern, nur schwerlich vom Fleck. Wenn die Wettbewerbsspiele in etwa gleich lang bleiben sollen, benötigt man nicht blosse «Bahn 2000»-Redner, sondern vielmehr «Bahn 2000»-Macher. Zusätzlich erfordern das steigende Mobilitätsbedürfnis und der generelle Verkehrszuwachs, dass auch bahnseitig Innovatives geschieht.

Obschon in Sachen «Bahn 2000» die anfängliche Euphorie einer gewaltigen Ernüchterung gewichen ist, darf jetzt nicht in Resignation, in Schwarzpeter-Zuschiebeversuchen oder gar in Rückweisung gemacht werden. Während nämlich die Verwaltung Berichte schreibt, während wir in Kommissionen Berichte diskutieren, sie hier im Plenum beraten, wenn möglich noch zurückweisen und das Spiel dann von neuem beginnen, wird kein einziger Meter Schienennetz von «Bahn 2000»-Neubaustrecken gebaut. Wir versetzen die Bahn in einen immer grösseren Wettbewerbsrückstand, machen in Verzögerung und tun damit genau das, was wir anderen vorwerfen. Verzögerung heisst bekanntlich auch Verteuerung. Ein Rückweisen würde zu einer Bumerangwirkung führen, hätte blockierenden Charakter, bedeutete Zeitverlust und würde wahrscheinlich auch an der Glaubwürdigkeit des Parlamentes nagen. Weder Bundesrat noch Parlament werden an den Berichten gemessen, sondern daran, was tatsächlich getan wird. Ich bitte Sie, die Rückweisungsanträge abzulehnen. Die vorgeschlagene Etappierung ist doch ein an sich vernünftiger Vorschlag, weil sie allein aus finanzpolitischen Gründen im Moment der einzig gangbare Weg ist.

Zudem erinnere ich Sie an den Beschluss, dem ein Grossteil dieses Parlamentes seinerzeit zugestimmt hat. Ich zitiere Artikel 2: «Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.» Der Bundesrat tut ja gar nichts anderes als das, was von Parlament und Volk im Grunde genommen schon beschlossen worden ist.

Bezüglich Realisierung bitte ich Sie, noch etwas zu bedenken: Einen Entscheid über eine Linienführung haben die zuständigen Behörden, die SBB, und in Sachen Kreditbewilligung auch wir nicht nur vor den Bürgerinnen und Bürgern unserer Zeit zu verantworten, sondern wir haben damit vielmehr vor den kommenden Generationen zu bestehen. Sie werden das Urteil fällen, ob unser Entscheid zukunftsgerichtet und im Interesse der Erhaltung ihres Lebensraumes ausgefallen ist oder bloss auf momentanem, von finanzpolitischem Denken geprägtem Zeitgeist gründete.

Bei der Erstellung der Neubaustrecken sind meines Erachtens deshalb eine gewisse Grosszügigkeit und eine Rücksichtnahme auf vertretbare Begehren gerechtfertigt. Die Folgen kurzfristiger Lösungen müssten nämlich die künftigen Generationen tragen, nicht wir. Denken wir doch daran, dass wir hier Jahrhundertwerke errichten, und messen wir nicht allein am heutigen Preis! Die Politik hat schliesslich den Auftrag, die Zukunft zu planen, zwar mit den Mitteln dieser Zeit, aber mit der Ausrichtung auf das Morgen und Übermorgen. Machen wir uns also ans Werk, nicht ans Berichteschreiben!

Raggenbass Hansueli (C, TG): Die Ostschweiz ist im Bericht kaum auszumachen. Der Kanton Thurgau ist für die «Bahn 2000» überhaupt nicht existent. Der Kanton Thurgau sei nicht mehr gemeine Herrschaft, sondern Vollmitglied der Eidgenossenschaft, stellte unser Winterthurer Ratskollege Peter Baumberger entrüstet, so glaube ich, fest. Die Überprüfung

der «Bahn 2000» ist notwendig, die desolote finanzielle Lage der Eidgenossenschaft – verursacht nicht zuletzt durch die SBB – zwingt dazu. Prioritäten müssen gesetzt, Einsparungsmöglichkeiten geortet werden. Zwei Leitlinien müssen aber auch hierbei beachtet werden. Zum einen darf das ursprüngliche Konzept «Bahn 2000» nicht völlig ausser Betracht fallen, und zum anderen ist eine – zumindest eine gewisse – Opfersymmetrie zu bewahren. Mit dem heute auf dem Tisch liegenden Vorschlag werden die Neat-Zufahrtsstrecken klar bevorzugt, und die Regionen, vor allem die Ostschweiz mit dem Kanton Thurgau, haben das Nachsehen. Einmal könnte das ja geschluckt werden, kein Problem; die Benachteiligung scheint jedoch nachgerade systematisch zu sein, weil wir Ostschweizer, ja ohnehin die Berntreuen, nicht aufmucken.

Lassen wir uns überraschen: Der nächste Streich wird die Streichung des Anschlusses der Ostschweiz an die Neat sein; schliessen Sie mit mir eine Wette ab? Wir sprechen über die Förderung von Grenzregionen, teilweise stundenlang. Die Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen, mit über 120 000 Einwohnern und einem überdurchschnittlich hohen Bevölkerungswachstum, wird jedoch in Bern nicht wahrgenommen. Eine Einbindung in das Schnellzugskonzept findet nicht statt, der in Aussicht gestellte Halbstundentakt auf der Thurtallinie entfällt, die Nachfrage sei zu klein. Vergleicht man jedoch in Anhang 6 des Berichtes die Anzahl der Reisenden pro Tag, dann stellt man als geneigter Leser mehr oder weniger überrascht fest, dass die Strecke Bern–Biel, analog der Strecke Frauenfeld–Weinfelden, 6100 Reisende pro Tag aufweist. Wie der Seite 24 des Berichtes zu entnehmen ist, ist jedoch nur für die Strecke Bern–Biel der Halbstundentakt vorgesehen; der Kanton Bern und der Kanton Thurgau sind halt «zwei verschiedene Paar Stiefel».

Nicht nur der Kanton Thurgau, auch die Mittelthurgaubahn hat die Einbindung der Agglomeration Konstanz ins Schnellzugskonzept gefordert. Diese aktive und dynamische Bahn fährt jetzt für die Deutsche Bundesbahn grenzüberschreitend über Konstanz bis nach Singen und Engen. Sie hat erkannt, dass eine Region nicht an der Grenze endet und haltmacht. In diesem Zusammenhang muss dem Bundesrat auch einmal ein Kränzchen für den Mut gewunden werden, einen neuen Weg einzuschlagen. Der von ihm unterstützte Versuch, bei der Bodenseelinie zwischen Schaffhausen und Rorschach den Wettbewerb zwischen SBB und Mittelthurgaubahn spielen zu lassen, ist sehr zu begrüßen. Es ist nur zu hoffen, dass ihn der Mut beim Entscheid nicht verlässt und er dem Besseren und nicht dem Grösseren den Vorzug gibt. Die Zeichen stehen jedenfalls für die Thurgauer gut.

Der Brüttener Tunnel zwischen Zürich-Flughafen und Winterthur wurde vorderhand zurückgestellt. Seit 1993 ist er baureif, Herr Baumberger hat darauf hingewiesen. Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist dagegen muss nach Bundesrat partout gebaut werden, obwohl noch nicht feststeht, ob die Neat etappiert wird, obwohl schönsten Naturschutzgelände durchquert wird, obwohl 7000 Einsprachen eingegangen sind. Sie muss partout gebaut werden, obwohl die mutmasslichen Kosten 1,2 Milliarden Franken überschreiten, ohne die Umweltschutzaufgaben mitzurechnen. Sollte die Variante der Kantone Bern und Solothurn durchdringen, dann würden allein die dadurch verursachte Mehrausgaben von 700 Millionen Franken die Kosten für den gesamten Brüttener Tunnel weit übersteigen.

Die finanzielle Situation von Bund und SBB war die wesentliche Ursache für den Etappierungsvorschlag des Bundesrates. Bleiben wir nicht auf halbem Wege stehen, und überprüfen wir die finanziellen Auswirkungen aus beiden Grossprojekten integral, um danach die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Der heute oft – auch von Hanspeter Seiler – zitierte Leitspruch «Lasst uns endlich Taten sehen» ist hier nicht am Platz.

Jöri Werner (S, LU): Ich spreche als Befürworter der Projekte «Bahn 2000» und Neat; ich spreche aber auch für die Zentralschweiz und für den mittelgrossen Knotenbahnhof Luzern. Landauf, landab haben wir auf Podien der Bevölkerung kundgetan, dass diese Grossprojekte ohne Beeinträchtigung des regionalen Verkehrs durchgezogen werden können. Das Abrücken vom Konzept mit Stundentaktknoten wurde mit Aus-

sicht auf zwei halbe Taktknoten zu den Minuten 45 und 15 «versüsst».

Die Realität zeigt nun aber, dass nicht einmal dies verwirklicht wird und dass beispielsweise die Schnellzüge in Luzern über die halbe Stunde verteilt und verzettelt «hereintröpfeln». Dies hat gravierende Folgen für den öffentlichen Regionalverkehr. Auf solch einem strukturlosen Schnellzugsfahrplan lässt sich beim bestem Willen kein vernünftiges Angebot des Regionalverkehrs aufbauen.

Wir Innerschweizer können nach einer erfreulichen Aufbauphase eine Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs nicht schlucken.

Der heute bekannte Fahrplan ist im Vergleich mit anderen Regionen nicht akzeptabel; er ist zu überarbeiten und hat folgende drei Minimalforderungen zu erfüllen:

1. zwei halbe Taktknoten zu den Minuten 45/15 oder 00/30;
2. integraler Halbstundentakt zwischen Luzern und Zürich;
3. Stundentakt auf der Strecke Luzern–Sursee–Zofingen–Olten–Basel.

Es steht in diesem Bereich, Herr Bundesrat, nicht mehr und nicht weniger als unsere Glaubwürdigkeit auf dem Spiel, nämlich unsere beim Abstimmungskampf für die «Bahn 2000», für die Neat abgegebenen Versprechungen einzuhalten, den Regionalverkehr nicht einzuschränken und auf die Regionen, auch aus wirtschaftlichen Überlegungen, Rücksicht zu nehmen.

Herr Bundesrat Ogi, wir erwarten von Ihnen hier eine ganz klare Antwort.

Spielmann Jean (–, GE): Dans le cadre de ce débat, il en va bien sûr d'abord d'une question de fond, celle des grands investissements à réaliser pour répondre aux besoins de la population. Dans un deuxième temps, il s'agit aussi de répondre à la nécessité de créer des conditions-cadres favorables au développement de l'économie. En liaison avec des deux grands objectifs, il faut examiner quelles sont les possibilités d'investissement et quelles sont aujourd'hui les responsabilités que nous avons à prendre pour mettre en place demain les infrastructures qui permettront le développement des deux axes que je viens de souligner.

Le projet, tel qu'il avait été présenté, s'inscrit dans le concept global de «Rail 2000» qui a eu un soutien populaire important, confirmé ensuite par les décisions du peuple suisse concernant les transversales ferroviaires alpines, par les décisions concernant l'initiative des Alpes. Le message est donc particulièrement clair: développer les transports publics, favoriser l'infrastructure pour permettre à terme le transfert de la route vers le rail. Ces réalités répondent aussi à une situation que l'on connaît dans de nombreux pays, mais aussi dans le nôtre, celui des limites du trafic motorisé individuel et notamment dans les déplacements pendulaires et dans le trafic d'agglomération. Il y a donc une réalité à laquelle nous serons confrontés un jour ou l'autre, si nous ne prenons pas aujourd'hui les mesures indispensables pour renverser la vapeur et mettre à disposition des générations futures les infrastructures indispensables à des conditions-cadres favorables au développement de l'économie et des solutions aux problèmes des transports.

Dans l'échelonnement de «Rail 2000», il y a bien sûr des éléments qui ont été remis en cause, d'autres qui ont été retardés pour les raisons que nous connaissons, mais il y a aussi et surtout un potentiel de réalisation rapide d'infrastructures nécessaires et indispensables pour de nombreuses régions de notre pays. Je pense tout particulièrement à la valorisation de l'Arc jurassien. Je pense aussi bien sûr à toutes les dessertes liées aux transports dans les grandes agglomérations. Il y a là une réalité incontournable, des décisions populaires clairement manifestées. Le Conseil national se doit de répondre à cet attente et, sans plus tarder, mettre en chantier ce qui peut l'être le plus rapidement possible.

Il en va aussi de la réalité économique. S'il est contestable et discutable de reporter sur les générations futures des dépenses et des dettes résultant du fonctionnement de notre société d'aujourd'hui, nous avons la responsabilité de réaliser les infrastructures et de faire les investissements nécessaires à la

population de demain. Reporter ces charges d'investissement sur les générations futures, c'est en fait les faire bénéficier de conditions indispensables au développement de la société. Il y a aussi là une réalité que j'ai défendue à plusieurs reprises dans ce Parlement, celle d'une meilleure définition des recettes et des dépenses d'investissement et de fonctionnement, ce qui nous permettrait ainsi de mieux prendre nos décisions concernant les infrastructures, leurs charges et leur échelonnement dans le temps. Il y a du côté des comptes de la Confédération une réalité, une transparence qui reste à réaliser. Elle démontrera aussi, le jour où nous aurons franchi un pas dans cette direction, que les investissements pour le transport ferroviaire ne sont nullement surfaits et qu'ils peuvent parfaitement s'inscrire dans le cadre de la situation financière actuelle de la Confédération.

Kühne Josef (C, SG): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin seit 1991 Verwaltungsrat der SBB. 1986 habe ich die vorbereitende Kommission für das Konzept «Bahn 2000» präsiert. Damals hat mich nichts als das Interesse für die Verkehrspolitik mit den SBB verbunden.

Die erweiterte Verkehrskommission des Nationalrates hat sich recht eingehend mit der Vorlage befasst, so eingehend, dass die Journalisten spotteten, es sei fraglich, ob die Kommissionsarbeit zu «Bahn 2000» überhaupt je einmal fertig werde. Die Kommission hat den Bundesbeschluss B wesentlich umgestaltet zu einem Grundsatzbeschluss über das Konzept «Bahn 2000», während der Bundesrat seinerseits nur den Beschluss über die Neubaustrecken zur Abstimmung bringen wollte.

Damit wollten die Kommission und dann der Rat klarmachen, dass mit «Bahn 2000» ein Generationensprung in der Eisenbahngeschichte eingeläutet wird. Zudem legte die Kommission fest, dass es sich um den Projektierungs- und Kostenstand 1985 handelt. Bei den Beratungen wurde die Frage der Kosten recht kritisch hinterfragt, und es war schon damals klar, dass vor allem die Ausbauten am bestehenden Netz, an den bestehenden Strecken, nicht klar abgegrenzt und festgelegt sind. Auf Seite 77 der Botschaft zu «Bahn 2000» können Sie die Fussnote beachten, wonach die Vorhaben gemäss dem Planungsstand von 1985 mit der Weiterbearbeitung des Konzeptes Abstriche, Ergänzungen oder Verschiebungen bei den baulichen Massnahmen erfahren könnten.

Auf Seite 2 des Berichtes (Übersicht) über die erste Etappe von «Bahn 2000» schreibt der Bundesrat jetzt: «Die Weiterbearbeitung des Konzeptes durch die SBB ergab Investitionskosten von insgesamt 16 Milliarden Franken (Preisbasis 1991). Darin waren allerdings auch über die Annahmen von 1985 hinaus gehende Konzeptänderungen und Angebotsverbesserungen enthalten.» Und hier wurde nicht Gleiches mit Gleichem verglichen. Es war zudem in den Mittelfristplänen vorgesehen, dass jeweils 150 Millionen Franken pro Jahr für Kapazitätserweiterungen ausserhalb des Konzeptes «Bahn 2000» zur Verfügung stehen würden, und bis zum Jahre 2000 hätte das über zwei Milliarden Franken ergeben, die nun offenbar im Konzept mitbeinhaltet sind.

Die Kommission hat in keiner Phase nur die kleinsten Anstalten getroffen, die Kosten nach unten zu korrigieren, im Gegenteil: Durch die Einführung der Variante «Süd plus» hat sie noch eine geringfügige Aufrundung vorgenommen. Nebst den Aussagen von seiten der SBB ist mir auch ein Bericht eines privaten Ingenieurbüros vorgelegt worden, der die entsprechenden Zahlen für die Variante «Süd plus» enthielt und diese auch erhärtet hat. Heute wissen wir, dass Verschiedenes krass unterschätzt wurde, so vor allem die Kosten für die Einpassung in die Umwelt und die Verknotung. Die Besichtigungen vor Ort ergaben damals weitgehend den Eindruck, dass viel – aus damaliger Sicht – für Umwelt und Einpassung in die Landschaft getan werde. Die Behörden vor Ort haben das auch entsprechend gewürdigt, insbesondere im Baselbiet.

Die Auflagen und die Anforderungen – das wissen Sie – sind in der Zwischenzeit massiv erhöht worden, und der Baubeginn ist ganz wesentlich verzögert worden. In der Zwischenzeit hat sich aber auch das verkehrspolitische Umfeld stark gewandelt. Der Konkurrenzkampf ist härter und die Rentabilität bei al-

len Verkehrsträgern schlechter geworden. Die Rahmenbedingung, die in der Botschaft enthalten war, nämlich dass die Koordinierte Verkehrspolitik eine Grundlage sein sollte, ist nicht erfüllt worden.

Die Verkehrskommission hat sich damals schon mit der Neigetechnik befasst und ist von einer entsprechenden Probe-fahrt, allerdings mit der ersten Generation, sehr ernüchtert zurückgekehrt. Heute ist das bedeutend besser geworden. Einmal vorhandene Unterlassungen im Bereich der Verkehrspolitik sind beinahe nicht mehr oder überhaupt nicht mehr gutzumachen. Die Erneuerung der Schiene hätte mit der Erneuerung des Strassennetzes einsetzen sollen. Der grosse Sprung nach vorne mit «Bahn 2000» ist nicht möglich, aber einen wesentlichen Schritt mit «Bahn 2000», erste Etappe, können wir tun. Das werde ich unterstützen.

Vollmer Peter (S, BE), Berichterstatter: Nach dieser Debatte kann man wirklich nur sagen: «Viele Hunde sind des Hasen Tod.» Ich hoffe nur, dass sich die verschiedenen Votanten, die Rückweisungsanträge vertreten haben, bewusst sind, was diese Rückweisungen politisch bedeuten. Ich spüre, dass es hier eine Art Kumulation von Motiven gibt. Es ist kein Zufall, dass Herr Dreher sagte, er könne global gleich allen Rückweisungsanträgen zustimmen, denn damit gibt er eine politische Antwort, die dann nach unserer Abstimmung im Saale stehenbleiben wird.

Viele sind unzufrieden, weil nicht alles realisiert wird, was ursprünglich vorgesehen war oder in der Volksabstimmung versprochen wurde. Ich möchte aber noch einmal daran erinnern – und das ist eigentlich das Kernstück dieses Zwischenberichtes –: Es geht bei «Bahn 2000» als Angebotskonzept ja nicht darum, dass jetzt möglichst viele Neubaustrecken gebaut werden, sondern darum, den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem zu stärken. Um dies zu erreichen, braucht es gewisse technische Anpassungen in einzelnen Neubaustrecken. Wenn wir heute, in einer ersten Etappe, auf einiges verzichten können, ist das eigentlich nur positiv zu würdigen. Das heisst, dass wir den Spielraum, der uns zur Verfügung steht, nicht ausnützen und die Mittel, die im Verpflichtungskredit beschlossen worden sind, nicht einfach à tout prix in diese Neubaustrecken stecken, sondern diese Mittel möglichst netzweit wirtschaftlich einsetzen, damit ein möglichst grosser Effekt zugunsten des öffentlichen Verkehrs entsteht. Das, so meine ich, ist die Botschaft dieses Berichtes. In diesem Sinne hat die Kommissionsmehrheit zu diesem Bericht klar ja gesagt.

Ich möchte auch noch einmal daran erinnern, dass die Frage der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist anschliessend anlässlich der Ständesinitiative Bern separat zu entscheiden ist. Die Frage, was in späteren Etappen passiert, was für eine spätere Etappe in bezug auf die Verwirklichung dieses Konzeptes «Bahn 2000» bleibt, wird thematisiert, wenn mit der Überweisung der Motion im Ständerat, und hoffentlich auch hier im Nationalrat, dem Bundesrat ein verbindlicher Auftrag erteilt wird, er solle uns klare Auskünfte über diese Zukunft geben.

Es ist meines Erachtens von keinem Redner schlüssig nachgewiesen worden, dass wir jetzt die Sache zurückweisen und damit politisch sagen müssten, die Verwirklichung wenigstens des ersten Teils von «Bahn 2000», der ersten Etappe, sei zu stoppen, bis wir dann auch wüssten, was in einer späteren Etappe verbindlich auf uns zukommt.

In dem Sinne meine ich: Das Volk hat ein Angebotskonzept gutgeheissen, und dieses Volk möchte auch, dass dieser Beschluss umgesetzt wird. Strafen wir nicht aus einem teilweise berechtigten Unmut über einzelne jetzt noch nicht zu realisierende Teilstücke heraus die Verwirklichung dieses Systems «Bahn 2000»! Strafen wir nicht den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem, das wir eben gerade mit dieser «Bahn 2000» verbessern werden, sei es auch nur in einer ersten Etappe! Wie schon gesagt worden ist, sollen mit dieser ersten Etappe ja genau die finanziellen Mittel so wirtschaftlich wie möglich eingesetzt werden, damit eine netzweite Wirkung auch mit diesen beschränkten Mitteln heute noch möglich ist.

In diesem Sinne beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission ganz klar Zustimmung zu diesem Bericht, und ich bitte

Sie: Überlegen Sie sich gut, ob Sie mit diesen Rückweisungsanträgen nicht ein politisch falsches Signal gegen den öffentlichen Verkehr setzen! Wir gewinnen damit gar nichts. Es entstehen nur Verzögerungen, und wir werden auch unglaublich, wenn wir weiter verzögern, angesichts des Entscheids, den das Volk immerhin in einer klaren Weise gefällt hat.

Zwahlen Jean-Claude (C, BE), rapporteur: Nous n'aurons pas la prétention ce soir de résumer quoi que ce soit dans les débats, sinon de mettre l'accent sur quelques points particuliers. J'ai évoqué dans mon rapport de commission la priorité à une «certaine rentabilité commerciale» qui serait donnée dans la réalisation des projets de «Rail 2000», et M. Baumberger, qui défendait un point de vue très régional du nord-est de la Suisse, a fourni la démonstration de ce que nous craignons en affirmant qu'il ne faut pas hésiter à investir sur la ligne Winterthur–Zürich–Aéroport: «Les axes de transports – dit-il – créent la richesse.» Mais ailleurs, les axes de transports sont aussi nécessaires, même s'ils sont moins rentables, ils créent un confort minimum, ils permettent au moins de maintenir la population et c'est là la différence entre nos régions.

A M^{me} Diener et à quelques autres personnes qui ont parlé de mesures de protection partiellement à charge des cantons dans le domaine de l'écologie et de l'environnement et s'étonnent de cette procédure, affirmant que l'écologie n'est pas un luxe, je dirai: «Hélas si, Madame», et comme de nombreux orateurs je dois constater qu'à de trop fréquentes occasions l'application des bons principes écologiques aboutit à des études d'impact très coûteuses et souvent partiellement inutiles.

Très souvent les aménagements exécutés au nom de l'écologie sont beaucoup trop chers pour des mesures partiellement inutiles. Je regrette effectivement que l'écologie ait pris une habitude d'excès dans ce pays, excès qui se traduit trop souvent par des augmentations importantes des coûts, alors que fondamentalement les idées qui sont contenues dans la législation sur la protection de l'environnement sont valables. C'est leur application qui est absolument luxueuse.

Il est donc raisonnable, Madame, de charger partiellement les cantons de ces mesures écologiques puisque, comme on le dit si bien, plus on est proche du peuple dans les dépenses telles que celles-là, plus vite celui-ci risque de critiquer les dépenses lorsqu'elles sont excessives.

Avec MM. Wanner et Graber, je m'étonne aussi que «Rail 2000» ne soit plus très souvent cité comme «Rail et Bus 2000» et, je l'ai dit dans le rapport de la commission, nous ne devons pas oublier les régions et les liaisons avec les ETC et les bus.

L'utilisation des «Pendolino» ne suffira pas à compenser le manque de nouvelles constructions. Il faut absolument que la deuxième étape intervienne dans les meilleurs délais et surtout qu'entre temps, l'administration fédérale et les Chemins de fer fédéraux restent en parfait accord avec les régions et les réseaux de bus ou les réseaux de chemins de fer privés afin de viser l'optimum dans l'établissement des horaires.

La vérité des coûts, je m'étonne qu'on en parle aussi souvent, parce qu'en fait elle chargerait surtout le transport par rail. Les 2,4 milliards de francs qui sont versés au niveau des infrastructures par la Confédération devraient bien être mis tôt ou tard à charge des utilisateurs. En particulier, sur les 725 millions de francs attribués au trafic régional, la région Zurich/Winterthur en touche près de la moitié! C'est vous dire que «l'infrastructure» comprend des notions étonnantes, qui vont jusqu'à subventionner fortement les transports dans des régions aussi riches que Zurich/Winterthur!

Plusieurs d'entre vous ont parlé de conception globale des transports, de financement enfin clarifié, compte tenu de tous les éléments des transports publics dans ce pays. Bien entendu, la Commission des transports et des télécommunications s'en est inquiétée, mais il faudra des années pour mettre un tel concept sur pied. Il est donc inutile d'attendre son élaboration pour réaliser «Rail 2000». Rien n'empêche, pendant la réflexion sur cette conception globale, d'exécuter cette première étape de «Rail 2000».

On a vu tout à l'heure de curieuses alliances, notamment entre M. Giezendanner et M^{me} Diener, alliances dans quel but, sinon celui d'éviter tout ou partie des nouvelles transver-

sales ferroviaires alpines? Les oppositions négatives se cumulent, c'est bien connu. C'est une bonne tactique pour renvoyer ou plutôt couler un projet tel que celui de «Rail 2000». Mais ni M^{me} Diener ni M. Giezendanner n'ont fait de propositions très constructives.

En résumé, et pour traduire le sentiment de la forte majorité de la commission, j'aimerais vous dire que renvoyer ce rapport au Conseil fédéral risque surtout de nous faire subir une perte de crédibilité, d'abord vis-à-vis du peuple suisse, ensuite vis-à-vis de nos partenaires européens, risque surtout de nous faire subir des retards encore plus importants et d'augmenter les coûts de manière encore plus grave, alors qu'accepter le rapport qui vous est soumis dans sa première étape permet d'aller de l'avant, de réaliser «Rail 2000» enfin! Il y a huit ans, je vous le rappelle, que le peuple attend l'application de sa décision. Cela permettra aussi d'augmenter l'attractivité du rail et des transports publics – il est vrai, Monsieur le Conseiller fédéral, sans toujours opposer le rail à la route. C'est aussi augmenter les chances d'un réseau national équitable, cohérent pour l'ensemble du pays.

Une ultime recommandation à M. Ogi, conseiller fédéral: étant donné que vous êtes bloqué par d'innombrables oppositions sur certains tronçons, je vous propose alors de construire en premier les tronçons qui rencontrent le moins d'opposition, là où le peuple souhaite la réalisation de «Rail 2000» sans s'y opposer massivement.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich bin sehr froh, dass die Bahn in diesem Haus – ich könnte sagen: endlich – einen so grossen Stellenwert bekommen hat. Das ist – das möchte ich zunächst festhalten – sehr erfreulich.

Jetzt müssen wir diese Energie und Kräfte sammeln und Ordnung in die Gedanken bringen, denn leider war vieles, was hier gesagt wurde, nicht ganz richtig. Auch muss ich sagen, dass vieles, von dem gesprochen wurde, überhaupt nicht zu «Bahn 2000» gehört.

Wer sagt, Mattstetten–Rothrist sei nur eine Lötschbergzufahrt, hat «Bahn 2000» nicht begriffen. Es gibt Leute, die den Lötschberg mit der Begründung verhindern wollen, eine Ost-West-Transversale sei für die Schweiz wichtiger. Mattstetten–Rothrist ist aber das Rückgrat dieser Ost-West-Achse, und dieses Rückgrat will man nun zum Teil «hinausschieben». Das ist inkonsequent und unlogisch.

Ich kann auch nicht begreifen, dass ausgerechnet diejenigen, welche 1988 die KVP, die Koordinierte Verkehrspolitik, zum Scheitern gebracht haben, heute am lautesten nach einer Gesamtschau rufen.

Einige stellen regionale Zusatzforderungen und werfen uns ein Kostendebakel vor! Ich finde, wir sollten das Mass nicht verlieren, wir müssen die Verhältnismässigkeit bewahren und nun Ordnung schaffen. Wir müssen die klare Linie in der Verkehrspolitik aufzeigen. Kaum jemand spricht in diesem Hause von den Vorteilen, vom Zeitgewinn, von den schlanken Anschlüssen, vom besseren Angebot, vom besseren Service, vom volkswirtschaftlichen Nutzen, vom Beitrag zum Umweltschutz und von der Entlastung der Strasse. Man sucht vielfach nur das Negative, man sucht so lange das Haar in der Suppe, bis diese kalt und ungeniessbar wird!

«Bahn 2000» ist weder ein Projektierungsdebakel noch ein Finanzierungsdebakel. Wir haben keine Fehlvestitionen getätigt, wir haben rechtzeitig reagiert, bevor Geld falsch verbaut wurde, und wir haben «Bahn 2000» im Griff.

«Bahn 2000» ist ein klarer Auftrag des Volkes und des Parlamentes, ein attraktives Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr zu realisieren. Wir sind auf dem Weg dazu, brauchen jedoch viel zuviel Zeit. Wir haben kein Planungsdebakel, wir haben dies mit unseren Interventionen verhindert, was wir aber haben, sind Vollzugsschwierigkeiten. Das ist das Problem, nicht die Finanzen. Es ist auch keine Fehlvestition. Diejenigen, die so reden, zielen an der Wahrheit vorbei. Ich sehe mich nun gezwungen, in aller Kürze – man hat mir Zeit bis gegen 20 Uhr gegeben –, einiges doch richtigzustellen.

Zunächst nur ganz kurz zur Geschichte: Botschaft «Bahn 2000», Jahr 1985. Waldsterben. Druck zu raschem Handeln. Der Anteil

des öffentlichen Verkehrs am ganzen Verkehrsaufkommen sollte rasch verbessert werden. Tarifmassnahmen wurden beschlossen. Das Halbtaxabonnement wurde eingeführt – für 100 Franken, damals gegen den Willen der SBB. Die Kosten dieser Massnahmen betrugen 0,5 Milliarden Franken. Wir vergessen es gerne oder verdrängen es heute abend. Andererseits braucht es dort, wo ein Nachfragepotential vorhanden ist, auch ein attraktives Angebot. Auch das wollen wir nicht vergessen. Im Vordergrund stehen bei «Bahn 2000» optimale Anschlüsse: häufiger, rascher, direkter, bequemer.

Im Dezember 1986 hat die Bundesversammlung zwei Bundesbeschlüsse verabschiedet. Einerseits einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» (Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986). Artikel 2 beinhaltet die vier Neubaustrecken, und Artikel 3 sieht ausdrücklich – ich betone: ausdrücklich – ein etappenweises Vorgehen vor. Dann einen einfachen Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken, Projektierungs- und Kostenstand 1985.

Gegen den Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» wurde das Referendum ergriffen. 57 Prozent haben am 6. Dezember 1987 dieses Referendum abgelehnt. Das Botschaftskonzept ging von der Zustimmung des Volkes zur Koordinierten Verkehrspolitik aus; im Juni 1988 wurde diese Koordinierte Verkehrspolitik aber mit 54 Prozent Neinstimmen abgelehnt. Also müssen wir pragmatisch vorgehen. Durch die Ablehnung der KVP haben sich die Rahmenbedingungen, das wurde hier nicht erwähnt, völlig geändert. Man vergisst es. Das relative Preisverhältnis Strasse/Schiene hat sich klar zuungunsten der Schiene verschoben.

Wir dürfen nicht vergessen, dass in dieser Zeit – und einige Redner haben das gesagt – im Umweltschutzbereich sehr viele neue Gesetze und Verordnungen in Kraft getreten sind. Ich möchte sie nicht alle erwähnen, aber – man muss es der Wahrheit halber sagen – sie haben sich auf diese «Bahn 2000» ausgewirkt. Sie beeinflussen die Kosten von «Bahn 2000» nachhaltig.

Die Kommissionen der beiden Räte erkannten dies im Jahre 1986 nicht in vollem Umfange. Insbesondere die finanziellen Auswirkungen wurden unterschätzt. Ein Beispiel: Die Kommission des Nationalrates diskutierte lange darüber, ob der Verpflichtungskredit wegen zusätzlichen Umwelthanlagen um 50 oder 500 Millionen Franken – Sie haben richtig gehört – aufgestockt werden müsse. Sie entschied sich für 50 Millionen Franken.

Schon in der Aufarbeitung von «Bahn 2000» zwischen 1988 und 1990 musste man allerdings erkennen, dass die gesetzlichen Umweltschutzvorschriften mit nur 50 Millionen Franken nicht eingehalten werden können. Ein Beispiel – ich muss es hier bringen –: Mattstetten–Rothrist, Botschaftsprojekt 1985, 700 Millionen Franken, Preisbasis 1985. Das Auflageprojekt der SBB kostete bereits 1,4 Milliarden Franken, Preisbasis 1993. Das beinhaltete die Teuerung und Umweltschutzmassnahmen für 220 Millionen Franken. Allein für diese Neubaustrecke werden die SBB in der ersten Etappe mehr als das Vierfache der vom Parlament bewilligten Mittel einsetzen.

Wenn alle Zusatzwünsche der Kantone Solothurn und Bern, der Regionen und der Bundesämter berücksichtigt würden, müssten wir von 2,1 Milliarden Franken ausgehen. Und die von den Kantonen und vom Buwal geforderten Muniberg- und Ösch-Önz-Tunnels würden allein rund 400 Millionen Franken kosten. Damit würde der Tunnelanteil auf der Strecke Mattstetten–Rothrist von heute 500 Metern auf 22 Kilometer erhöht, und dies bei einer Streckenlänge von 45 Kilometern. Das muss man hier sagen. Die Hälfte einer Flachbahnstrecke wäre im Tunnel – eine Metro durch das Mittelland. Das ist nur ein Beispiel. Zusätzliche Beispiele könnten hier, wenn Sie wollen, noch erwähnt werden.

Eines möchte ich Ihnen aber auch sagen: 58 Millionen Franken sind für Wildüberquerungen vorgesehen. Die damals vom Parlament bewilligten 50 Millionen Franken wurden bereits durch Überquerungen für Hasen und Rehe übertroffen. Ich kritisiere das nicht, aber ich muss Ihnen das einfach sagen.

1985 schätzte das Buwal die Kosten der Lärmsanierung auf dem gesamten SBB-Netz auf 600 Millionen Franken. Heute

wissen wir, dass die Lärmsanierung des SBB-Netzes 3,5 Milliarden Franken kosten dürfte. Es wäre jedoch nicht ehrlich, alle Kostenüberschreitungen dem Umweltschutz zuzuschreiben. Der Personenverkehr auf der Schiene hat viel stärker zugenommen als erwartet. Bereits 1991 sind mehr Personen befördert worden, als man für das Jahr 2000 erwartet hat. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass Ergänzungen und Verschiebungen bei der Weiterbearbeitung von «Bahn 2000» schlicht und einfach unumgänglich geworden sind.

Es wurden sicher Fehler gemacht. Die Aufgabenverteilung zwischen den SBB, dem BAV und dem Parlament war in der ersten Phase bis 1990 nicht genügend klar definiert, aber in dieser Zeit wurden keine Gelder unnötig ausgegeben. Die SBB haben zu lange gedacht, sie könnten «Bahn 2000» wie jedes andere Infrastrukturprojekt behandeln und neben dem Courant normal mit der bestehenden Organisation bewältigen. Das BAV hat seine Aufsichtsfunktion zu Beginn zuwenig stark wahrgenommen. Das Parlament trägt aber auch eine Mitverantwortung. Das BAV hat deutlich gesagt, dass es für seine Aufsichtstätigkeit zusätzliches Personal brauche. Sodann war die Trennlinie zwischen dem Verpflichtungskredit «Bahn 2000», den 5,4 Milliarden Franken, und dem ordentlichen SBB-Budget nicht immer ganz sauber gezogen. Aber die «Bahn 2000» beruhte auf zwei Säulen: auf dem Verpflichtungskredit und dem normalen Kredit.

Wenn Herr Tschopp sagt, die Klärung der Zuständigkeiten sei mangelhaft gewesen, so ist dazu zu sagen: Diese Zuständigkeit ist heute bei «Bahn 2000» geklärt und wird im Rahmen der neuen Bahnreform für die Zukunft generell geregelt. Die Arbeiten haben begonnen, als man begann, Geld auszugeben. Im Herbst wird dem Bundesrat ein Vorschlag vorgelegt, der dann unverzüglich ins Parlament geht. Das Ganze tritt am 1. Januar 1998 in Kraft.

Wir haben versucht, aus dem Furka und dem Centovalli die Lehren zu ziehen. Wir haben die Konsequenzen gezogen. Man hat diese auch teilweise kritisiert, nämlich z. B. die Blockierungsplanung bei der Vereina.

Ich möchte kurz etwas zur Lagebeurteilung für die Zeit von 1990 bis 1992 sagen: Im Standbericht 1990 schrieb der damalige Präsident der Generaldirektion der SBB, Hans Eisenring, folgendes: «Der Standbericht 1990 gibt erstmals seit der Volksabstimmung einen gesamtheitlichen Überblick und ermöglicht eine vorläufige Bilanz. Diese Bilanz führt zu einer gewissen Ernüchterung, insbesondere bezüglich der Kosten.» Auf diesen ersten konkreten Hinweis zur veränderten Kostensituation hin habe ich sofort gehandelt, denn die Kostensteigerung stellte die ursprünglich gegebene Wirtschaftlichkeit von «Bahn 2000» in Frage. Ich habe am 8. November 1990 die Alarmglocke gezogen und die SBB beauftragt, die Gesamtkosten und die Wirtschaftlichkeit der «Bahn 2000» zu analysieren und nach Alternativen der Realisierung zu suchen. Im August 1992 haben die SBB einen weiteren Standbericht unterbreitet. Das Ergebnis war ernüchternd. Mit der ursprünglichen Umsetzungsstrategie wäre «Bahn 2000» gemäss den SBB bei sofortiger vollständiger Verwirklichung rund 9 Milliarden Franken teurer geworden als ursprünglich geplant.

In dieser Situation ging es darum: Entweder «laissez aller, laissez faire, laissez rouler» oder «Halt, Lagebeurteilung, neue Befehlsausgabe». Wir haben uns für das zweite entschieden: Halt, Lagebeurteilung, neue Befehlsausgabe. Wir haben das aus folgenden Gründen getan:

1. Schon 1992 war erkennbar, dass sich die Lage der Bundesfinanzen verschlechtern wird; wir wussten das.
2. In Artikel 3 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» sowie in der Botschaft von 1985 war ausdrücklich ein schrittweises Vorgehen vorgesehen.
3. Seit 1985 ist die Eisenbahntechnologie nicht stehengeblieben.
4. Wir haben die Lehren aus den Geschäften Furkatunnel und Untertagelegung der Centovallibahn gezogen.
5. Man muss handeln, bevor Geld ausgegeben wird.

Bis 1990 wurde bei «Bahn 2000» kein Geld für den Bau ausgegeben. Es wurde bis heute keine Fehlinvestition getätigt. Deshalb habe ich den SBB im Januar 1993 folgenden Auftrag erteilt: Ausarbeiten einer ersten Etappe, welche die Ziele von

«Bahn 2000» bereits soweit wie möglich erreicht und die Umweltschutzgesetzgebung erfüllt, aber den vom Parlament gesetzten Kreditrahmen nicht überschreitet. Mit der Etappierung wird nicht vom Konzept «Bahn 2000» abgewichen, Etappierung heisst nicht, dass «Bahn 2000» nur zum Teil verwirklicht wird, sondern, dass die Verwirklichung gestaffelt erfolgt.

Zur ersten Etappe: Die erste Etappe ist ein erster, grosser Schritt in die richtige Richtung. Sie bringt einen grossen Nutzen, dank dem Knotenpunktprinzip optimale Umsteigemöglichkeiten und zusammen mit der Neat eine Reisezeitersparnis von 17 Prozent; sie bringt eine Sitzplatzkapazitätserhöhung um 24 Prozent, sie bringt 13 Prozent mehr Intercity- und Schnellzugskilometer, sie bringt eine Gleichstellung der Jura-südfuss-Linie mit der Mittellandlinie, sie bringt im Regionalverkehr dank dem Knotenprinzip bessere Anschlüsse an den Schnellzugsverkehr, und sie bringt neu durchgehend einen Halbstundentakt auf zahlreichen Strecken von Genf, Bern, Basel, Zürich, St. Gallen und auch von Ziegelbrücke in Richtung Luzern – kurzum dort, wo Nachfrage vorhanden ist. Alles, was heute zur Verwirklichung des Konzepts notwendig ist, ist in der ersten Etappe enthalten. All dies bringt sofortigen Nutzen für die Kunden; die Kunden profitieren. Auch die Autofahrer profitieren. Ein attraktives Schienenangebot macht die Strassen besser befahrbar.

Teilweise erfolgt die Angebotsverbesserung auch mit High-Tech: High-Tech statt Beton. Doppelstockwagen werden bereits ab 1997 auf der Strecke Bern–Zürich–St. Gallen eingesetzt, auf anderen Strecken erfolgt ihr Einsatz später, gestaffelt.

Zurückgestellt wird nur, was heute nicht zwingend notwendig ist. Das sind die Neubaustrecken Liestal–Olten, Zürich-Flughafen–Winterthur, Sviriez–Villars-sur-Glâne. Wir können uns keine Bauten auf Vorrat leisten.

Auch der Regionalverkehr, der hier immer wieder angesprochen wurde, profitiert eindeutig in dieser ersten Etappe. Das Knotenprinzip wird weitgehend in der ersten Etappe verwirklicht, optimale Einbindung des Regionalverkehrs, Fahrplangestaltung – regionale Bahnen und Buslinien werden besser koordiniert. Dank «Bahn 2000» können wir im Regionalverkehr mit weniger Aufwand ein besseres Angebot realisieren.

Weitere Etappen werden folgen. Hauptelement der zweiten Etappe wird der Juradurchstich sein; eine entsprechende Vorlage ist gegen Ende der neunziger Jahre zu erwarten. Zusätzliche Elemente der zweiten Etappe dürften Anpassungen für Doppelstockwagen und Neigezüge auf weiteren Strecken sowie die Beseitigung lokaler und regionaler Engpässe sein. Mit einiger Wahrscheinlichkeit dürfte es sich in der zweiten Etappe um die Räume Rapperswil, Gexi, Heitersberg, Limmattal, Zugersee, Ostermundigen/Gümligen, Chur handeln, und auch die Ostschweiz, Herr Baumberger, wird eingehend geprüft.

Ich möchte etwas zu den finanziellen Auswirkungen und der Wirtschaftlichkeit sagen. Die erste Etappe von «Bahn 2000» ist kein Sparkonzept. Für die erste Etappe wird der gesamte bewilligte Kredit von 7,4 Milliarden Franken (also 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Bauteuerung) gebraucht.

Es wurde gesagt, das sei eine Minibotschaft. Das ist wohl übertrieben, c'est le moins qu'on puisse dire. Die finanziellen Mittel für die nächsten Etappen müssen mit Zusatzkrediten bereitgestellt werden. Für 7,4 Milliarden Franken kann eine erste Etappe offeriert werden, bei der die Betriebsausgaben vollständig gedeckt sind. Die Infrastrukturinvestitionen können aber nicht voll verzinst werden. Ohne Berücksichtigung der Bauzinsen wird sich das Jahresergebnis der SBB um rund 340 Millionen Franken verschlechtern. Aber diese Investition ist unumgänglich. Sie ist im Vergleich zum Nationalstrassenbau bescheiden.

Ich möchte hier den Strassenbau nicht kritisieren. Aber ich möchte Ihnen etwas auf «den Abendweg» mitgeben: Seit 1970 wurden dreimal mehr Gelder in die Strasse als in die Schiene investiert: in die Strasse 68 Milliarden Franken, in die Schiene 24 Milliarden Franken. Fazit: Auch die Strasse ist attraktiv. Leider zahlt die Bahn die Zeche. Das ist eine Tatsache. An dieser Tatsache dürfen wir nicht vorbeischaun.

Bei der Planung des Nationalstrassennetzes in den fünfziger Jahren rechnete man übrigens mit 6 Milliarden Franken. Im

Endausbau wird das Nationalstrassennetz (nur die Autobahnen) rund 60 Milliarden Franken kosten. Die Investitionen für die «Bahn 2000» sind angesichts des grossen volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzens gerechtfertigt. «Bahn 2000» ist wichtig für die Wirtschaft, ist wichtig für den Standort Schweiz. «Bahn 2000» schafft auch Arbeitsplätze und gibt der Maschinenindustrie und der Bauwirtschaft Entwicklungsmöglichkeiten.

Bereits bei den Benützern fallen Zeitersparnisse an, die einen Wert von 100 Millionen Franken pro Jahr ergeben. Hierzu kommt die positive Auswirkung auf die Umwelt. Wir vergessen das gerne; ich möchte jetzt aber nicht in die Details gehen.

Was wird realisiert? «Bahn 2000» ist in der Realisierung. Es geht aber viel zu langsam. Es ist aber Verschiedenes im Bau. Ich möchte nur festhalten, dass dieser Bau jetzt richtig angeht.

M. Mamie l'a dit, si vous n'acceptez pas le rapport, c'est les Romands qui seront les perdants. Dans l'énumération de ce que nous voulons réaliser pour «Rail 2000», la Suisse romande figure, il faut le signaler, en bonne place.

1996: troisième voie sur le tronçon Genève–Coppet.

1994: extension de la gare de Morges.

1997: nouveau tunnel de Vauderens pour le passage des trains à deux étages.

1995: deuxième voie sur le tronçon Onnens–Gorgier.

Mentionnons aussi les voitures à caisse inclinable: dès 2001, sur la ligne Lausanne–Bienne, et dès 2004 sur la ligne Genève–Bienne–Zürich et sur la ligne Genève–Lausanne–Bienne–Delémont.

Signalons encore la cadence semi-horaire sur la ligne Genève–Lausanne, et la rénovation de la ligne du Pied du Jura.

Aucune proposition de renvoi ne remet en question les buts de «Rail 2000», mais si vous rejetez le rapport, toutes les réalisations sont remises en question, voire reportées à la «Sankt-Nimmerleins-Tag», à la saint-glinglin. Je tiens à vous dire tout cela avant que vous votiez.

Ich möchte Sie bitten, von der Rückweisung dieses Berichtes Abstand zu nehmen. Das im Bericht über die erste Etappe aufgezeigte weitere Vorgehen ist der Weg aus der Sackgasse. Es gibt hierzu keine vernünftige Alternative, und ich habe von keiner vernünftigeren Alternative gehört. Wenn Sie den Bericht nur zurückweisen, ohne eine Alternative aufzuzeigen, kommen wir nicht weiter. Wir können auf «Bahn 2000» nicht verzichten, denn wir würden dabei praktisch nichts einsparen. Die SBB haben nämlich auch ohne «Bahn 2000» den gesetzlichen Auftrag, ihr Netz in gutem Zustand zu halten und den Erfordernissen des wachsenden Verkehrs anzupassen.

Bei aller Kritik darf man das Augenmass nicht verlieren. Es wurde kein Geld fehlinvestiert. Ich habe darauf gedrängt, dass die SBB ihre internen Strukturen anpassen. Die SBB haben daraufhin ein neues Team mit dem Delegierten «Bahn 2000» eingesetzt, ein Team, das den Mut hatte, über den «Pendolinoschatten» seiner Vorgänger zu springen.

Aber die Realisierungskrise, in der wir stecken, falls Sie den Bericht zurückweisen, gibt mir sehr zu denken. Mit einer Rückweisung bewirken Sie nur weitere Verzögerungen. Wir könnten dann keine Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehr realisieren. Es würde uns nicht gelingen, den Anteil der Schiene bezüglich Personenverkehr zu erhöhen. Wir könnten keinen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Wir würden ein Chaos auf der Strasse produzieren.

Wenn Sie den Bericht zur ersten Etappe zurückweisen, dann gilt weiterhin das Konzept «Bahn 2000» von 1985. Dann müssen Sie es aber einen Zusatzkredit von 9 Milliarden Franken bewilligen. Dann müssten Sie verantworten, dass sich das Jahresergebnis der SBB um mehr als 1 Milliarde Franken verschlechtern würde. Ich kann dem nicht zustimmen, und ich kann so etwas nicht verantworten.

Wollen Sie wirklich 9 Milliarden Franken mehr ausgeben und eine Lösung in Frage stellen, welche das Knotenprinzip bereits weitgehend verwirklicht? Wollen Sie wirklich den SBB und dem Steuerzahler ein jährliches Defizit von über einer Milliarde Franken anlasten, wo es doch heute darum geht, die SBB und den Bundeshaushalt zu sanieren? Wollen Sie wirk-

lich 9 Milliarden Franken für Massnahmen verlangen, die heute noch nicht gebraucht werden?

«Bahn 2000» wird mit der ersten Etappe nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil, die Ziele von «Bahn 2000» werden bereits weitgehend erreicht. Mit der Strategie «High-Tech statt Beton» wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert. Niemand bestreitet, dass es weitere Etappen geben wird, aber es kann nicht darum gehen, in 20 oder 30 Jahren Infrastrukturdenkmäler in die Landschaft zu setzen.

Wir wollen ein Angebotskonzept. Wenn wir heute definitiv und verbindlich alle Elemente der weiteren Etappen und den Zeitpunkt ihrer Realisierung beschliessen, dann haben wir wieder die gleichen Probleme wie beim Konzept «Bahn 2000» von 1985. Sie können den Bericht zurückweisen und eine neue Volksabstimmung über das Konzept «Bahn 2000» verlangen. Dazu braucht es einen neuen Bundesbeschluss. Dies bringt Verzögerungen. Aber was wird der neue Bundesbeschluss beinhalten? «Bahn 2000» ist ein Angebotskonzept. Man kann es nicht oft genug sagen. Und dieses Angebotskonzept beinhaltet Ziele und nicht einzelne Schwellen und einzelne Weichen. Von den Zielen von «Bahn 2000» wird mit der schrittweisen Realisierung nicht abgewichen. Zudem war eine schrittweise Realisierung bereits von Anfang an vorgesehen. Ein Angebotskonzept muss immer mit den sich wandelnden Bedürfnissen Schritt halten.

Ich bitte Sie, von diesem Bericht in positivem Sinn Kenntnis zu nehmen. Nutzen wir den Elan der neuen dynamischen Kräfte, die den Mut hatten, über den «Pendolinoschatten» ihrer Vorgänger zu springen. Wir können nicht die Vergangenheit korrigieren, aber wir können die Zukunft gestalten. Wir können «Bahn 2000», wenn wir wollen, gemeinsam und erfolgreich realisieren.

Ich bitte Sie, unterstützen Sie uns auf diesem Weg in eine gute Zukunft. Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen, alle Rückweisungsanträge abzulehnen und dem Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» zuzustimmen.

Bericht 90.048 – Rapport 90.048

Le président: M. Baumberger retire sa proposition principale.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Minderheit I	42 Stimmen
Dagegen	113 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Minderheit II	53 Stimmen
Dagegen	106 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

Für den Antrag Jäggi Paul	15 Stimmen
Dagegen	136 Stimmen

Vierte Abstimmung – Quatrième vote

Für den Eventualantrag Baumberger	22 Stimmen
Dagegen	121 Stimmen

Fünfte Abstimmung – Cinquième vote

Für den Antrag der LdU/EVP-Fraktion	46 Stimmen
Dagegen	109 Stimmen

Le président: La proposition de la majorité de la commission de prendre acte du rapport est ainsi adoptée.

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Motion 94.3322

Überwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 20.05 Uhr

La séance est levée à 20 h 05

Motion des Ständerates (KVF-SR 94.048) Neues Angebotskonzept

Motion du Conseil des Etats (CTT-CE 94.048) Nouvelle offre de prestations

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3322
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.03.1995 - 14:30
Date	
Data	
Seite	355-383
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 364

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.