

94.3480

Motion KVF-NR (91.306)
(Minderheit Vollmer)
SBB-Neubaustrecke
Mattstetten–Rothrist.
Ergänzender Bericht
Motion CTT-CN (91.306)
(minorité Vollmer)
Nouvelle ligne CFF
Mattstetten–Rothrist.
Rapport complémentaire

Wortlaut der Motion vom 1. November 1994

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Bericht mit Eventualanträgen zur SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist vorzulegen, damit das Parlament in Kenntnis aller Fakten (inklusive Finanzierungsfragen) über die von den Kantonen Bern und Solothurn vorgelegten Varianten entscheiden kann.

Die Vorlage hat insbesondere zu berücksichtigen:

- eine fachgerechte Beurteilung des SBB-Projektes und der Kantonsvarianten Bern und Solothurn, insbesondere unter den Aspekten Umwelt und Landschaft;
- eine mit dem SBB-Auflageprojekt gleichwertige Kostenberechnung für die beiden Kantonsvarianten;
- die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Neubauplanvarianten mit weiteren für die Verwirklichung von «Bahn 2000» (Finanzierungsfragen, Baufahrplan u. a. m.) wichtigen Aspekten.

Texte de la motion du 1er novembre 1994

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un rapport assorti de propositions subsidiaires sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist de manière à ce que ce même Parlement puisse se décider en toute connaissance de cause (y compris en matière de financement) au sujet des variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure.

Dans le projet, il sera spécialement tenu compte:

- d'une évaluation conforme du projet des CFF et des variantes des cantons de Berne et de Soleure, en considération notamment des aspects relatifs à l'environnement et au paysage;
- lors du projet d'édition des CFF, d'un calcul des coûts équivalents pour les deux variantes cantonales;
- des liens existant entre les diverses variantes de nouveaux tronçons y compris des autres aspects importants pour la réalisation de «Rail 2000» (questions de financement, calendrier des constructions, etc.).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Hämmerle, Hollenstein, Ruf, Steiger Hans, Zwygart (5)

Schriftliche Begründung

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

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. Januar 1995

Die Motion strebt einen Entscheid des Parlamentes über die Kantonsvarianten an, wobei der verlangte Bericht die erforderlichen Grundlagen für diesen Entscheid liefern soll. Der Bundesrat sieht hier verschiedene Probleme:

1. Es gibt heute eine klare Aufgabenteilung zwischen den eidgenössischen Räten und der Verwaltung: Die eidgenössischen Räte legen die Linienführung fest, und die Verwaltung genehmigt die Pläne. Das Parlament hat seinen Teil mit der

Verabschiedung des Konzeptes «Bahn 2000» bereits erledigt. Die Genehmigung der von den SBB – gestützt auf diese Grundsatzentscheide des Parlamentes – ausgearbeiteten Projekte ist jetzt Sache des EVED. Die Überweisung der Motion würde nun hier Zuständigkeitsprobleme schaffen.

Anhand eines Beispiels können diese Probleme veranschaulicht werden. Gehen wir davon aus, die eidgenössischen Räte würden anhand ihrer Beratung zum Schluss kommen, der Bau des Munibergtunnels sei nicht erforderlich: Wäre dann die Verwaltung im Plangenehmigungsverfahren daran gebunden? Dies hätte zur Konsequenz, dass das EVED beispielsweise die SBB-Variante auch dann nicht ablehnen könnte, wenn es aufgrund seiner rechtlichen Abklärungen zu einem negativen Ergebnis gekommen wäre. Ebenfalls problematisch wäre schliesslich die Auswirkung auf die Überprüfungsbefugnis des Bundesgerichtes.

2. Die Angaben über den Inhalt des Berichtes deuten allerdings darauf hin, dass effektiv eine Verschiebung der Kompetenzgrenze angestrebt wird, indem das Parlament einen Entscheid fällen soll, der den Plangenehmigungsentscheid des EVED zumindest zum Teil ersetzt. Es muss jedoch bedacht werden, dass derartige Verfahren ganz bestimmten formellen Anforderungen genügen müssen, namentlich hinsichtlich der Beteiligung Betroffener, die das Parlament nicht erfüllen kann. Insbesondere würde ein Plangenehmigungsentscheid des Parlamentes angesichts seiner enteignungsrechtlichen Implikationen den Anforderungen der EMRK widersprechen. Diese verlangt in derartigen Fällen die Möglichkeit, den Entscheid durch eine unabhängige gerichtliche Instanz überprüfen zu lassen. Dies wäre bei einem Parlamentsentscheid nicht möglich.

3. Mit dem Vorprüfungsbericht sind Grössenordnungen der Mehrkosten der Tunnelvarianten angegeben worden. Alle Zusatzabklärungen ausserhalb des Plangenehmigungsverfahrens verursachen zwar einen erheblichen Aufwand, bringen jedoch kaum einen Gewinn an Klarheit: Welches Projekt schliesslich ausgeführt werden kann, ergibt sich erst nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens, wenn alle erforderlichen Auflagen bekannt sind. Dann erst kann auch die Kostenberechnung als verlässlich betrachtet werden. Derartige Zusatzabklärungen sind deshalb abzulehnen.

4. Wenn die geforderten Vergleiche auf einer gesicherten Basis erfolgen sollen, dann muss das Plangenehmigungsverfahren zur SBB-Variante zu Ende geführt, dann müssen die Kantonsvarianten ebenfalls plangenehmigt und schliesslich die Vergleiche gezogen werden. Es ist unvermeidlich, dass dieses Vorgehen Jahre beanspruchen wird. Die Überweisung des Vorstosses würde deshalb auch zu einer zusätzlichen Verzögerung bei der Realisierung dieser Neubaustrecke führen.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 janvier 1995

La motion vise à ce que le Parlement se prononce au sujet des variantes présentées par les deux cantons intéressés, le rapport demandé devant fournir les bases décisionnelles. Nous estimons que la démarche soulèverait divers problèmes:

1. A l'heure actuelle, il existe une nette séparation des tâches entre les Chambres fédérales et l'administration puisque les premières définissent le tracé et la seconde approuve les plans. Le Parlement a déjà terminé ses travaux en prenant une décision fondamentale, celle de donner son aval à «Rail 2000». Il appartient maintenant au DFTCE de se prononcer sur les projets élaborés par les CFF. Transmettre la motion soulèverait donc des problèmes de compétence, ce qui peut être démontré comme il suit: admettons qu'à la suite de leur débat les Chambres concluent que le percement du tunnel du Muniberg n'est pas nécessaire. L'administration devrait-elle alors en tenir compte lors de la procédure d'approbation des plans? Par exemple, le DFTCE ne pourrait pas rejeter la variante des CFF, même si son analyse juridique devait aboutir à un résultat négatif. Le problème se répercuterait même sur le droit qu'a le Tribunal fédéral d'examiner la situation.
2. Les données relatives à la teneur du rapport indiquent que l'on cherche en fait à déplacer la limite des attributions, pour permettre au Parlement de prendre une décision qui rem-

place, du moins en partie, celle qui a été prise par le DFTCE lors de la procédure d'approbation des plans. Toutefois, il y a lieu de rappeler que celle-ci doit répondre à des exigences formelles très précises, notamment en ce qui concerne la participation des intéressés, exigences que le Parlement ne saurait remplir. En voulant se prononcer en particulier sur une telle procédure, ce dernier agirait contrairement aux normes de la CEDH, en raison de ses implications qui relèvent du droit d'expropriation. Elles exigent en l'occurrence que la décision puisse être examinée par une instance judiciaire indépendante, ce qui n'est pas le cas du Parlement.

3. Le rapport sur l'examen préalable indique l'ordre de grandeur des surcoûts que ne manqueraient pas d'engendrer les variantes en tunnel. Toute démarche complémentaire hors de la procédure d'approbation des plans nécessiterait des moyens considérables, sans pour autant apporter des précisions notables. N'oublions pas que le projet ne sera choisi qu'à la fin de ladite procédure, c'est-à-dire quand toutes les contraintes seront connues. Le calcul des coûts ne sera fiable qu'à ce moment-là. Il est donc préférable de renoncer à de telles investigations.

4. Si l'on veut effectuer des comparaisons sur la base d'éléments sûrs, la procédure d'approbation des plans pour la variante des CFF doit être menée à terme. Il faut aussi approuver les plans des variantes cantonales, puis tirer des parallèles; cette démarche prendrait inévitablement des années. Accepter la présente motion ne manquerait donc pas de retarder davantage la construction de la nouvelle ligne.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Berichterstatter: Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen erhalten; ergänzend dazu möchte ich folgendes ausführen: Die Kommission hat sich sehr eingehend und gründlich mit der Standesinitiative Bern befasst. Sie führte am 19. April 1993 einen Augenschein im Gelände durch, wobei die Direktbetroffenen angehört wurden. Anschliessend fand ein Hearing mit den Baudirektorinnen der Kantone Bern und Solothurn statt, worauf die Kommission am 20. April und am 10. Mai 1993 die Problematik erstmals diskutierte. Schliesslich fällt sie am 1. November 1994 nach einer weiteren Debatte ihren Entscheid zuhanden des Plenums.

Der Ständerat beschloss am 28. April 1993 (AB 1993 S 280), der Standesinitiative keine Folge zu geben, indessen mit einem Postulat den Bundesrat einzuladen, dem Parlament einen Bericht mit allfälligen Anträgen für eine generelle Überprüfung von «Bahn 2000» zu unterbreiten, wobei auch Auskunft über die Mehrkosten der von den Kantonen Bern und Solothurn für die Neubaustrecken von «Bahn 2000» vorgeschlagenen Varianten verlangt wurde.

Die KVF-NR kam angesichts dieser Sachlage zum Schluss, die Standesinitiative Bern in einem Gesamtrahmen zu beurteilen, d. h., zunächst den vom Ständerat verlangten Bericht zu «Bahn 2000» abzuwarten und über die Standesinitiative erst in dessen Kenntnis Beschluss zu fassen. Nachdem der Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» mit Datum vom 11. Mai 1994 endlich vorlag, entschied die Kommission auch über ihren Antrag zur Standesinitiative Bern zuhanden des Plenums des Rates. Soweit die Vorgeschichte.

Nun zur rechtlichen Situation: Die Realisierung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist erfolgt gemäss Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte, der seit dem 21. Juni 1991 in Kraft ist. In diesem Sinn steht das fragliche Projekt zurzeit im Plangenehmigungsverfahren, in welchem erstinstanzlich das EVED entscheidet, nachdem ein einlässliches Anhörungsverfahren durchgeführt worden ist. Das Departement entscheidet in seiner Verfügung auch über die eingegangenen Einsprachen. Diese Verfügung unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht. Dem EVED liegt unter ande-

rem als Entscheidungsgrundlage auch ein Umweltverträglichkeitsbericht vor, der Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung bildet, die ebenfalls im Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist.

Im Plangenehmigungsverfahren wird somit abgeklärt, ob die SBB-Variante umweltverträglich ist oder nicht. Wenn sie es nicht ist, so kann sie nicht genehmigt werden; die SBB sind dann gehalten, nach anderen, umweltverträglichen Lösungen, vielleicht mit Tunnelvarianten, zu suchen. Dies betrifft insbesondere auch die Frage des Grundwasserschutzes, die in letzter Zeit wieder Gegenstand verschiedener Interventionen gewesen ist.

Falls jedoch die Umweltverträglichkeit gegeben ist, kann die Strecke gemäss geltender Rechtsordnung nach den bereits überarbeiteten Plänen gebaut werden. Eine Mitwirkung des Parlamentes ist in diesem Verfahrensstadium nicht vorgesehen. Dieses hat mit dem Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000», sanktioniert durch das Volk, seine Aufgabe mit der Genehmigung der neuen Linie erfüllt.

Mit der Standesinitiative Bern soll diese Kompetenzordnung nun auf den Kopf gestellt werden. Das Parlament würde damit in das Plangenehmigungsverfahren eingreifen, welches nach klarer Ordnung dem Departement und dem Bundesgericht als Beschwerdeinstanz zusteht. Wenn wir dieser Standesinitiative Folge gäben, würden wir ein gravierendes Präjudiz schaffen, das wohl dazu führen müsste, dass auch in allen anderen Fällen die mit dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte geschaffene Ordnung über den Haufen geworfen würde. Als Gesetzgeber ist uns aufgetragen, die einmal geschaffene Rechtsordnung, auch aus Gründen der Rechtssicherheit, nicht bei erstbesten Gelegenheit bereits wieder auf den Kopf zu stellen. Schon aus diesen formellen Überlegungen darf der Standesinitiative keine Folge gegeben werden.

Zu den materiellen Gründen: Es ist nicht zu bestreiten, dass für die ansässige Bevölkerung eine Variante mit noch mehr Tunneln weniger einschneidend und besser akzeptabel wäre. Wie bei der Realisierung anderer Infrastrukturprojekte muss auch im Falle dieser Neubaustrecke der SBB eine Interessenabwägung stattfinden. In diese Abwägung einzubeziehen sind neben den Umweltaspekten sicher auch die betrieblichen Komponenten und vor allem die Kosten.

Im Laufe der Zeit ist das Projekt zugunsten von Umwelt und Landschaft und zu Lasten der Kosten bereits erheblich angepasst worden. Während ursprünglich lediglich 2 Kilometer Tunnel und Kosten von rund 700 Millionen Franken vorgesehen waren, führte die Überarbeitung dazu, dass das heutige SBB-Projekt 11,6 Kilometer Tunnelstrecke aufweist und sich die Kosten bereits mehr als verdoppelt haben (auf 1,46 Mia. Fr.). Die Akzente des Projektes haben sich also bereits eindeutig zugunsten der Umwelt verschoben. Wenn nun im Sinne der Anliegen der Kantone Bern und Solothurn auch noch der Muniberg- und der Ösch-Önz-Tunnel gebaut würden, so würden sich die Kosten des ganzen Projekts schliesslich – auf über 2 Milliarden Franken – verdreifachen.

Ihre Kommission ist zur Auffassung gelangt, dass sich im Sinne der erwähnten Interessenabwägung ein Perfektionismus, wie er von den beiden Kantonen verlangt wird, nicht rechtfertigen lässt. Ein Eingehen auf diese Wünsche hätte auch eine unübersehbare Präjudizwirkung, indem, wie es der Verfechter der Standesinitiative vor der Kommission ganz offen formuliert hat, damit auch andere Regionen die Tür für ihre eigenen Wünsche offenhalten könnten. So können wir jedoch in der Schweiz nicht fuhrwerken. Diese Art der Realisierung von Infrastrukturen verkraften wir finanziell ganz einfach nicht.

Im hängigen Verfahren wird dafür gesorgt, dass vernünftige Umweltanliegen durchgesetzt werden können. Letztlich ist das Bundesgericht hierfür zuständig. Dieses dürfte so oder so angerufen werden, so dass auch ein Einschwenken auf die Kantonsvariante kaum einen Zeitgewinn in der Realisierung dieses dringenden Vorhabens brächte.

Im Sinne des Gesagten ist noch eine weitere Überlegung anzufügen: Die Bahnen müssen sich beim Bau der verschiedenen geplanten Neubaustrecken auf einen gewissen Ausbau-

standard festlegen. Dieser Standard muss im Sinne der Gleichbehandlung aller Bevölkerungsteile einigermaßen gleichmässig durchgezogen werden. Es kann in unserem Lande nicht angehen, dass gewisse Gegenden beim Bau solcher Eisenbahnstrecken bevorzugt behandelt werden.

Im Bereich der Strecke Mattstetten–Rothrist hat eine Aufteilung des Plangenehmigungsverfahrens in dem Sinne stattgefunden, als der aargauische Teil am 14. Oktober 1994 durch das EVED bereits genehmigt wurde. Dabei hat der bei den SBB gegenwärtig gültige Ausbaustandard Anwendung gefunden, was vom Kanton Aargau grundsätzlich auch akzeptiert wird, obwohl auch dieser Kanton selbstverständlich weiter gehende Wünsche hinsichtlich Ausbaustandard hätte. Der Kanton Aargau hat indessen bereits in seiner Stellungnahme 1993 klar festgehalten, dass er sich weiter gehende Ansprüche vorbehalte, sofern der Ausbaustandard in anderen Kantonen nachträglich erhöht werden sollte, wobei er ganz klar auf die Wünsche der Kantone Bern und Solothurn anspielte.

Nachdem nunmehr für den aargauischen Teil die Plangenehmigungsverfügung ergangen ist, für die anderen Abschnitte die Diskussion über den Ausbaustandard indessen noch im Gange ist, hat sich der Kanton Aargau gezwungen gesehen, die Plangenehmigungsverfügung für den aargauischen Teil vorsorglich mit einer Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht anzufechten. Diese Tatsache mag illustrieren, dass das Begehren der Standesinitiative nicht isoliert betrachtet, sondern in den Gesamtzusammenhang des Ausbaus unserer Bahninfrastruktur gestellt werden muss. Wenn wir das mit der Standesinitiative gestellte Begehren erfüllen würden, wäre es nicht einsehbar, warum nicht auch weiter gehende Forderungen des Kantons Aargau, aber auch anderer Kantone, die an Neubaustrecken liegen, erfüllt werden sollten.

Unter dem Aspekt der Staatspolitik kann deshalb bei einer Ablehnung der Standesinitiative nicht mit der Missachtung eines Landesteils argumentiert werden. Unter staatspolitischen Aspekten steht vielmehr eine möglichst gleiche Behandlung aller Landesteile im Vordergrund. Auch aus diesem Grund darf der Standesinitiative Bern keine Folge gegeben werden.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

1. Volk und Stände haben dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt, welches nun unter anderem unter Anwendung des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte durch die zuständigen Behörden zu realisieren ist. Ein Bundesbeschluss, wie er aufgrund der Standesinitiative Bern erfolgen müsste, würde einen Eingriff in diese Kompetenzordnung bedeuten, gegen die Grundsätze der Referendumsdemokratie und der Aufgabenteilung zwischen Legislative und Exekutive verstossen.

2. Die Umweltverträglichkeit und damit auch die Frage des Grundwasserschutzes der zu realisierenden Variante werden im Plangenehmigungsverfahren eingehend geprüft. Es kann davon ausgegangen werden, dass nur eine umweltverträgliche Variante realisiert wird. Letztlich entscheidet das Bundesgericht über dieses Kriterium.

3. Die Bahnunternehmungen sind bestrebt, ihre Neubauten nach einem einheitlichen Standard zu realisieren. Würde dieser in einem Fall zugunsten einer Region verändert, so hätte dies unübersehbare präjudizielle Konsequenzen. Aus staatspolitischen Gründen müsste der Ausbaustandard überall angehoben werden, was für unser Land nicht verkraftbare finanzielle Folgen hätte.

Aus all diesen Gründen empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (mit 14 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen), der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben. Konsequenterweise beantragt sie Ihnen ferner (mit 11 zu 10 Stimmen bzw. mit 11 zu 6 Stimmen), die Motion 94.3479 der KVF-NR (Minderheit Ruf) und die Motion 94.3480 der KVF-NR (Minderheit Vollmer) abzulehnen.

Friderici Charles (L, VD); rapporteur: Permettez-moi tout d'abord un petit message personnel à l'attention de M. Leuenberger Ernst qui, hier, n'a pas manqué, lors de la discussion concernant le rapport sur «Rail 2000», d'égrotigner deux anciens directeurs généraux des Chemins de fer fédéraux et les milieux routiers.

Monsieur Leuenberger, je vous fais remarquer qu'aujourd'hui, pour défendre à cette tribune les chemins de fer et le projet Mattstetten–Rothrist, il n'y a pas moins que le vice-président de l'Astag (Association suisse des transporteurs routiers), ici présent à mes côtés, et le président de l'Astag qui ont une vision parfois un tout petit plus large que la vôtre, et qui savent aussi défendre les projets ferroviaires.

Dans son message du 16 décembre 1985, sur le projet «Rail 2000» et sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral faisait allusion à la consultation de 1983 sur les nouvelles transversales ferroviaires (NTF). Ce premier projet, s'il avait permis de constater une convergence des milieux consultés sur l'opportunité de développer le transport ferroviaire, n'aurait pas rencontré l'aval de tous les cantons.

En effet, les cantons de Zoug, de Suisse centrale et du Tessin notamment, critiquaient le renforcement de l'axe est-ouest au détriment de l'axe de transit nord-sud. D'autres opposants rejetaient également les nouvelles transversales ferroviaires, car ils pensaient qu'il n'était pas nécessaire de développer le rail dans la mesure proposée.

Dans presque toutes les réponses, tant les partisans que les adversaires des nouvelles transversales ferroviaires alpines s'accordaient pour reconnaître l'importance de l'extension de tout le réseau ferroviaire et non seulement des lignes principales. Ils soulignaient, entre autres, qu'il importait de renforcer l'ensemble du réseau, si l'on voulait atteindre les objectifs de la politique des transports.

Le Conseil fédéral tirait, alors, les conclusions de cette consultation et mandait les CFF pour étudier une autre variante qui tienne mieux compte de l'intérêt de toutes les régions. C'est ainsi que le projet «Rail 2000» vit le jour. Il visait une meilleure interconnexion de l'ensemble du réseau ferroviaire existant et la construction de quatre nouveaux tronçons. Ces tronçons étaient: Vauderens–Villars-sur-Glâne; Mattstetten–Rothrist; MuttENZ–Olten; Zurich–Aéroport–Winterthur.

Aujourd'hui, nous nous occupons du tronçon Mattstetten–Rothrist qui revêt une importance capitale, puisqu'il est situé au centre de ce concept de «Rail 2000». Les Chambres fédérales ont alloué alors un crédit de 5,4 milliards de francs pour financer ce projet, en l'état de planification et au prix de 1985. La marge de variation prévue était alors de plus ou moins 30 pour cent. A cette époque, déjà, quelques voix se faisaient entendre qui critiquaient la planification sommaire et le manque de sérieux dans l'évaluation des coûts.

Un référendum était lancé contre «Rail 2000», soutenu par les milieux de la protection de l'environnement, et par un comité composé essentiellement de riverains du tracé, notamment dans la région de Mattstetten–Rothrist. Le projet était finalement accepté en votation populaire le 6 décembre 1987.

Aujourd'hui, il est de notoriété publique que le projet «Rail 2000» a été bâclé et que l'aspect financier n'a pas été apprécié avec tout le sérieux nécessaire. Ce n'est pourtant pas pour cette raison que nous devons remettre en question le tronçon Mattstetten–Rothrist.

Certaines solutions techniques, notamment l'utilisation des voitures à caisse inclinable, ont délibérément été laissées de côté, sans doute par le fait que l'industrie ferroviaire suisse ne maîtrisait pas cette technologie à l'époque et que les marchés n'étaient pas encore ouverts, comme ils le seront très prochainement avec l'introduction des Accords du Gatt.

Nous avons pris connaissance hier d'un rapport du Conseil fédéral, sur la première étape de «Rail 2000», qui diffère la réalisation partielle des quatre nouveaux tronçons prévus. La justification des reports dans la construction de ces nouveaux tronçons est sans doute pertinente. Il n'empêche que les perspectives qu'offrait le projet «Rail 2000», pour séduisantes qu'elles étaient, ne seront très probablement pas réalisées avant plusieurs décennies, pour autant que l'intégralité de ce concept soit un jour réalisé. Si le coût estimé était raisonnable aux yeux du peuple, il ne l'est plus lorsque la minute gagnée sur un trajet se chiffre en centaines de millions de francs, à l'heure où les caisses fédérales sont vides.

Le canton de Berne a déposé une initiative cantonale demandant l'étude d'une nouvelle variante du tronçon Mattstet-

ten–Rothrist, alors même que ce tronçon est le seul rescapé du projet initial. Cette initiative cantonale n'a pas trouvé grâce aux yeux de la commission, puisqu'elle a été rejetée par 14 voix contre 5 et 3 abstentions.

Il ressort des délibérations de la commission que nous n'avons pas à nous substituer à la procédure normale d'approbation des plans, qui a été définie par nos Chambres encore dernièrement. En effet, les régions concernées, les cantons également, ont eu la possibilité de se prononcer lorsque la publication des plans a été effectuée, assortie de la possibilité de recours, ceci au début de janvier 1993. Les CFF ont présenté à cette occasion la variante soumise à la procédure d'examen préliminaire. Ils n'ont pas retenu les variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure. Ces plans ont donc, par la suite, été approuvés par le Département fédéral des transports, des télécommunications et de l'énergie, conformément à la procédure. Il est encore possible à ce moment de s'opposer à cette décision en déposant un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

La majorité de la Commission des transports et des télécommunications est d'avis qu'il serait particulièrement inopportun que le Parlement s'immisce dans cette procédure qu'il a lui-même adoptée dans l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

Vous me permettez, maintenant, de revenir sur ce projet, parce qu'en ma qualité d'ancien membre de la Commission de gestion, j'ai eu l'occasion de suivre l'évolution technique et financière du dossier, relative au tronçon Mattstetten–Rothrist. Les explications qui m'ont été fournies par les services concernés des CFF font ressortir les différents paliers de l'explosion des coûts de ces nouvelles infrastructures. Si, comme souligné au début de cette intervention, le projet technique et les coûts de construction n'ont pas été estimés avec toute la rigueur voulue, l'augmentation de la facture, qui n'a d'ailleurs pas encore trouvé sa forme définitive, n'est pas uniquement imputable aux CFF.

En effet, au moment de l'élaboration du projet initial, les mesures de protection de l'environnement n'étaient pas aussi draconiennes qu'elles le sont aujourd'hui. Sur un devis estimatif de 880 millions de francs, on avait ajouté en dernière minute un montant de quelque 150 millions de francs pour la protection de la nature et du paysage.

Le total de 1,3 milliard de francs en 1985 correspond à un coût de 1,458 milliard de francs en 1994. Or, les exigences formulées par les cantons dans l'initiative du canton de Berne coûteraient encore 700 millions de francs, dont près de 400 millions de francs pour la réalisation des deux tunnels exigés, d'une longueur totale de 14,5 kilomètres, en remplacement de huit petits tunnels d'une longueur totale de 3,6 kilomètres.

Dans ce dossier, nous devons raison garder et nous rendre compte que les temps ne sont plus à l'euphorie du milieu des années huitante. Certes, nous ne devons pas répéter certaines erreurs du passé, notamment celles commises lors de la construction du réseau autoroutier, la traversée de Morges en surface en est un vibrant exemple. Mais nous ne devons pas non plus tomber dans un excès de luxe que rien de saurait justifier, pas même la protection de terres agricoles à une époque où nous nous plaignons de surproduction.

Le tronçon ferroviaire Mattstetten–Rothrist a fait l'objet d'un véritable raz de marée d'oppositions, une tous les 7,10 mètres. Or, dans tous les projets d'envergure soumis à son examen, notre Parlement doit mettre en balance l'intérêt général et les intérêts particuliers.

Dans l'objet dont nous débattons aujourd'hui, le Conseil fédéral et notre commission soulignent l'urgence de la réalisation. En effet, l'axe ferroviaire est–ouest est spécialement chargé entre Berne et Olten. Nos engagements internationaux en matière de transports prévoient que nous devons mettre à disposition deux nouveaux axes de transit, le premier au Loetschberg, le second au Gothard.

Bien que le présent débat ne porte pas sur la réalisation des NLFA, il est prévu que, durant la période transitoire, l'axe du Loetschberg serve au transit de camions d'une hauteur d'angle de quatre mètres. Or, le doublement de la ligne de crête du Loetschberg et, très prochainement, sa mise au gabarit per-

mettront de réaliser cet engagement formel. Le seul point noir à la réalisation de cet axe réside dans la surcharge du tronçon de Berne à Olten.

Dans la réalisation du projet ferroviaire actuel entre Mattstetten et Rothrist, il ne faut pas se contenter de souligner les seuls points négatifs, mais il faut également considérer les améliorations sensibles que le nouveau tracé apportera aux régions concernées.

Ces améliorations sont de deux ordres: quantitatives d'une part, qui ne profitent qu'aux usagers et aux CFF; qualitatives d'autre part, qui profitent également aux régions traversées, à leur population et à leur économie. A ce titre, il faut reconnaître qu'une partie du nouveau tracé évitera une zone de protection naturelle qui, aujourd'hui, est traversée par la voie actuelle.

Si l'augmentation de la capacité permet de mieux rentabiliser le réseau ferroviaire et d'abaisser les coûts d'exploitation de la ligne, une charge supplémentaire de 700 millions de francs deviendrait très rapidement insupportable pour l'Entreprise des CFF.

Si les coûts d'infrastructure sont actuellement à la charge de la Confédération, nous ne devons pas oublier que l'objectif actuel et futur de la politique ferroviaire reste le paiement d'une contribution d'usage du réseau et des infrastructures. Tout luxe superflu pèsera soit dans la caisse générale de la Confédération, soit sur le résultat des CFF.

Le rapport complémentaire du Conseil fédéral d'août 1994 contient quelques propos révélateurs sur l'ensemble du projet «Rail 2000». Nous citerons le passage suivant: «Le moment et le mode de réalisation des objets ajournés dépendent, d'une part, de l'évolution de la demande, de l'autre, de l'évolution technique. Toute prévision détaillée couvrant une période de plus de dix ans est toujours entachée d'incertitudes. Elle ne peut offrir que des déclarations globales. De tels pronostics sont par exemple disponibles pour le trafic à travers les Alpes où l'on s'attend à ce que le trafic de marchandises en Europe double d'ici à l'an 2020, et à ce que le trafic des voyageurs augmente de moitié. Ces prévisions ont servi à répondre à la question de savoir quand une nouvelle transversale ferroviaire alpine serait disponible, étant donné la capacité actuelle limitée des tronçons de montagne du Saint-Gothard et du Loetschberg; la réponse est relativement simple. La situation est plus complexe lorsqu'il s'agit des tronçons de «Rail 2000», dont la construction est différée. La demande se compose d'un grand nombre de segments du marché, dont l'évolution ne peut être prévue qu'à l'intérieur d'une marge. Par ailleurs, vu la densité du réseau, certaines parties du trafic peuvent passer sur d'autres axes.»

Si le Conseil fédéral et les CFF estiment que le tronçon Mattstetten–Rothrist doit être construit, c'est après avoir, en tout état de cause, fait le bilan de la situation présente, avec précision cette fois, et des besoins réels sur cet axe, en fonction de l'augmentation du trafic, mais également en fonction de nos engagements internationaux et notamment de l'accord de transit. Dans le cas contraire, ils n'auraient aucune raison de maintenir ces travaux, alors même qu'ils ont retardé la réalisation des trois autres nouveaux tronçons.

Je crois que personne, dans cette salle, ne désire supprimer le tronçon Mattstetten–Rothrist, mais, comme exprimé plus haut, je crois qu'il nous faut aujourd'hui le construire de la manière prévue par les CFF et approuvée par le Conseil fédéral. Cette position a également été celle de la commission.

Notre conclusion est donc que nous vous proposons de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Berne, afin de ne pas retarder la réalisation d'un tronçon essentiel de notre réseau ferroviaire.

La majorité de la commission vous recommande également de repousser la proposition de minorité (Ruf) et la proposition de minorité (Vollmer).

Ruf Markus (D, BE), Sprecher der Minderheit: Sie haben gehört, dass die Standesinitiative Bern in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen immerhin 5 unterstützende Stimmen auf sich vereinigen konnte. Die Minderheit besteht also faktisch nicht nur aus einer Person, wie man beim Lesen des Minderheitsantrages meinen könnte.

Der Vorstoss des Kantons Bern verlangt die Ausarbeitung eines Bundesbeschlusses, der für den Bau der neuen «Bahn 2000»-Linie zwischen Mattstetten und Rothrist die sogenannte «Kantonsvariante (unter Einschluss des entsprechenden Zusatzkredits) vorsieht». Diese Kantonsvariante ist ein Vorschlag der Kantone Bern und Solothurn und verlangt im wesentlichen den Bau des Ösch-Önz-Tunnels auf solothurnischem Gebiet und des Munibergtunnels auf bernischem Gebiet. Begründet wird das Anliegen insbesondere mit umweltpolitischen Überlegungen.

Die SBB-Variante für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist verletzt ohne Zweifel vitale Interessen des Kulturland-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie des Schutzes von Gewässern, Tieren, Pflanzen und Naherholungsgebieten in einem bereits sehr dichtbesiedelten und überbauten Gebiet. Grundwasserfassungen für eine ganze Agglomeration, jene von Langenthal, und nicht zuletzt ein Schutzgebiet von nationaler Bedeutung werden erheblich tangiert.

Nicht nur die betroffenen Kantone, Bern und Solothurn – das heisst die Kantonsregierungen bzw. die Parlamente –, nicht nur die betroffenen Regionen, die Planungsverbände, auch 63 Gemeinden und alle politischen Parteien stehen hinter der umweltfreundlicheren Kantonsvariante. Es handelt sich also nicht um das Begehren einiger weniger Politiker, sondern wirklich um ein Anliegen der Bevölkerung in diesem Gebiet, die praktisch geschlossen dahintersteht.

Auch im verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahren wurde die Tunnelvariante von namhaften Bundesstellen klar unterstützt, so unter anderem durch das Buwal, die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission, die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, durch das Bundesamt für Raumplanung sowie durch das Bundesamt für Kultur. Fazit: Die SBB-Variante verletzt in wichtigen Abschnitten das geltende Umweltschutz-, Raumplanungs- und Gewässerschutzrecht. Es ist deshalb um so unverständlicher, dass die SBB stur an ihrer Linienführung festhalten, obwohl die Kantonsvariante auf entsprechenden Druck der Kantone und Regionen hin planerisch praktisch gleichwertig ausgearbeitet wurde wie die SBB-Variante.

Die SBB sind jetzt daran, Fehler, wie sie vor 30 Jahren beim Bau der Autobahnen gemacht wurden, zu wiederholen, indem wie damals zu wenig Rücksicht auf die Natur genommen wird. Man hat damals an der Natur Raubbau betrieben und ist heute auf dem schlechtesten Weg dazu, dasselbe zu tun. Dies darf sich nicht wiederholen. In unserem kleinen, sehr dichtbesiedelten Land können wir uns dies nicht mehr leisten, und vor allem akzeptiert die betroffene Bevölkerung dies nicht mehr.

Damit komme ich zum staatspolitischen Aspekt: Die Betroffenen im Oberaargau und im solothurnischen Wasseramt kämpfen seit Jahrzehnten gegen zu grosse Eingriffe in die Umwelt. In ihrem Kampf haben sie stets die demokratischen Regeln eingehalten. Anlässlich der Geländebegehung durch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im April 1993 oder kürzlich, auf privater Basis, konnten sich zahlreiche Ratsmitglieder ein Bild von der Erbitterung der Betroffenen angesichts der SBB-Pläne machen. Man hat vielfach wirklich den Eindruck, dass die Anliegen der Bevölkerung nicht zur Kenntnis genommen werden.

In anderen, ähnlich gelagerten Fällen, wenn es um die Realisierung umstrittener Grossprojekte ging – ich denke namentlich an «Kaiseraugst» –, schritten die Betroffenen zu illegalen Aktionen, beispielsweise zu Besetzungen, und hatten damit letztlich Erfolg. «Kaiseraugst» wurde nicht gebaut.

Dies gibt denn auch in der Region Oberaargau zu ernsthaften Fragen Anlass.

In einer Petition an den Bundesrat, zugunsten der Kantonsvariante, 1991, getragen von 63 Gemeinden und 17 Organisationen, wurde folgendes ausgeführt: «Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist eines jener nationalen Bauvorhaben, das gegen den Willen der Betroffenen erstellt werden soll. Beim KKW Kaiseraugst hatten die Betroffenen den Bau verhindert. Die Unterzeichnenden nehmen weder Kaiseraugst noch Neuchlen-Anschwilien als Vorbilder. Sie sind bereit, ein nationales Bauwerk entgegen ihren eigenen Interessen zu übernehmen. Sie erwarten aber, dass die Variante Kantone nun po-

litisch und als Folge daraus auch finanziell getragen wird. Wenn dem nicht so wäre, müssten sich diejenigen, die sich bereit erklären, nationale Interessen über eigene Interessen zu stellen, als die Geprellten vorkommen. Das wäre auch ein schlechtes Vorzeichen für die Realisation nationaler Bauwerke anderswo.»

Daraus wird klar ersichtlich, dass es staatspolitisch unklug ist, die betroffene Bevölkerung einfach zu übergehen. Der Glaube an die politischen Institutionen ginge weiter verloren. Sie wissen, dass gerade in der letzten Zeit der Graben zwischen Volk und Behörden ein immer ernster zu nehmendes Problem darstellt. Angesichts dieser Situation – dies sage ich ganz offen, gestützt auf entsprechende Diskussionen in der Region – ist die Möglichkeit einer Volksinitiative zugunsten der Kantonsvariante sehr realistisch. Sie wird sogar – wenn ich die gestrige Diskussion in Erinnerung rufe, und ich befürchte, dass sich auch die heutige ähnlich entwickeln dürfte – immer realistischer, falls sich die SBB-Variante gegen den Willen der Bevölkerung durchsetzen sollte.

Ich komme zum finanzpolitischen Aspekt: Die Kantonsvariante würde gemäss Berechnungsstand 1992 – je nachdem, welche einzelnen Massnahmen dazugezählt werden – 400 bis etwa 700 Millionen Franken mehr kosten als die SBB-Variante. Unseres Erachtens sind diese Mehraufwendungen umweltpolitisch mehr als nur gerechtfertigt. Mir ist durchaus bewusst, dass angesichts der aktuellen Finanzlage des Bundes solche Zusatzbegehren auf einen steinigten Boden stossen. In Artikel 3 Absatz 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen ist jedoch die gesetzliche Grundlage dafür vorhanden, die interessierten Kantone, Bern und Solothurn, sowie allenfalls Gemeinden und weitere Interessierte an der Finanzierung der Zusatzkosten der Kantonsvariante zu beteiligen.

Vor die Wahl gestellt, die Tunnels nur mit eigener finanzieller Beteiligung oder überhaupt nicht bauen zu können, könnten sich die betroffenen Kantons- und Gemeindebehörden – davon bin ich überzeugt – nicht verweigern. Ich gehe auf diesen Aspekt anschliessend im Zusammenhang mit der Motion 94.3479 der KVF-NR (Minderheit Ruf) noch näher ein.

Zum verfahrensmässigen Aspekt ist folgendes zu bemerken: Das Plangenehmigungsverfahren ist, wie wir gehört haben, im Gange. Es liegen über 6000 Einsprachen aus der Region vor, darunter auch die Einsprachen der Kantone Bern und Solothurn. Wann ein Entscheid des EVED effektiv zu erwarten ist, ist noch offen. Mit Sicherheit dürfte dann jedoch, wie auch immer der Entscheid des EVED lauten wird, das Bundesgericht angerufen werden. Das bedeutet, dass nochmals etwa ein Jahr vergehen wird, bis der letztinstanzliche, rechtsgültige Entscheid im Plangenehmigungsverfahren vorliegen wird. Fällt dieser Entscheid für die Region günstig aus, erklärt er also die SBB-Variante als nicht gesetzeskonform, dann ist das Begehren der Standesinitiative, das politische Anliegen der Region, erfüllt. Ist aber der Entscheid für die SBB-Variante günstig und somit für die Region ungünstig, dann – und darum geht es bei diesem Vorstoss – ist ein politischer Entscheid gefordert.

Es geht dann nicht um die Verlagerung der Zuständigkeiten im Plangenehmigungsverfahren, sondern um einen politischen Entscheid – allenfalls verbunden mit einer finanziellen Beteiligung der Kantone. Für diesen Fall muss das entsprechende Vorgehen vorbereitet werden. Dazu gibt uns diese Standesinitiative die Möglichkeit.

Der Bundesrat lehnt die Initiative bekanntlich u. a. mit dem Argument ab, sie greife in eine bestehende Zuständigkeitsordnung ein und verändere die durch den Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte geschaffene Ordnung.

Dem ist entgegenzuhalten, dass das Parlament natürlich befugt ist, im Rahmen eines Erlasses die von ihm selber geschaffene Zuständigkeitsordnung in einem zentralen Punkt zu verändern, wenn dies aus politischen Gründen geboten erscheint. Es geht hier nicht um irgendeine Strecke im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000», sondern um das Rückgrat, das gemäss Ihrem gestrigen Beschluss nun realisiert werden soll. Eine Sonderbehandlung ist deshalb unseres Erachtens gerechtfertigt und nicht von der Hand zu weisen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auf den bekannten Einwand von Bundesrat Ogi eingehen, wonach eine Folgegebung der Standesinitiative zu einer weiteren Verzögerung der ganzen Realisierung der Linie Mattstetten–Rothrist und damit von «Bahn 2000» führen würde: Die über 6000 Einsprachen wurden grossmehrheitlich eingereicht, weil die SBB eine Variante aufgelegt haben, die nicht dem politischen Willen der betroffenen Bevölkerung entspricht. Das Einsprache- und Beschwerdeverfahren, das die SBB also selbst provoziert haben, bewirkt Verzögerungen in der Realisierung von mindestens zwei bis drei Jahren. Wären die SBB auf die Anliegen der Kantone und die Empfehlungen der massgeblichen Bundesämter eingeschwenkt, hätten viele Einsprachen und damit Verzögerungen vermieden werden können. Auch mit einem Weiterzug des Departementsentscheides an das Bundesgericht seitens der Betroffenen müsste man nicht rechnen. Es wäre möglich gewesen, den Bau sofort in Angriff zu nehmen.

Die Mehrkosten, welche die Verzögerungen bringen, hätten für die Finanzierung eines oder beider Tunnels eingesetzt werden können. Letztlich kostet also das Vorgehen der SBB mindestens soviel, wenn nicht mehr, wie die beiden Tunnels, wenn man sie sofort hätte bauen können. Ich bin auch sicher, dass das Bauverfahren bereits im Gange wäre, wenn die SBB von Anfang an ein Einsehen gehabt hätten.

Ich bitte Sie deshalb, der Standesinitiative Bern Folge zu geben.

Es könnte dann durch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im Sinne der Standesinitiative eine Vorlage ausgearbeitet werden, die rechtzeitig bereit sein dürfte, um den Kantonen am Ende des Plangenehmigungsverfahrens die entsprechenden Möglichkeiten – wie ich sie zitiert habe – zu eröffnen und den Bau der Kantonsvariante zu ermöglichen, dies nach dem Motto, wie wir es dieser Tage entlang der N 1 lesen können: «Du liebe Bahn, ab in den Muniberg!»

Ich gehe noch kurz auf die Motion 94.3479 der KVF-NR (Minderheit Ruf) ein. Eine entsprechende Motion ist in unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ganz knapp – mit 11 zu 10 Stimmen – abgelehnt worden. Unsere Motion ist mit derjenigen der KVF-SR (Minderheit Büttiker) (AB 1993 S 283) fast identisch.

Sie will den Bundesrat beauftragen, dem Parlament eine Vorlage für eine allfällige Finanzierung der von den Kantonen Bern und Solothurn für die Neubaustrecken von «Bahn 2000» vorgeschlagenen Variante zu unterbreiten. Es sind dabei die Kostenberechnungen für den Abschnitt Mattstetten–Rothrist sowohl für die Variante SBB, die Varianten der Kantone Bern und Solothurn sowie für die vom EVED im Plangenehmigungsverfahren gewählte Linienführung, sofern sie von der SBB-Variante abweichen sollte, auf den gleichen Stand zu bringen und dem Parlament vorzulegen. Es handelt sich bei diesem Vorstoss aus meiner Sicht um einen Eventualantrag für den Fall, dass der Standesinitiative Bern keine Folge gegeben werden sollte.

Neu – im Gegensatz zur Motion der KVF-SR (Minderheit Büttiker) – will unser Vorstoss, dass für die Finanzierung der von den Kantonen Bern und Solothurn verlangten Linienführung eine Variante vorgeschlagen wird, die finanzielle Beteiligungen der interessierten Kantone und Gemeinden gemäss Artikel 3 Absatz 3 des SBB-Gesetzes vorsieht. Gestützt auf diese Gesetzesbestimmung, an die bisher sehr wenig gedacht worden ist, können Dritte an Investitionen und Leistungen der Bundesbahnen, an denen sie in besonderem Masse interessiert sind und für die sie entsprechende Begehren gestellt haben, angemessen beteiligt werden, wenn diese Investitionen nicht gestützt auf gesetzliche Grundlagen zu erfolgen haben. Die angemessene Beteiligung kann gemäss SBB-Praxis zwischen null und hundert Prozent betragen. Die zu berücksichtigenden gesetzlichen Anforderungen sind u. a. jene des Umweltschutzgesetzes sowie des Natur- und Heimatschutzgesetzes.

Eine Überwälzung von Investitionen kann jedoch nur dort in Frage kommen, wo die Wünsche Dritter Mehrkosten verursachen, die zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen nicht notwendig sind.

Mit anderen Worten: Dritte können nur an Kosten beteiligt werden, die durch eigene Wünsche verursacht werden, welche

über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen und die nicht durch betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Grundsätze gerechtfertigt sind. Konkret würde dies nun bedeuten, dass nach einem letztinstanzlichen Entscheid des Bundesgerichtes – im für die Region ungünstigen Fall – zugunsten der SBB-Variante die Möglichkeit eröffnet würde, dass sich die Kantone am Bau der von ihnen gewünschten Tunnels beteiligen könnten, und zwar im Rahmen eines Ausmasses, das dann noch auszuhandeln wäre.

Vor die Wahl gestellt – davon bin ich angesichts der Stimmung in der Bevölkerung und trotz der schlechten Finanzlage der beiden Kantone überzeugt –, kämen die Kantone nicht darum herum, den entsprechenden Schritt zu tun. Die konkrete Alternative im entscheidenden Zeitpunkt ist nicht zu vergleichen mit der bereits erfolgten unverbindlichen Voranfrage, welche die Kantone natürlich in Unkenntnis eines bundesgerichtlichen Entscheides eher zurückhaltend beantwortet haben, was verständlich ist. Eine Finanzierung müsste also keineswegs nur über die Bundeskasse erfolgen, sofern das Bundesgericht zum Schluss kommen sollte, die SBB-Variante sei im wesentlichen gesetzeskonform und die Begehren der Kantone gingen über das gesetzlich Notwendige hinaus.

Herr Bundesrat Ogi befürchtet, es könnte ein Präjudiz geschaffen werden, wenn man diese beiden Tunnels realisieren würde. Ich gehe mit ihm darin einig, dass dies so sein könnte, und ich sage es auch hier, und nicht nur in der Kommission: Wenn das Präjudiz so ausgestaltet wird, dass man den Kantonen die Möglichkeit eröffnet, zusätzliche Wünsche anzubringen und realisieren zu lassen, sofern diese zu einem bestimmten Prozentsatz von ihnen finanziert werden, so scheint mir dies kein schlechtes Präjudiz zu sein. Die Kantone haben jeweils die Möglichkeit, sich dafür oder dagegen zu entscheiden. Ich erinnere daran, dass sowohl der Kanton Bern als auch der Kanton Solothurn ähnliche finanzielle Probleme haben wie der Bund und dass es deshalb gar nicht so leicht sein dürfte, entsprechende Forderungen auf kantonaler Ebene durchzubringen.

Ich möchte den Vertretern des Kantons Tessin und dem Vertreter des Kantons Uri sowie den Kolleginnen und Kollegen aus dem Berner Oberland und dem Wallis deutlich sagen: Wenn Sie der Standesinitiative Bern zustimmen, dann schaffen Sie ein Präjudiz zu Ihren eigenen Gunsten. Sie können bei ähnlich begründeten Begehren einer betroffenen Region grössere Chancen für deren Realisierung erwarten, immer unter der Voraussetzung, dass ein ähnliches Modell vorliegt, wie ich es für den konkreten Fall vorgeschlagen habe, nämlich eine finanzielle Mitbeteiligung der betroffenen Kantone. Sie könnten also mit demselben Recht im Rahmen einer Realisierung der Neat ähnliche Begehren stellen. Es liegen bereits entsprechende substantielle Begehren der Kantone Tessin und Uri vor, namentlich für die Realisierung der vorgesehenen Neat-Gothard-Neubaustrecke.

Ich möchte Sie aus diesen Gründen abschliessend nochmals ersuchen, entweder der Standesinitiative Folge zu geben oder – eventualiter – die Motion 94.3479 zu überweisen.

Vollmer Peter (S, BE), Sprecher der Minderheit: Wenn ich gestern noch viel Lob aussprechen konnte, muss ich heute ein bisschen kritischer werden; nicht in der Sache, sondern vor allem gegenüber dem Vorgehen des Departementes und vor allem auch der SBB.

Die Standesinitiative Bern nimmt ein absolut verständliches Anliegen auf. Diese Region hat ein Anliegen aufgenommen, das es ernst zu nehmen gilt, dem wir bestmöglich Rechnung tragen sollten. Was wäre eine angemessene und adäquate, anständige Antwort unseres politischen Systems auf dieses Anliegen einer Region?

Eine Antwort wäre, dass diese Vorschläge aus der Region möglichst fachgerecht und unabhängig beurteilt werden, dass man möglichst gleichwertige Kostenberechnungen macht, dass man die Zusammenhänge zwischen dieser Kantonsvariante und dem gesamten finanziellen Aspekt sowie dem ganzen Baufahrplan dieser «Bahn 2000» in der ersten Etappe aufzeigt.

Aber was hat man gemacht? Was haben vor allem die SBB gemacht? Man hat während Jahren Techniker in die Landschaft geschickt, die den Menschen zu erklären versuchten, warum gerade nur ihr Projekt, diese offizielle Variante, einzig richtig sei und nur diese offizielle Variante verkehrspolitisch vertretbar und vor allem auch technisch die richtige Variante sei. Diese Techniker haben nicht gemerkt, dass es eine politische Frage ist, wie man mit Anwohnern einer Region umgeht, und dass man auf ihre berechtigten Sorgen eingehen muss.

Im Departement – und hier kommt jetzt meine Kritik – hat man aus dieser politischen Frage eine juristische Frage gemacht. Man hat ein Projekt aufgelegt, man hat sich auf das Ergebnis des Bewilligungsverfahrens versteift.

Es ist durchaus richtig, wenn der Bundesrat sagt, die Umweltschutzgesetzgebung, die Gewässerschutzvorschriften und alles weitere, müsste im Rahmen des aufgelegten Projektes erfüllt sein, sonst könne die Bewilligung nicht erteilt werden. Aber es ist nicht nur eine juristische Frage, ob wir bereit sind, die Auflagen der Umweltschutzgesetzgebung einzuhalten. Es ist auch eine politische Frage, wieviel wir dieser Region mit ihren Anliegen und Sorgen entgegenkommen wollen, wieviel wir dafür aufwenden wollen, dieser Region in ihren Ängsten und Sorgen gegenüber der offiziellen Variante entgegenzukommen.

Wo stehen wir heute? Ich habe viel Verständnis dafür – denken Sie an die Debatte und den Beschluss von gestern –, dass man nicht einfach beliebig viel Geld für eine bestimmte Neubaustrecke ausgeben kann. Wir müssen dieses Geld der «Bahn 2000», das in dieser ersten Etappe limitiert ist, möglichst für ein Netz, verkehrspolitisch effektiv, ausgeben. Wir können nicht alles auf einen Ast konzentrieren.

Dennoch ist es für die politische Diskussion peinlich – peinlich, ich kann es nicht anders umschreiben –, dass wir heute noch keine vergleichenden Unterlagen haben, die es uns ermöglichen würden, diese beiden Varianten gegeneinander abzuwägen und sowohl finanzpolitisch wie auch im Gesamtzusammenhang von «Bahn 2000» einen Entscheid zu fällen. Solche Unterlagen fehlen uns. Im Bericht des Bundesrates zur «Bahn 2000» ist man darauf praktisch nicht eingegangen, nur mit ein paar kursivgedruckten Sätzen. Auch im Bericht der Kommission suchen Sie vergeblich nach solchen konkreten Unterlagen, die es ermöglichen würden, diese beiden Varianten auch unter dem finanzpolitischen Aspekt gegeneinander abzuwägen.

Hier, meine ich, müsste man eigentlich noch etwas nachholen. Ich habe – wie bereits gesagt – Verständnis, wenn viele mit der Standesinitiative Mühe haben, weil sie die Auslösung einer «finanziellen Lawine» befürchten und deshalb nicht jetzt schon definitiv auf eine Variante einschwenken möchten, die unter Umständen sehr viele Folgekosten auslösen wird.

Wir sollten – und das wäre das politisch Richtige –, um diesen Entscheid, welche Variante hier nun die richtige ist und ob wir diesen Ängsten der Region Rechnung tragen können, fällen zu können, zuerst auch die richtigen Entscheidgrundlagen vor uns haben. Der Bundesrat wendet gegen dieses Vorgehen ein, dass die Kompetenzen verschoben würden, wenn das Parlament das verlangte, wie die Minderheit es der Kommission in ihrer Motion (94.3480) dargelegt hat.

Dieses Argument ist wenig verständlich: Der Rat will nicht entscheiden, welche Variante rechtlich möglich ist, welche Variante rechtlich dann auch die Hürden des Baubewilligungsverfahrens nehmen kann. Der Rat soll einen politischen Entscheid fällen. Er soll sagen, wieviel ihm diese Kantonsvariante unter Umständen wert ist, um damit den Anliegen der Bevölkerung in dieser Region Rechnung zu tragen. Ich verstehe diesen Minderheitsantrag als Mittelweg. Ich meine, dass wir es dieser Region schuldig sind, nicht einfach mit einer schroffen Ablehnung die Türe zuzuschlagen, sondern vom Bundesrat zu verlangen, uns zuerst einmal gesicherte Daten zu beiden Varianten auf den Tisch zu legen, damit wir in Kenntnis der bestmöglichen Fakten einen Entscheid fällen können. Dies zumindest sind wir heute diesen Anliegen der Region schuldig.

Wir werden, Herr Bundesrat Ogi, die Unterstützung dieser Bevölkerung, die als Anwohner dieser Neubaustrecken in einem

besonderen Verhältnis zur «Bahn 2000» steht, noch brauchen – sei es in späteren Etappen von «Bahn 2000», sei es im Zusammenhang mit der Finanzierung der Neat. Es wäre deshalb klug, heute nicht eine Politik des Türzuschlagens zu betreiben, sondern eine Politik, die die Anliegen der Region ernst nimmt, ohne uns – das ist meines Erachtens genau die Absicht dieses Minderheitsantrages – jetzt bereits in ein finanzielles Abenteuer zu stürzen. Das können wir uns nicht leisten. Da bin ich mit dem Bundesrat einverstanden. Die Mittel für die Umsetzung von «Bahn 2000» sind beschränkt, deshalb ist es – auch finanzpolitisch – um so wichtiger, dass wir als Parlament einmal beide Varianten gut gerechnet auf dem Tisch haben, um dann einen Entscheid fällen zu können.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen. Geben Sie damit ein Zeichen, dass wir die Anliegen dieser Region ernst nehmen und nicht einfach von vornherein die Türe zuschlagen wollen, so, wie das die Techniker der SBB während Jahren in dieser Region getan haben. Setzen wir ein anderes Zeichen! Lassen wir uns die Handlungsmöglichkeit offen, in einem späteren Zeitpunkt die richtigen finanzpolitischen Entscheide noch zu fällen.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben und den Minderheitsantrag sowie die Motionen abzulehnen.

Die erste Etappe von «Bahn 2000» konzentriert sich bekanntlich auf das Dreieck Basel/Bern/Zürich. Von den ursprünglich vier Neubaustrecken ist noch eine übriggeblieben, die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit dem Ast nach Solothurn. Dieser Abschnitt bildet das Herzstück, die Schlüsselstrecke, des gesamten Konzeptes von «Bahn 2000» und damit auch der ersten Etappe.

Warum muss die Standesinitiative Bern abgelehnt werden? Ausschlaggebend sind finanzpolitische, umweltpolitische, aber auch staatspolitische Gründe. Die Kantone Bern, Solothurn und Aargau hatten die Möglichkeit, sich zu den von den SBB eingereichten Plänen zu äussern. Bei der Strecke Rothrist–Murgenthal im Kanton Aargau konnten alle Einsprachen berücksichtigt werden. Der Kanton Solothurn schlägt nur den Weg über das Einspracheverfahren ein.

Der Grosse Rat des Kantons Bern beschloss am 30. Mai 1991 gegen den Antrag des Regierungsrates, eine Standesinitiative einzureichen, die eine umweltfreundlichere Linienführung als die von den SBB überarbeitete verlangte. Die zur Diskussion stehende Neubaustrecke war bereits damals bei der Beratung des Konzeptes «Bahn 2000» im Parlament umstritten.

Was ist seit der Volksabstimmung im Jahre 1987 geschehen, und warum würde die Annahme dieser Kantonsvariante das gesamte Konzept «Bahn 2000» in Frage stellen? In der Abstimmungsbotschaft wurde die Teilstrecke Mattstetten–Rothrist auf 700 Millionen Franken veranschlagt. Rund zwei Kilometer dieser Neubaustrecke hätten in einen Tunnel verlegt werden sollen. Dieses ursprüngliche Projekt musste dann – die Gründe dafür sind Ihnen bekannt – von den SBB gründlich überprüft werden.

Gemäss überarbeitetem SBB-Projekt will man die erwähnte Eisenbahnlinie durch einen 11,6 Kilometer langen Tunnel führen, was rund 26 Prozent der Strecke entspricht. Die Baukosten erhöhen sich damit um etwa 750 Millionen auf 1,458 Milliarden Franken. Bei der Verwirklichung der Kantonsvariante auf dem Gebiet des Kantons Bern würden mit dem Munibergtunnel weitere 8,1 Kilometer der Linie unter Tag gelegt; 40 Prozent der Neubaustrecke wären dann in Tunnels. Zusammen mit dem Ösch-Önz-Tunnel, einem Begehren des Kantons Solothurn, wären dann rund 50 Prozent der Linienführung unter Tag, und die Mehrkosten gegenüber der überarbeiteten SBB-Variante würden sich um weitere 700 Millionen Franken erhöhen, was rund 10 Prozent der Gesamtkosten für die erste Etappe der «Bahn 2000» ausmache.

Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist käme mit der Erfüllung der Wünsche der Kantone Bern und Solothurn auf rund 2,2 Milliarden Franken zu stehen. Zum Vergleich sei noch darauf hingewiesen, dass die bestehende SBB-Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist gesamthaft nur über 500 Meter im Tunnel verläuft.

Die Standesinitiative Bern verlangt damit einen neuen Bundesbeschluss für die Verwirklichung der sogenannten Kantonsvariante. Damit müsste der Volksentscheid, nämlich die Realisierung des flächendeckenden Angebots von «Bahn 2000», wohl «begraben» werden.

Zu den ernstzunehmenden Bedenken der Direktbetroffenen: Die Neubaustrecke führt durch das Wasseramt, eine sehr bedeutende Kulturlandschaft im Mittelland. Der Kulturlandverlust würde mit der überarbeiteten SBB-Variante rund 120 Hektaren betragen.

Die vorberatende Kommission hat eine Besichtigung vor Ort durchgeführt und auch mit der betroffenen Bevölkerung Gespräche geführt. Für mich persönlich war diese Erkundung sehr beeindruckend. Selbstverständlich muss auch hier mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln versucht werden, die Belastung der Bevölkerung und der Umwelt zu minimieren. Das Verfahren gemäss Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte sieht eine Abwicklung vor, die diese Interessenabwägung möglich macht und es erlaubt, die günstigste Lösung zu finden.

Sollte die vorgesehene Linienführung zum Beispiel nicht umweltverträglich sein, so müsste das Bundesgericht die entsprechenden Beschwerden gutheissen. Das Buwal bezeichnet die SBB-Variante als nicht umweltverträglich, sagt aber nichts darüber aus, dass nur eine Variante mit zusätzlichem Tunnel in Frage komme. Eine Klammerbemerkung: Ich kenne keine Neubaustrecken, weder von Strassen noch von Bahnen, die als umweltverträglich bezeichnet wurden. Das Beispiel der Neubaustrecke auf dem Gebiet des Kantons Aargau hat gezeigt, dass man vernünftige Lösungen finden kann.

Nun noch zu den staatspolitischen Überlegungen: Auch die Projekte der «Bahn 2000» sind Investitionen für die Zukunft und von übergeordnetem Landesinteresse. Lokale und regionale Wünsche haben in diesem Fall zurückzustehen. Die Annahme der Standesinitiative Bern würde eine Durchbrechung der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung bedeuten. Das Parlament müsste in einer Frage entscheiden, für die gemäss neuem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte das EVED und das Bundesgericht zuständig sind.

Bezüglich Ausbaustandard müssen auch aus staatspolitischen Gründen alle Kantone gerecht und gleich behandelt werden. So behält sich der Kanton Aargau zum Beispiel vor, verschiedene weitgehende Forderungen zu stellen, sollte der bisherige allgemeine Ausbaustandard in anderen Kantonen, in diesem Fall im Kanton Bern, erhöht werden. Auch aus diesem Grund wäre die Realisierung der «Bahn 2000» gefährdet. Im Zusammenhang mit der Projektierung und Realisierung von Eisenbahn-Grossprojekten wird bei jeder Gelegenheit immer wieder behauptet, es koste ja ohnehin alles mehr als vorausgesagt, die Kostenvorgaben würden ohnehin nicht eingehalten. Es wird von Debakel, von Fiasko gesprochen, und immer wieder werden die Beispiele Furka und Centovalli erwähnt.

Es gibt auch positive Meldungen. Ich bin im Besitze einer Zusammenstellung der wichtigsten SBB-Grossprojekte seit dem Jahre 1969. Per saldo schliessen diese Arbeiten mit Minderkosten von 60 bis 70 Millionen Franken ab. Sicherlich ist das eine gute Qualifikation für das Team Weibel/Fagagnini bei den SBB, aber auch für das Team von Direktor Friedli vom Bundesamt für Verkehr.

Ein weiteres Grossprojekt ist in der Realisierungsphase – hat mit den SBB aber nichts zu tun –; ich meine den Vereintunnel. Frau Diener hat gestern das Stichwort «Vereina» mit dem Stichwort «Fiasko» verbunden. Wie ist hier die Kosten- und die Terminalsituation zu beurteilen? Etwa 8,5 Kilometer des Tunnels sind erstellt, das sind etwa 40 Prozent der gesamten Tunnellänge von 21,5 Kilometern und 50 Prozent des gesamten Tunnelausbruchs. Die Termine werden eingehalten, und was Sie am meisten interessieren wird: Die sogenannte Geologie-reserve beträgt nach wie vor ungefähr 10 Millionen Franken. Dies trotz teilweise schwieriger Verhältnisse, vor allem auf der Nordseite des Bauwerkes. Dies sind sicherlich positive, beruhigende Informationen im Hinblick auf die bevorstehenden Diskussionen über die Eisenbahn-Grossprojekte.

Das Konzept «Bahn 2000» ist eine Angebotserweiterung im öffentlichen Verkehr. Dies bedeutet eine Entlastung der Strasse und erfordert eine Kapazitätserhöhung bei der Bahn. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist umweltfreundlich und bedeutet auch Rücksicht auf die Natur. Die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» ist deshalb auch ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz.

Der Kanton Bern ist mit einer Maximalforderung an uns herangetreten. Diese Forderung würde dazu führen, dass das Projekt «Bahn 2000» insgesamt verzögert, ja verhindert würde, weil die finanzielle Schmerzgrenze eindeutig überschritten wird.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion, der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben und die Minderheitsanträge und die Motionen abzulehnen.

Steiger Hans (S, ZH): Im Gegensatz zu Kollege Bezzola können ich und zumindest ein grösserer Teil meiner Fraktion dem Antrag, dieser Standesinitiative Folge zu geben, zustimmen. Nach Besichtigung der betroffenen Gebiete bin ich davon überzeugt, dass das, was der Kanton Bern und auch der Kanton Solothurn im Zusammenhang mit diesem Bahnprojekt fordern, kein Luxus ist.

Für mich ist das, was wir zu entscheiden haben, in allererster Linie eine Frage des Landschaftsschutzes; diese ist für mich gewichtig.

Auf einem der Transparente, die uns – mindestens denen, die mit der Bahn von Zürich her an die Session nach Bern gefahren sind – vor Augen gehalten wurden, heisst es: «Die SBB-Variante ist billiger, weil sie auf unsere Kosten geht.» Das trifft den Kern der Sache. Wäre ich Pfarrer Sieber, dann hätte ich mir vielleicht eines dieser grossen gelben Ausrufezeichen organisiert und hier in die Höhe gehalten. Ich glaube, damit ist dort ein richtiges Argument in die Landschaft gestellt worden. Ich bin froh, dass sich der Kanton Bern zum Anwalt der Landschaft gemacht hat, die den Preis für dieses Bahnprojekt sonst zu zahlen hätte.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben die Vorschläge des Kantons Bern schon gestern im Zusammenhang mit dem Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» fast ins absurde überzogen und entsprechend glossiert. Kollege Fischer-Seengen hat vorhin von Perfektionismus gesprochen. Perfektionismus und Luxus sind heute Schlagworte, die bei der gegenwärtigen Finanzlage sehr leicht als «Totschlagworte» für alles benutzt werden können.

Wir hören es von Bundesrat Ogi derzeit auch gefährlich oft, wenn es um Vorschläge der Kantone zur Ausgestaltung der Neat geht. Da wird davon gesprochen, Luxus liege heute nicht mehr drin. Diese Haltung steht einer ernsthaften Prüfung wirklich optimaler Lösungen im Weg; sie könnte am Schluss mit der Ausschöpfung aller Mittel, die zur Verfügung stehen, auch zu entsprechenden Verzögerungen führen. Am Ende könnte der Weg, den wir jetzt einschlagen, um billiger und rascher zu handeln, zum längeren und teureren Weg werden. Kollege Fischer-Seengen selbst hat vorhin als Kommissionssprecher die regionale Opposition quasi schon auf den Gang zum Bundesgericht verwiesen. Diese Bemerkung geht auch an die etwas skeptischeren Kolleginnen und Kollegen im eigenen Umfeld.

Ich stelle zurzeit bei den Freundinnen und Freunden des öffentlichen Verkehrs eine gewisse Panik fest, möglichst bald und möglichst billig noch möglichst viel zu bauen, weil man nicht weiss, ob und was in der Zukunft überhaupt noch möglich sein wird. Diese Rechnung könnte sachlich und politisch falsch sein und der Bahn letztlich schaden. Öffentlicher Verkehr, der mit Umweltschutz argumentiert und sich dann im Effekt gegen Umwelt- und Landschaftsschutz stellt und auswirkt, ist nicht mehr glaubwürdig.

Der Kanton Bern machte seriöse und plausible Vorschläge für umweltverträglichere Linienführungen. Diese Vorschläge und diese Initiative verdienen Unterstützung. Sie verdienen zumindest eine ebenso seriöse Prüfung, wie das, was die Bahn heute vorlegt.

Damit komme ich zu den vorliegenden Motionen der Kommissionsminderheiten: Für mich handelt es sich bei diesen

Motionen um mögliche Auffangpositionen für den Fall, dass die Standesinitiative abgelehnt werde sollte. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, wenn Kolleginnen und Kollegen heute das Gefühl haben, sie hätten zu wenig Entscheidungsgrundlagen für ein klares Ja oder Nein zur Standesinitiative, zu den Varianten, die zur Diskussion gestellt sind. Bei den Motionen geht es darum, diese Variantenvergleiche möglich zu machen.

Weil der Vorstoss Vollmer etwas weiter, etwas umfassender formuliert ist, gab die SP-Fraktion der Minderheit Vollmer den Vorzug. Vielleicht – ja höchstwahrscheinlich – wäre dieser Zwischenschritt nicht notwendig, wenn die Vorarbeiten des Departementes und der SBB zuhanden der Kommission seriöser gewesen wären.

Der Kommissionssprecher hat gesagt, dass sich die Kommission mit der Standesinitiative Bern sehr gründlich befasst habe. Das finde ich ein sehr grosses Wort. Ich würde allenfalls sagen, die Kommission habe sich gründlich mit dieser Standesinitiative auseinandersetzen wollen. Sie hat Besichtigungen gemacht, sie hat sich orientieren lassen. Die Kommission setzte dann im April 1993, nach Besichtigung und Orientierung, ihre Beratungen aus, bis der Bericht von «Bahn 2000» vorlag, weil sie die Frage in einem grösseren Zusammenhang prüfen wollte. Sie wünschte ausdrücklich Variantenvergleiche – zur Vorbereitung dieser Diskussion.

Dieser Wunsch wurde nicht ernst genommen: Was nach einhalb Jahren an Entscheidungshilfen dazukam, war nicht nur ungenügend, sondern praktisch nichts; Herr Vollmer hat das vorhin fast noch etwas zu sanft kritisiert. Wir waren nach einhalb Jahren keinen Schritt weiter, um entscheiden zu können.

Das ist der Grund dafür, dass dieselbe Forderung heute erneut vorliegt, jetzt ans Plenum adressiert. Wir wollen jetzt mit einer Motion verbindlich das bekommen, was wir aufgrund unserer Forderung in der Kommission von den zuständigen Stellen nicht erhalten haben. Wir wollen sie damit auch zwingen, die vorliegenden Vorschläge aus den Kantonen ernsthafter zu prüfen.

Ich meine: Wer in der Diskussion der gestrigen Sitzung das Ungenügen der Planung von «Bahn 2000» im grossen kritisiert hat, muss hier auch im Detail Konsequenzen ziehen und mit dieser Motion eine gründlichere Arbeit veranlassen.

Die Mehrheit der Kommission hat sich, vor allem im schriftlichen Bericht, so nobel auf eine Position der Nichteinmischung zurückgezogen: Der Rat habe bei «Bahn 2000» bewusst den Anfangs- und Endpunkt gesetzt, und damit basta! Wenn sich die Kommissionssprecher dann wenigstens hier dieser noblen Zurückhaltung befleissigt und gesagt hätten, das sei nicht ihre Sache. Faktisch haben aber beide sehr deutlich, auch in der Sache, gegen die Vorschläge des Kantons Bern Stellung bezogen. Damit wäre eine klare Ablehnung der Standesinitiative hier im Rat ganz klar ein Präjudiz, das politisch legitimieren würde, sich nicht weiter ernsthaft mit diesen Varianten auseinanderzusetzen. Ich finde, dass die Argumentation, die so formal grundsätzlich im Bericht angedeutet ist – Nichteinmischung –, hier in der Praxis nicht zum Tragen kommt.

Wenn wir so verfahren, wird – unter den jetzigen Umständen – stets und in allen Fällen die billigste Lösung zum Zuge kommen und nicht die beste, und das wäre politisch falsch.

Schmidhalter Paul (C, VS): 1. Bis etwa 1980 laborierten wir in der Schweiz an einer neuen Haupttransversale herum, von 1980 bis 1985 wurde die Botschaft zu «Bahn 2000» kreiert, 1987 hatten wir eine Volksabstimmung – und 25 Jahre danach haben wir keinen Laufmeter Neubaustrecke gebaut! Herr Generaldirektor Weibel hat uns letzte Woche darüber orientiert, dass er auf jeden Fall noch mit einer Bauzeit von etwa acht Jahren rechnet, d. h., wir werden etwa im Jahre 2003 oder 2005 diese Neubaustrecke haben. Wir sollten uns alle miteinander schämen. Wir haben versagt und sollten Reue und Leid zeigen – und vor allem Busse tun.

2. Die Strecke vom Bodensee an den Genfersee ist die Paradestrecke der SBB. Man hat in den Jahren 1985 bis 1992 32 Prozent mehr Personen transportiert als vorher. Das Kon-

zept «Bahn 2000» sah eine Steigerung der Netzkapazität von 30 Prozent vor. Sie sehen also, dass die SBB nicht geschlafen haben. Sie haben etwas realisiert, sie haben auf jeden Fall diesen Mehrverkehr im Personentransport geleistet, und daher kann man nicht sagen, dass sie nichts gemacht hätten; sie konnten nur keine Neubaustrecke bauen.

3. Diese Strecke ist das allerwichtigste Element des Konzeptes «Bahn 2000», das auf einem Stundentakt respektive auf einem Halbstundentakt aufbaut. Sie können bereits in der Botschaft von 1985 nachlesen, dass mit dieser Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten vier Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: Für Bern–Zürich wird die Reisezeit um 17 Minuten verkürzt; Bern–Basel minus 17 Minuten; Bern–Luzern minus 21 Minuten; die vierte Fliege – die macht mir am meisten Freude – ist die Zufahrt zum Lötschberg-Basistunnel. Das stand auch bereits 1985 in der Botschaft. Daher ist diese Strecke das Rückgrat oder die «colonne vertébrale» dieses Konzeptes und muss unbedingt so rasch als möglich realisiert werden.

4. Kostenschätzung 1985 – ich war in der Kommission –: Man hat uns gesagt, dass für diese 47 Kilometer 700 bis 800 Millionen Franken benötigt werden, das sind durchschnittlich 15 000 Franken pro Laufmeter. Das sagt eigentlich schon alles aus. Wir haben uns dann überlegt, dass man umweltverträglicher bauen muss, und die Kommission hat sage und schreibe 50 Millionen Franken freigegeben.

5. Der Vergleich zur Neat – ich war auch in der Kommission der Neat –: Da hat uns der Bundesrat ein Konzept vorgelegt, das einen Kredit von 10 Milliarden Franken vorsah. In einer Nacht, in zwölf Stunden, hat uns das Departement Ogi eine Erhöhung dieses Kredites auf 14,5 Milliarden Franken vorgeschlagen; in einer Nacht haben wir dort also 4500 Millionen Franken dazu geschlagen! Und heute müssen wir einsehen, dass das noch zuwenig ist.

Ich auf jeden Fall war am Morgen in dieser Sitzung sprachlos. Ich glaubte, wir würden die Volksabstimmung verlieren, wenn wir von 10 Milliarden auf 14,5 Milliarden Franken gingen. Aber das Volk hat uns trotzdem recht gegeben.

6. Ein letzter Vergleich, zum Strassenbau: Wir bauen momentan im Wallis an einer Autobahn. Die Strecke Siders–Brig ist noch nicht angefangen. Es sind 33 Kilometer. 1980 machte Professor Bovy einen Kostenvoranschlag von 700 Millionen Franken, also genau gleichviel wie für diese Neubaustrecke. Stand 1994: 2,6 oder 2,7 Milliarden Franken, d. h. Faktor 4, also viermal mehr in der gleichen Zeit.

Wenn Sie nun die Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten nehmen: 1985 sprach man von 750 Millionen Franken, heute spricht man, unter Berücksichtigung aller Wünsche, von 2,1 Milliarden Franken. Das ist schlicht und einfach nur Faktor 3, d. h. also, wir haben hier auf jeden Fall noch nicht das erreicht, was wir im Strassenbau erreichen.

Es ist ganz klar, dass bei all diesen Projekten eine Unterschätzung der Kosten die Ausgangslage war. Dann kommt die Teuerung dazu. Dort kann man irgendwelche Rechnungen machen, die aber immer problematisch sind. Wir müssen daran denken, dass wir beim Landerwerb in einem besiedelten Gebiet Preissteigerungen von den Faktoren 10 und 15 haben und nicht nur 2 und 3. Dann kommt noch die Umweltverträglichkeit hinzu. Dort kann ich Ihnen noch einmal einen Vergleich bringen. Wir haben im Wallis von St. Maurice bis Siders eine Autobahn zu 7,7 Prozent unter dem Boden gebaut, die Strecke Siders–Brig fährt bereits zu 43 Prozent unter dem Boden, das ist genau gleich viel wie bei dieser Neubaustrecke.

Sie sehen also, wir brauchen eine aussergerichtliche Einigung zwischen Bund und Kanton, und man muss versuchen, diesen Siedlungsraum zu schützen. Als Ingenieur kann ich Ihnen sagen, dass das Problem z. B. einer Region wie Roggwil–Langenthal–Aarwangen nur mit einem Tunnel gelöst werden kann.

Es steht in der Botschaft über die erste Etappe von «Bahn 2000», auf Seite 61, ganz klar, dass das Parlament den SBB einen Höchstbetrag gibt. Die SBB können nichts machen, aber der Bundesrat muss uns jährlich, bei der Rechnung und dem Voranschlag, den Investitions- und den Finanzplan vorlegen, und wir entscheiden nachher.

Wir sollten auf jeden Fall die Bahn gleich behandeln wie die Strasse: Gleich lange Spiesse für beide Verkehrsträger, sie haben es nötig!

Wyss William (V, BE): Ich bitte Sie dringend, der Standesinitiative Bern Folge zu geben. Ich kann dies auch im Namen verschiedener Mitglieder meiner Fraktion beantragen. Persönlich stehe ich auch hinter dem Konzept «Bahn 2000», wie wir es gestern verabschiedet haben: Ich erachte ein schrittweises Vorgehen als richtig. Nur so lassen sich einzelne Bauprojekte in absehbarer Zeit realisieren.

Warum unterstütze ich die vorliegende Standesinitiative? Nachdem das Schweizer Volk dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt hat, haben die Kantone Bern und Solothurn rasch und unkompliziert mitgeholfen, verschiedene Lösungsvorschläge für eine umweltverträgliche Linienführung auszuarbeiten. Während der Projektierungsphase versuchten die Fachleute der kantonalen und regionalen Planungsämter, die Schweizerischen Bundesbahnen von der Wichtigkeit der verschiedenen Anliegen im Bereich Gewässer-, Umwelt- und Landschaftsschutz zu überzeugen. Leider ohne Erfolg. Beim Behandeln der berechtigten Anliegen der betroffenen Gebiete wurden die Fachleute von den SBB auf die Einsprachemöglichkeiten im Rahmen des öffentlichen Planaufstellungsverfahrens verwiesen. Das Resultat dieser sturen Haltung ist uns allen bekannt: Über 5000 Einsprachen wurden gegen das unbefriedigende Projekt eingereicht.

Ich rufe Ihnen in Erinnerung, warum es sich um ein unakzeptables Projekt handelt: Die projektierte Linienführung nimmt an mehreren Orten absolut ungenügend Rücksicht auf die Grundwasservorkommen und auf die Trinkwasserfassungen. Die projektierte offene Linienführung zerschneidet zu viele wertvolle Waldflächen. Die offene Linienführung durchquert und zerschneidet Natur- und Landschaftsschutzgebiete, sogar solche von nationaler Bedeutung, sowie die einzigartigen Wäldermatten, die im Raume Langenthal in der letzten Zeit mit Mitteln der öffentlichen Hand instand gestellt wurden. Bei Langenthal führt die projektierte Neubaustrecke 30 Meter neben dem Trinkwasserpumpwerk vorbei. Dieses Trinkwasserpumpwerk versorgt 25 000 Menschen.

Dies sind nur einige Aspekte, warum die projektierte Neubaustrecke nicht wie von den SBB vorgeschlagen, sondern im Sinne der Kantonsvariante zu verwirklichen ist. Dem Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zur vorliegenden Standesinitiative entnehme ich auf Seite 2 (in der Mitte) – das wäre auch interessant für Herrn Bezzola, der uns mitgeteilt hat, man hätte ja seine Anliegen einbringen können –, dass die öffentliche Planaufgabe mit Einsprachemöglichkeiten im Januar 1993 eröffnet wurde. Die SBB haben die Variante aufgelegt, die allein das Vorprüfungsverfahren durchlaufen hat; die von den Kantonen Solothurn und Bern vorgeschlagenen Varianten wurden von den SBB nicht übernommen, nicht akzeptiert. Die Pläne müssen nun vom EVED genehmigt werden, und gegen dessen Entscheid in bezug auf allfällige Einsprachen kann beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerden erhoben werden.

Ist dies tatsächlich ein lösungsorientierter Weg, wenn man die Kantone und Regionen einfach ans Bundesgericht verweist? Ich finde es falsch, wenn wir hier beim Suchen nach Lösungen die Betroffenen ans Bundesgericht verweisen. Das Ganze wird auf diese Art verzögert, verteuert, und am Schluss haben wir unzählige unzufriedene Betroffene. Wir müssen doch lösungsorientiert arbeiten und Projekte ausarbeiten, die eine breite Akzeptanz finden! Nur so können wir in nützlicher Frist Bauwerke realisieren.

Die von der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist betroffenen Gemeinden akzeptieren heute den Volkswillen für mehr Mobilität auf der Schiene, aber sie lehnen es ab, dass sie ihre Anliegen nur über komplizierte Rechtsverfahren einbringen können.

Die Kommission hält im weiteren fest, die eidgenössischen Räte hätten willentlich darauf verzichtet, die Details der Linienführung im Bundesbeschluss selbst festzulegen. Die Details seien Sache des Plangenehmigungsverfahrens. Soweit, so gut. Aber hier handelt es sich nicht um Details und nicht um

Kleinigkeiten. Die Kantonsvariante schützt mit ihrer Linienführung die betroffenen Grundwassergebiete und nimmt wesentlich mehr Rücksicht auf die verschiedenen Anliegen in den Bereichen Gewässer-, Umwelt- und Landschaftsschutz. Mit der Überweisung der Standesinitiative könnten Hunderte von Einsprachen, ja sogar Tausende, zurückgezogen werden. Mit der Kantonsvariante erhalten wir ein Projekt, das rasch verwirklicht werden kann. Wir müssen unbedingt ein Projekt verfolgen, das auch politisch akzeptiert wird, wie es Herr Vollmer gesagt hat. Es macht keinen Sinn, ein Projekt zu verfolgen, das nur dank Gerichtsentscheiden eine Chance zur Verwirklichung hat.

In diesem Zusammenhang erinnere ich an das gute Vorgehen bei der Verwirklichung des Grauholtz隧nns im Raume Schönbühl–Mattstetten: Dort wurden Lösungen mit den Gemeinden gesucht, die Einsprachen hielten sich im Rahmen, und ans Bundesgericht wurde niemand verwiesen.

Mit der Variante gemäss Standesinitiative müssen wir weniger Landkäufe tätigen, weniger Land- und Güterzusammenlegungen finanzieren, weniger Grundwasserschutzmassnahmen bauen und finanzieren, weniger Bahnüber- oder -unterquerungen zwischen dem alten und dem neuen Trasse finanziert und bauen und auch weniger Lärmschutzmassnahmen finanzieren. Ich frage mich, ob dies alles bei den Kostenschätzungen berücksichtigt wurde. Vielleicht kann mir Herr Bundesrat Ogi darüber Auskunft geben.

Mit den Kostenschätzungen ist es so eine Sache: Ich bin der Auffassung, dass für den Bau der offenen Neubaustrecken in der Schweiz unverhältnismässig viel Geld ausgegeben wird. Sind die Baukosten für öffentliche Grossprojekte nicht generell zu teuer?

Ich bitte Sie, der Standesinitiative Folge zu geben.

Singeisen Verena (G, BE): Die grüne Fraktion stimmt der Standesinitiative Bern und auch den beiden Motionen zu.

Das Konzept «Bahn 2000» wurde vom Volk im Jahre 1987 angenommen. Im betreffenden Bundesbeschluss sind nur die beiden Endpunkte der neuen Linie Mattstetten–Rothrist festgelegt. Die Linienführung wurde offengelassen, denn man wusste um den einmaligen Wert der Wäldermattenlandschaft, sie ist ja im Inventar der Landschaften von nationaler Bedeutung aufgeführt.

Man versprach der betroffenen Region damals, vor allem das kulturhistorisch faszinierende Gewässersystem zu schonen. Daraufhin bildeten sich interdisziplinäre Arbeitsgruppen, die zusammen mit Vertretern und Vertreterinnen der betroffenen Region, der Kantone Bern und Solothurn, den SBB und den Umweltverbänden in stundenlangen Sitzungen und Geländebegehungen nach den harmonischsten Streckenführungen suchten und Vorschläge ausarbeiteten. Die SBB haben all diese Varianten nicht übernommen. Sie haben sich für eine absolut rücksichtslose «Querfeldeinvariante» entschieden. Die Bevölkerung im Oberaargau wehrt sich heute zu Recht dagegen.

Wenn Sie, Herr Bundesrat Ogi, gestern erklärt haben, die Umweltgesetzgebung werde bei der «Bahn 2000» erfüllt, so muss ich darauf erwidern, dass Sie – ich darf ja nur das annehmen – nicht richtig informiert wurden. Sie sagten gestern, «Bahn 2000» sei für die Umwelt: «Wir vergessen das gerne; ich möchte jetzt aber nicht in die Details gehen.» Einverstanden, Herr Bundesrat. Aber trotzdem: So oberflächlich dürfen wir bei Planungen nicht sein. Sie haben gestern noch sehr viel gesagt, z. B. auch, dass es Leute gebe, die bei der «Bahn 2000» nur das Haar in der Suppe suchten. Bei der SBB-Variante Mattstetten–Rothrist handelt es sich aber – um bei Ihren Worten zu bleiben, Herr Bundesrat – um ein Gericht, das aus vielen Haaren mit wenig Suppe dran besteht. Denn rund um Langenthal gibt es noch eine Unzahl von ungelösten Fragen, Herr Wyss William hat darauf hingewiesen.

Sie werden jetzt sagen, dass Sie Angst hätten, einen Präzedenzfall zu schaffen, der sich auf die Rechtsordnung auswirken könnte. Herr Bundesrat, ich teile Ihre Angst nicht. Diese Landschaft ist wirklich einmalig, und sie ist auch gesetzlich geschützt.

Grundsätzliche Fragen tun hier und heute not, z. B.: Was wollen wir eigentlich mit dieser Neubaustrecke? Wesentlich sind

doch zwei Dinge: einerseits die Anbindung der Region an das Netz «Bahn und Bus 2000», andererseits die Kapazitätssteigerung infolge der Neat. Für den ersten Punkt, die Vernetzung, sollte der versprochene Stundentakt eingehalten werden. Dazu braucht es einen Geschwindigkeitszuwachs. Wie gross er aber wirklich sein muss und ob er nur durch den «mit dem Lineal» gezogenen SBB-Vorschlag oder auch durch die Variante Munibergtunnel des Kantons Bern realisierbar ist, ist zu wenig abgeklärt worden.

Kann es nicht sein, dass das vorliegende Projekt ein Überbleibsel der alten überholten NHT-Idee ist, die nur auf Tempo ausgerichtet war und später durch die Vernetzungsidee «Bahn und Bus 2000» abgelöst wurde? Wäre dann – wenn die Forderung nicht mehr heisst «so schnell wie möglich», sondern «so schnell wie nötig» – eventuell mit einer weniger schnell ausgelegten Strecke eine harmonischere Streckenführung möglich, z. B. eine weitgehende Parallelführung zur bestehenden Strecke? Diese würde die Landschaft schonen und gleichzeitig die Reisenden während der Fahrt durch die schönste Schweizer Landschaft nicht in eine U-Bahn verbannen. – Auch über die Zeiteinsparung durch Neigezüge sind wir zu wenig informiert.

Natürlich wird das Überarbeiten von Planung gar nicht geliebt. Mit dem Konzept, das wir gestern abgesegnet haben, ist diese Strecke zum Kernstück des ganzen Projekts «Bahn 2000» geworden, so dass ein Neuüberdenken berechtigt ist. Zuviel steht auf dem Spiel, gerade hier in Langenthal. Ein Überdenken von Ziel und Zweck ist absolut angebracht. Es wäre tragisch, wenn man im nachhinein einsehen müsste, dass dieser Ausbaustand in Langenthal für die Erhaltung des Taktes nicht nötig gewesen wäre.

Auf alle Fälle steht für uns Grünen fest, dass wir die Variante des Kantons Bern auf jeden Fall der bundesrätlichen Variante vorziehen müssen, denn Landschaftsschutz ist heute kein Luxus mehr – und der SBB-Vorschlag ist nicht mehr zeitgemäss, ist völlig veraltet. Sollte aber die Standesinitiative abgelehnt werden, so unterstützen wir die vorliegenden Motionen. Sie lassen die nötigen Abklärungen zu und ermöglichen uns und der betroffenen Bevölkerung, Verantwortung wahrzunehmen.

Jäggi Paul (C, SO): Zuerst zu Kollege Schmidhalter: Erstens stimmt es nicht, dass noch nichts gebaut wurde. Zweitens sind nicht wir für die hohen Kosten der Autobahn im Wallis verantwortlich, denn die Bahn wäre wahrscheinlich schon längst gebaut, wenn Sie und Ihre Walliser Freunde endlich wüssten, wo sie durchführt.

Nun zur Sache: Wir wissen bei uns, wo die Bahn ihr neues Trasse bauen will, es besteht nur die Frage: Wie? Wir nähern uns rasch dem Jahre 2000, und immer stärker wird der Lebensraum im schweizerischen Mittelland von Siedlungen und Verkehrsanlagen geprägt. Die Agglomerationen wachsen in die Landschaft hinaus. Wohnbauten reihen sich an Wohnbauten. Gewerbebauten und Fabrikhallen verändern den ländlichen Charakter nachhaltig.

Das einst grüne Band zwischen Jura und Emmental wird von Bahnlinien, Autobahnen, Haupt- und Nebenstrassen durchzogen. Diese wirken als ökologische Barrieren und Scheren im grossen Landschaftsgefüge, das dadurch zu immer kleineren Inseln zerfällt. Das betroffene Gebiet im Solothurnischen gehört zu den wenigen grün gebliebenen Landschaftsräumen, deren Ausdehnung noch nicht unter die kritische Grösse gesunken ist, die nötig ist, um den Lebensgemeinschaften den notwendigen Lebensraum bieten zu können. Das vergleichsweise hohe biodynamische Potential dieser Landschaft ergibt sich aus der Grösse eines nicht durch Barrieren eingegengten grünen Areals, multipliziert mit dem Vielfaltswert seiner Lebensräume.

Darüber hinaus ist das äussere Wasseramt eine ursprünglich gebliebene Kulturlandschaft. Was Menschen während Jahrhunderten geschaffen haben, lässt sich noch heute in der heimatlichen Landschaftsgestalt erkennen. Die SBB geben sich in ihrer Werbung und Imagepflege sonst gerne und oft volksverbunden und appellieren dabei leichtthin und mit einnehmenden Worten an die Verbundenheit der Bevölkerung mit «ihrer» SBB. Hier dagegen, in einem so zentralen Testfall, ist

von dieser heimatlichen Verbundenheit nichts mehr festzustellen. Vielmehr tritt eine unbeugsame und rein technikorienteerte Haltung hervor, die von den Betroffenen verständlicherweise als blankes, arrogantes Technokratentum empfunden wird.

Was soll nun geschehen? Dieses 30 Quadratkilometer grosse Gebiet – nach dem kantonalen Richtplan ein Gebiet von besonderer Schönheit – wird entzweiggeschnitten. Und was höre ich im Moment im Hinblick auf die Volksabstimmung vom nächsten Sonntag fast jeden Abend? Sorge tragen zum Boden, Sorge tragen zu den Landschaften! Wir brauchen Räume für die Natur!

Im äusseren Wasseramt haben wir es gemacht: Der Raum ist noch frei. Die Gemeinden haben auf verschiedensten Ebenen im Interesse der Landschaft auf Entwicklungsmöglichkeiten verzichtet. Nun kommt die öffentliche Hand, die sonst mit den verschiedensten Auflagen solche Landschaften schützen soll, und beansprucht sie für sich – und dies in einer Art und Weise, die wir nicht akzeptieren können. Sie tut dies, obwohl das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz in den Artikeln 1 bis 3 den im Gesetz namentlich genannten SBB gebietet: bei der Planung und Errichtung von Werken und Anlagen das heimatische Landschaftsbild zu schonen und notfalls, wo das allgemeine Interesse am Landschaftsbild überwiegt, auf die Errichtung eigener Bauten und Anlagen, mithin auch auf bestimmte Ausführungsarten, zu verzichten.

Hier steuert die Gesuchstellerin einen frontalen Kollisionskurs, ohne Blick auf die einschlägigen Erlasse eines eidgenössischen Standes, der diese Landschaft von besonderer Schönheit und Eigenart in diesem allgemeinen Interesse – «bundes-treu», Herr Bundesrat – im kantonalen Richtplan unter Schutz gestellt hat. Sie tut dies ohne Achtung davor, dass für die betroffenen Gemeinden und Bürger ein Stück Heimat unwiderrbringlich grob beschädigt und zerstört wird.

Wir fragen uns, ob die paar Vorteile des technisch bequemer Machbaren dieses Opfer wirklich aufwiegen, nur damit man sich dabei ein Längenprofil – bekanntlich kein optimales Trasse – einhandeln kann. Unverständlich ist daher die Haltung der SBB, ohne Rücksicht auf verteuerte Zeitverluste an ihrem Projekt festhalten zu wollen und – dem Vernehmen nach – ernsthaft in Betracht zu ziehen, die anstehenden Fragen höchststrichlerlich entscheiden zu lassen.

Dem halten wir entgegen, dass wir den Gang nach Lausanne nicht scheuen werden, wenn es um den Schutz des äusseren Wasseramtes geht, dessen hoher Stellenwert auch für unsere Bevölkerung gilt und von grundlegender Bedeutung ist. Dies um so mehr, als wir daran erinnern dürfen, dass vor einigen Jahren – noch unter bisherigem Verfahrensrecht – der Bundesrat (mit Entscheid vom 16. Mai 1973) in Sachen Bahnverbindung Olten–Rothrist erkannte, dass jene Strecke zugunsten des Landschaftsschutzes zum Teil zu untertunneln sei. Bei der Interessenabwägung hielt er folgendes fest – und das ist interessant –: Dem Interesse an einem wirksamen Schutz eines charakteristischen und schönen Orts- und Landschaftsbildes, der Erhaltung eines wertvollen Erholungsraumes, der Verminderung lästiger Immissionen und einer in jeder Hinsicht optimalen Raumplanung ist der Vorrang zu geben gegenüber dem Interesse der Einsparung von Bau- und Unterhaltskosten. Da kann man nur sagen: «Chapeau» vor den damaligen Bundesräten! Herr Bundesrat Ogi, wir sehen es heute nicht anders, denn was 1973 im Landschaftsschutz seine Geltung hatte, sollte heute eigentlich selbstverständlich sein.

Aufgrund dieser Argumentation bitte ich Sie, der Standesinitiative Folge zu geben.

Binder Max (V, ZH): Ich spreche im Namen der Mehrheit der SVP-Fraktion. Wir müssen bei diesem Geschäft davon ausgehen, dass diese Neubaustrecke Bestandteil des Konzepts «Bahn 2000» und damit Teil eines nationalen Projektes ist. Wenn wir uns das vor Augen führen, ist es ganz klar, dass wir den übergeordneten Interessen, die dieses ganze Projekt nun einmal beinhaltet, Priorität einräumen müssen. Sie sind gegenüber lokalen und regionalen Begehrlichkeiten, ohne diese gänzlich zu vernachlässigen, als vorrangig einzustufen. Die SBB-Linienführung wurde mit besonderer Rücksicht auf die

geltende Gesetzgebung sowie unter grösstmöglicher Rücksichtnahme auf Umwelt und Ökologie, aber auch unter Einbezug der ökonomischen Vernunft festgelegt.

Dass gegen solche Grossprojekte Opposition entstehen kann, liegt in der Natur der Sache. Die SVP-Fraktion hat durchaus ein gewisses Verständnis für die Einwände.

Ich hatte am 19. April 1993 Gelegenheit, mit Ihrer zuständigen Kommission die gesamte Strecke zu besichtigen. Ich tat dies mit vier Augen und mit zwei Herzen! Zum einen mit zwei Augen und einem Herzen als Nationalrat, zum andern aber mit zwei Bauernaugen und einem Bauernherzen. Aus dieser zweiten Sicht habe ich viel Verständnis für die betroffenen Bauern, die zum Teil Land und Hof hergeben müssen. Es tat mir weh zu sehen, wie bestes, gut zu bewirtschaftendes Produktionsland der Bahn weichen soll. Es geht nicht – wie Herr Bezzola gesagt hat – um 125 Hektaren, sondern um 75 Hektaren Produktionsland und 35 Hektaren Wald.

Ich sagte mir dann aber, dass ich eigentlich in erster Linie als Nationalrat da sei. Unter diesem Aspekt habe ich eine ganzheitliche, im Interesse des gesamten Projektes «Bahn 2000» liegende Lösung anzustreben. Das heisst, dass nicht sektorielle Belange im Vordergrund stehen sollen, sondern das Gesamtinteresse.

Die Standesinitiative Bern verlangt von den eidgenössischen Räten einen Bundesbeschluss, der die von den Kantonen Bern und Solothurn verlangte Linienführung zwischen Rothrist und Mattstetten festlegen soll. Die Hauptforderungen sind zwei längere Tunnel. Als zweites Element verlangt die Initiative einen Zusatzkredit für die Mehrkosten der Variante der Kantone. Diese Verlagerung der Bahn in die Dunkelheit löst Mehrkosten im Betrag von zirka 700 Millionen Franken aus. Hier gilt es, auch die betriebswirtschaftlichen Überlegungen der SBB nachzuvollziehen. Mit dieser Investition von 700 Millionen Franken verkaufen die SBB kein einziges Billett mehr. Im Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» sind nur die beiden Endpunkte der neuen Linie festgelegt. Die eidgenössischen Räte haben absichtlich darauf verzichtet, die Details der Linienführung festzulegen. Dies ist Sache des Plangenehmigungsverfahrens, das sich nach dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte zu richten hat. Damit will ich sagen, dass letztlich nicht das Parlament für die Linienführung zuständig ist, sondern das EVED, und im Beschwerdefall ist es das Bundesgericht. Weil dem Parlament die gesetzliche Zuständigkeit nicht zukommt, ist der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Einen zweiten Grund für die Ablehnung sieht die Mehrheit unserer Fraktion in der Verhinderung eines präjudizierenden Entscheides. Der Kanton Bern meldet mit seiner Initiative Begehrlichkeiten an, die ich durchaus verstehen kann. Ich muss aber sogleich einschränkend sagen: Dann soll er sie auch bezahlen oder mindestens Bereitschaft dazu zeigen. Das scheint aber nicht der Fall zu sein. Auch der Kanton Solothurn will offensichtlich von einer Mitfinanzierung der Kantonsvariante nichts wissen.

Aus diesem Grund werde ich auch der Überweisung der Motion der Minderheit Ruf nicht zustimmen, obwohl ich den Vorstoss seinerzeit mitunterzeichnet habe. Die Antwort des Bundesrates auf die Motion sagt ganz klar, der Kanton Solothurn zeige in seiner Stellungnahme – der Kanton Bern hat sich nicht geäussert – kaum Bereitschaft, in dieser Richtung mitzuwirken. Das Folgegebehen würde unweigerlich landesweit Begehrlichkeiten wecken, die auch in jenen Fällen nicht von den Fordernenden bezahlt würden. Denken Sie aber auch an den Kanton Aargau, an die offene Streckenführung durch Rothrist. Für die Strecke Rothrist–Murgenthal ist die Plangenehmigung bereits erfolgt. Es käme einer absolut ungleichen Behandlung der Gemeinde Rothrist gleich, die sich kooperativ gezeigt hat, wenn wir hier Folge geben würden. Der Kanton Aargau würde, ja müsste, sich auch im gleichen Masse für seine Betroffenen einsetzen. Er hat es ja vorsorglich bereits getan.

Wozu das führt, muss ich Ihnen wohl kaum sagen: Es führt zu «Bahn 2000»-Streitern. Mein Kollege Hanspeter Seiler sagte Ihnen gestern, es brauche nun «Bahn 2000»-Macher. Diese Neubaustrecke ist nach gestern noch mehr Rückgrat und

Herz von «Bahn 2000», da sie noch die einzige Neubaustrecke in der ersten Etappe ist. Wenn «Bahn 2000» leben soll, verträgt es keine weiteren Verzögerungen, es verträgt keine Mehrkosten, und es verträgt kein Präjudiz.

Deshalb empfiehlt Ihnen die Mehrheit unserer Fraktion, der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben und die Motionen der Minderheiten Ruf und Vollmer abzulehnen.

Bonny Jean-Pierre (R, BE): Die Standesinitiative Bern ist Ausdruck eines tiefen Malaises. Wer wie ich vor vierzehn Tagen mit einigen Berner Kollegen an Ort und Stelle die vorgesehene SBB-Linienführung im Raume Thunstetten–Bützberg–Langenthal–Roggwil etwas näher angeschaut hat, wird sich bewusst, dass hier die Grenzen des Zumutbaren eindeutig überschritten werden. Ich bin in diesem Rat sicher nicht als notorischer Grüner bekannt – ich habe die Zustimmung der grünen Fraktion, und ich bin froh über diese Zustimmung.

Ich bin durchaus der Meinung, dass gewisse Lärmimmisionen im Interesse des Ganzen ertragen werden müssen. Sehr sensibel bin ich aber – und hier müssen wir alle die Bedenken der betroffenen Bevölkerung sehr ernst nehmen –, wenn die Trinkwasserversorgung einer ganzen Gegend berührt und in Frage gestellt wird. Ich habe z. B. an Ort und Stelle festgestellt, dass bei Thunstetten das Trasseee wenige Meter, in einem konkreten Fall sogar weniger als 5 Meter, an einer Grundwasserfassung vorbeiführt. Da ist das Mass des Verantwortbaren eindeutig überschritten.

Wenn ich in der Stellungnahme der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen lese, dass mit dem Plangenehmigungsverfahren «die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften über den Umwelt- und Landschaftsschutz gewährleistet werden kann», dann ist das eine Scheinwahrheit. Das Buwal hat bekanntlich im Vorprüfungsverfahren deutlich auf die Probleme des Gewässer-, des Natur- und Landschaftsschutzes hingewiesen und dann das Projekt als «noch nicht umweltverträglich» bezeichnet.

Natürlich nehmen wir die finanziellen Einwände wegen des 8,1 Kilometer langen Munibergtunnels nicht auf die leichte Schulter, wobei man sich allerdings nach der gestrigen Diskussion fragen muss – ich ziehe daraus einen etwas anderen Schluss als Kollege Binder –, ob man in die Kostenschätzungen der SBB auch in diesem Fall blindes Vertrauen haben kann. Ich bin z. B. erstaunt darüber, dass sich die viermalige Über- bzw. Unterführung des Trassees (über respektive unter der alten Bahnstrecke) auf wenigen Kilometern – das ist eine sehr kostspielige Angelegenheit – kostenmässig nicht mehr auswirken soll.

Meines Erachtens soll die Zustimmung zur Standesinitiative Bern ein Signal sein, dass man bei der Strecke Thunstetten–Roggwil nochmals über die Bücher geht. Es gibt nicht nur den SBB-Vorschlag und jene Maximallösung des Munibergtunnels, es gibt zweifellos auch Zwischenlösungen, die bahntechnisch, aber auch mit den Umweltkriterien kompatibel sind und vor allem auch die Probleme des Gewässerschutzes berücksichtigen. Es drängt sich eine Variante auf dem Trasseee des Munibergs auf, die aber vielleicht nicht auf der ganzen Länge in den Berg gelegt würde, ein Teil könnte dort noch offen geführt oder tiefer gelegt werden; dann ist sie auch bahntechnisch kompatibel.

Noch eine grundsätzliche Bemerkung: Was mich an der Haltung der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen auch sehr stört, ist, dass man einfach sagt, man bestreite nicht, dass man hier mit echten Problemen zu kämpfen habe, aber man finde, die Betroffenen – die Bevölkerung – könnten dafür sorgen oder versuchen, vor dem Bundesgericht zu ihrem Recht zu kommen. Ich finde, das ist eine Haltung, die einer politischen Behörde und eines Parlamentes nicht würdig ist.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Standesinitiative Bern und allfällig den Motionen zu.

Die Planung Mattstetten–Rothrist ist wegen der direkten Linienführung eine Umwegplanung, weil nämlich das Verfahren eine Verzögerung des Baubeginns bringt. Die umstrittene Strecke, durch die Standesinitiative ins Gerede gebracht, ist

aber nicht nur im Kanton Bern, sondern ebenso im Kanton Solothurn zu finden. Anlässlich der Besichtigung durch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im April 1993 wurde das festgestellt.

Die Anliegen der Kantone Solothurn und Bern und der Betroffenen sind berechtigt und von langer Hand vorbereitet. Der jetzige Planungsstand zeugt davon, dass die betroffenen Regionen nicht aus einer momentanen Laune heraus agieren. Man wusste bestimmt schon vor dem effektiven Planungsbeginn, dass das weitere Zerschneiden einer Kulturlandschaft, wie sie das Wasseraamt und der Oberaargau darstellen, mit grösster Vorsicht zu geschehen hat.

Es wird der Einwand vorgebracht, die Tunneln machten diese Strecke unattraktiv. Das stimmt nicht insofern, als ja Grossteile der Strecke, die als Tunnelstrecke vorgeschlagen wird, sonst in Tieflage gebaut würden. Mit anderen Worten: Der Bahnfahrer hat zwar Tageslicht, aber trotzdem keine Sicht.

Ich habe mitgeholfen, damals noch als Präsident der Verkehrskommission, das Plangenehmigungsverfahren zu verwesentlichen. Das geschah vorab auch im Hinblick auf die Verwirklichung der «Bahn 2000». Wir haben das bereinigte Plangenehmigungsverfahren, aber trotzdem: Wenn es gegen den Widerstand von Betroffenen geschieht, ist das Verfahren bis zum Bundesgericht immer noch lang.

Das tiefere Mittelland hat keine unberührten Landschaften mehr. Überall hat der Mensch eingegriffen: Vorab sind es die überbauten Siedlungsräume, die das Kennzeichen dieses Gebietes sind. Dann hat es weiter überall gepflegte und sehr gestaltete Kulturlandschaften. Nun planen wir diese Bahn in einem solchen Raum, wo vor allem die bäuerliche Kulturlandschaft, einige wenige Wälder und insbesondere Gewässer das Gepräge geben. Ein Jahrhundertbauwerk soll es werden. Das bedeutet, dass etwas unwiderruflich gebaut wird.

Es hat überhaupt nichts mit regionalem Egoismus zu tun, wenn wir – aus moralischer Verpflichtung – der Natur und der Umwelt die nötige Beachtung schenken. Wir haben auch eine Verpflichtung gegenüber unseren Nachfahren, nicht nur in finanzieller Hinsicht. Darüber wurde schon viel gesagt. Zerstören wir nämlich weiter Landschaften von besonderer Eigenart und Schönheit, wird es im Lebensraum Schweiz mit der Zeit unwohnlich.

Wir haben mit der Autobahn N 1 schon genügend auf Zeit und Ewigkeit niedergewalzt. Eine Schnellbahn bringt einem Gebiet selber keine direkten Vorteile. Darum darf es auch nicht als regionaler Egoismus bezeichnet werden, wenn neben der grundsätzlichen Bereitschaft, die Schnellbahn zu akzeptieren, auch Forderungen nach einer schonenden Linienführung gestellt werden. Es gibt viele immaterielle Werte, die weiter unter Druck geraten, wie der Schutz von Tieren und Pflanzen. Wir haben aus Verpflichtung gegenüber unseren Nachfahren auch zu solchen Werten Sorge zu tragen.

Beim Wasser, insbesondere beim Grundwasser, ist der Schutz bei der SBB-Variante auch wenig ausgeprägt. Hier geht es um ein vitales Interesse. Zwar zeugen die Flurnamen davon, dass das Wasser eine besondere Bedeutung hat. Ich erinnere an die Wassermatten von Langenthal, ans Wasseraamt im Kanton Solothurn. Gerade wenn etwas im Überfluss vorhanden ist, läuft man Gefahr, verschwenderisch damit umzugehen. Das ist beim Wasser anscheinend der Fall, aber das darf nicht geschehen. Ich denke ans Anstechen des Grundwasserzuges der Emme mit der Untertunnelung bei Burgdorf oder an die Gefahr bei den Grundwasserfassungen.

«Bahn 2000» ist ein Grossprojekt, wir haben dafür die UVP eingeführt. Es war eine bittere Erfahrung in der Vergangenheit, dass rücksichtslose Eingriffe vorgenommen worden waren oder man zuwenig Vorsicht hatte walten lassen. Ich attestiere den SBB-Instanzen reichliches Bemühen, aber wenn die Linienführung umweltpolitischen Überlegungen diametral entgegensteht, ist die Schadenbegrenzung – bei den vorgegebenen Bedingungen – nur marginal möglich. Die Werte, die auf dem Spiel stehen, können nicht den Planern überlassen werden. Wenn wir eine Landschaft durch das Band der «Bahn 2000» zerschneiden müssen, dann hat die noch intakte Landschaft Vorrang. Die intakten Landschaftskammern sollen erhalten bleiben!

Geben wir der «Bahn 2000» die Chance, durch die Zustimmung zur der Kantonsvariante Bern und allfällig Solothurn schnell verwirklicht zu werden! Ich hoffe, dass Sie dem beipflichten können.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Berichterstatter: Auf Wunsch des Ratspräsidenten beschränke ich mich auf wenige Bemerkungen.

Zur Aufgabenteilung: Herr Bonny hat das Vorgehen der Kommission und des Bundesrates als unwürdig bezeichnet. Die Einhaltung der Kompetenzordnung durch das Parlament kann niemals unwürdig sein, sondern sie ist geboten. Wir haben gar keine andere Wahl, als uns daran zu halten. Das Parlament hat die Aufgabe, Neubaustrecken zu beschliessen. Das ist mit dem Konzept «Bahn 2000» – diesem Bundesbeschluss, der vom Volk genehmigt wurde und gestern vom Parlament bestätigt worden ist – geschehen. Hingegen liegt es gemäss dem Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» an der Exekutive, die Linienführung festzulegen. Diesbezügliche Beschwerden kann man an das Bundesgericht weiterziehen. An dieser Kompetenzordnung ist festzuhalten. Hier ist nichts zu ändern.

Wenn nun geltend gemacht wird, man könnte sich den Gang nach Lausanne ersparen, wenn man dieser Standesinitiative zustimmen würde, so muss ich Ihnen sagen, dass ich nicht daran glaube. Man wird immer wieder ein Haar in der Suppe oder – wie Frau Singeisen gesagt hat – sogar mehr Haare als Suppe finden. Das legitimiert uns aber nicht, die ganze Geschichte in Form einer Minestrone anzurichten, wo man alles untereinander mischt. Wir wollen eine saubere Trennung der Kompetenzen.

Die Umweltaspekte: Speziell die Grundwasserfragen werden in diesem Plangenehmigungsverfahren einlässlich geprüft, und ich kann Ihnen sagen, wenn man diese Strecke nicht so bauen kann, wird das Bundesgericht das ablehnen. Ich darf Sie auch darauf aufmerksam machen, dass bezüglich der Grundwasserfragen kaum noch eine Strecke gebaut werden könnte, wenn man diese Strecke nicht bauen kann. Ich denke an den Kanton Aargau, wo im Aaretal praktisch das ganze Gebiet Grundwassergebiet ist; dort könnte man kaum mehr einen Meter Bahn neu bauen.

Nun noch zur Präjudizwirkung: Herr Ruf hat andere Kantone aufgefordert, seinem Anliegen zuzustimmen, mit der Wirkung, dass dann alle das gleiche Recht geltend machen könnten. Er hat ja bereits einen ersten Erfolg gehabt: Herr Schmidhalter hat diesen Fall in seiner – um nichts anderes zu sagen – un-nachahmlichen Art bereits aufgenommen und für sich in Anspruch genommen, im Wallis dann das Gleiche zu fordern. Ich kann Ihnen sagen, wenn Sie dieser Standesinitiative Folge geben, werden z. B. auch im Kanton Aargau strengere Saiten aufgezogen. Dann wird es mit dem duldsamen Kanton Aargau, mit dem man überhaupt alles machen kann, vorbei sein. Ich bitte Sie aus verschiedensten Gründen – ich habe noch einmal zwei genannt –, dieser Standesinitiative keine Folge zu geben und die Minderheitsanträge abzulehnen.

Friderici Charles (L, VD), rapporteur: Le 6 décembre 1987, le peuple adoptait «Rail 2000». Un peu plus de sept ans après, 1 pour cent de ce projet est réalisé, 10 à 15 pour cent sont en cours de réalisation. Accepter l'initiative du canton de Berne serait un signe pour les opposants à tout nouveau projet d'intérêt public et, notamment, pour les 80 à 85 pour cent du projet «Rail 2000» qui sont encore à réaliser. Cela mettrait donc en danger non seulement la poursuite du projet «Rail 2000», mais également la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Tout canton pourrait à ce moment-là – nous l'avons entendu, M. Schmidhalter l'a évoqué, M. Ruf également – déposer une initiative cantonale pour s'opposer à un projet.

M. Steiger Hans nous a reproché de nous être prononcés sur le fond. Nous nous sommes prononcés sur le fond dans la mesure où nous aurions eu à réviser une décision politique prise antérieurement par notre Conseil. Mais nous nous sommes également prononcés sur la forme, et puisque nous devons mettre les points sur les i, nous devons rappeler que

nous devons respecter les procédures mises en place par notre propre Parlement. La forme de l'initiative cantonale n'est donc pas appropriée pour s'opposer à un projet tel que celui de Mattstetten–Rothrist, qui mettrait en danger l'ensemble du projet de «Rail 2000». Les procédures que nous avons définies au sein de notre Parlement offrent la possibilité de recourir jusqu'au niveau du Tribunal fédéral et, nous le rappelons, elles respectent donc les règles de notre Etat de droit.

Accepter l'initiative du canton de Berne correspondrait à établir une nouvelle possibilité de recours, et nous nous élevons contre l'affirmation de M. Steiger concernant l'intervention des rapporteurs.

Rappelons maintenant que lors du débat au Grand Conseil bernois, le Conseil d'Etat était conscient que la forme de l'initiative cantonale n'était pas la forme appropriée pour s'opposer au projet Mattstetten–Rothrist puisque, lors du débat, le Conseil d'Etat s'était opposé au dépôt d'une initiative cantonale. C'est le résultat des débats et du vote final qui a fait que cette initiative cantonale a été déposée.

Pour le respect du droit, pour le respect de décisions prises antérieurement au Parlement, la majorité de la commission vous propose donc encore une fois de refuser l'initiative du canton de Berne, tout comme les deux propositions de minorité qui ont été déposées et qui vous ont été présentées.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat ist, wie die Mehrheit Ihrer Kommission, der Meinung, dass der Standesinitiative Bern keine Folge gegeben werden sollte. Es gibt dafür vier wesentliche Gründe.

1. Die Realisierung der Standesinitiative würde die geltende Zuständigkeitsordnung durchbrechen und neue Verfahrensprobleme schaffen. Im Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» haben sich die eidgenössischen Räte darauf beschränkt, die Endpunkte der neuen Linie, nämlich Mattstetten und Rothrist, festzulegen. Sie haben willentlich – das ist wichtig – darauf verzichtet, über die Details der Linienführung im Bundesbeschluss selbst zu bestimmen. Sie haben dies dem Plangenehmigungsverfahren überlassen. Für die Plangenehmigung sind gemäss dem für Eisenbahn-Grossprojekte geschaffenen Bundesbeschluss das EVED und – auf Beschwerde hin – das Bundesgericht zuständig. Das ist hier richtig dargestellt worden.

Wenn aus politischen Gründen der Munibergtunnel oder der Ösch-Önz-Tunnel gebaut werden soll, muss der Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» konsequenterweise entsprechend ergänzt werden. Selbstverständlich haben Sie diese Möglichkeit. Aber Sie würden damit in erhebliche und jahrelange Planungsarbeiten auf der Grundlage des rechtsgültigen Bundesbeschlusses über das Konzept «Bahn 2000» und in das seit 1992 laufende Plangenehmigungsverfahren eingreifen.

Das Plangenehmigungsverfahren müsste dann neu zu diesen Varianten durchgeführt werden. Ihre Rechtskonformität, z. B. im Umweltbereich (UVP), ist ja noch nicht überprüft worden. Die Begründung des Kantons Bern deutet allerdings darauf hin, dass das Auflageprojekt der SBB aus rechtlichen Gründen – wegen mangelnder Umweltverträglichkeit – zugunsten der Kantonsvariante aufgegeben werden soll. Der Prüfung derartiger Fragen dient ja gerade das Plangenehmigungsverfahren. Und für die Plangenehmigung ist, wie erwähnt, das EVED zuständig – und nicht das Parlament.

Der Entscheid des EVED hat sich auf eine umfassende Sachverhaltsabklärung und auf eine Gesamtinteressenabwägung abstützen. Er kann an das Bundesgericht weitergezogen werden, das die Einhaltung aller Vorschriften zu prüfen hat. Damit ist Geboten, dass nur ein Projekt bewilligt wird, das umweltverträglich ist und auch den übrigen Vorschriften des Bundesrechtes entspricht.

Ein Eingreifen des Parlamentes ist deshalb nicht nötig, und es wäre – ich sage das ganz offen – sehr problematisch. Beim Plangenehmigungsverfahren geht es um ein rechtliches und nicht um ein politisches Verfahren. Es müssen all die Vorschriften beachtet werden, die für ein rechtsstaatliches Verfahren gelten. Dies ist die Domäne der Verwaltung und der Gerichte – und nicht der gesetzgebenden Behörde.

Mit der Erstellung einer neuen Eisenbahnlinie wird auch zwangsläufig in Eigentumsrechte eingegriffen. Die Europäische Menschenrechtskonvention schreibt in derartigen Fällen vor, dass der Entscheid über das Vorhaben von einem unabhängigen Gericht überprüft werden kann. Wichtig ist: Entscheide der eidgenössischen Räte sind aber von keinem Gericht überprüfbar. Ein Plangenehmigungsentscheid der eidgenössischen Räte würde somit auch der Europäischen Menschenrechtskonvention widersprechen.

2. Die Realisierung der Standesinitiative würde unerwünschte Präjudizien für weitere Verfahren schaffen. Das ist halt so, und das kann nicht so einfach vom Tisch gewischt werden. Herr Fischer-Seengen hat dazu gesagt, was dazu zu sagen ist, und hat die Konsequenzen aufgezeigt. Wenn der Standesinitiative heute Folge gegeben wird, dann können auch in künftigen Verfahren regionale Anliegen mit dem Mittel der Standesinitiative verfochten werden. Stichwort: Gleichbehandlung oder eben Ungleichbehandlung.

3. Die Realisierung der Standesinitiative würde zu Mehrkosten führen. In Anbetracht der schwierigen Lage der Bundesfinanzen muss ich Sie daran erinnern. Die nach Kantonsvariante vorgesehenen Massnahmen kosten Geld: Der Munibergtunnel allein kostet 230 Millionen Franken, und auch für den Ösch-Önz-Tunnel sind zusätzlich 170 Millionen Franken einzusetzen. Dazu kommen die Kosten für Umprojektierungen und Neuauflagen. Mit diesen Kosten muss in jedem Fall gerechnet werden, wenn der Standesinitiative hier und heute Folge gegeben wird. In der heutigen Zeit ist es sehr wichtig, das zu wissen.

4. Die Realisierung der Standesinitiative würde zweifellos zu Verzögerungen führen. Die schon erwähnte Umprojektierung und die Neuauflagen brauchen Zeit und führen zu weiteren Verzögerungen. Wir müssen jedoch alles daransetzen, Verzögerungen bei der Realisierung der Neubaustrecken zu vermeiden, namentlich nach dem gestrigen Beschluss zu «Bahn 2000». Wir haben heute schon Vollzugsprobleme; das genügt.

In der Debatte wurde gesagt, die Pläne der SBB seien unseriös. Die Pläne, die im Rahmen des Vorprojektverfahrens erstellt wurden und die in der BEA-Halle in Bern ausgestellt waren, wurden von allen, die die Möglichkeit hatten, sie zu besichtigen, als seriös, als kompetent und als rücksichtsvoll bezeichnet.

Wenn Herr Jäggi Paul jetzt sagt, die SBB-Mitarbeiter hätten sich arrogant verhalten, dann bitte, Herr Jäggi, sagen Sie mir, wann, wo und wie sich diese Leute arrogant verhalten haben. Ich werde sofort einschreiten, aber vorher brauche ich von Ihnen konkrete, klare Angaben.

Die SBB müssen versuchen, die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Das ist nicht einfach. Aber arrogant darf man nicht sein.

Das Verständnis für Anliegen hat aber auch seine politischen Grenzen, wie auch nicht alles zumutbar ist. In diesem Land der vier Kulturen, der vier Sprachen und der 26 Kantone ist es ausserordentlich wichtig, dass wir Ungleichbehandlungen vermeiden.

Herr Wyss William, die Kantonsvariante wird neue Betroffene schaffen. Diese werden sich zu Recht auch wieder wehren. Andere Beispiele zeigen, dass es Leute gibt, die sich gegen das Kantonsprojekt wehren würden, die sich z. B. gegen Tunnels wehren, weil sie über einem Tunnel leben müssten. Es gibt überall und immer Betroffene. Es ist deshalb eine Illusion zu glauben, mit dem Folgegeben der Standesinitiative Bern könnten alle Probleme zwischen der Berner Grenze und Mattstetten gelöst werden.

Herr Wyss, die angegebenen Kosten von 230 Millionen Franken für den Munibergtunnel und die 170 Millionen Franken für den Ösch-Önz-Tunnel sind effektive Mehrkosten, basierend auf einem Vergleich der Vorprojekte. Die mit den Kantonsvarianten möglichen Einsparungen sind bereits berücksichtigt. Herr Steiger hat uns den Vorwurf gemacht, wir vom EVED hätten der Kommission mangelhafte Unterlagen unterbreitet. Das EVED konnte zu diesem Zeitpunkt nicht mehr Unterlagen liefern. Ein Vergleich der Varianten auf Vorprojektstufe lag der Kommission vor, ich möchte das ganz klar sagen. Wenn man

noch einen weiter gehenden Vergleich will, muss man für alle Varianten Ausführungsprojekte ausarbeiten und diese vorsorglich plangenehmigen lassen. Nur so sind bessere Kostenvergleiche möglich. Das konnte das EVED der Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht liefern.

Herr Bonny, die Probleme um den Grundwasserschutz werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft. Das Projekt der SBB kann nur gutgeheissen werden, wenn die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen eingehalten sind. Dies gilt hier wie in anderen Verfahren, Mattstetten–Rothrist ist diesbezüglich kein Sonderfall.

Ich möchte Sie bitten, die beiden Motionen (Minderheit Ruf und Minderheit Vollmer) abzulehnen.

Zur Motion der Minderheit Ruf ist zu sagen, dass sie im Zusammenhang mit der Standesinitiative Bern zu sehen ist. Die Motion verlangt eine Vorlage über die allfällige Finanzierung der Kantonsvarianten, d. h. Ausführungen zur Frage: Wie würde finanziert, wenn? Es geht also um eine rein hypothetische Fragestellung. Die Auswirkungen und der verursachte Aufwand bei einer Überweisung der Motion wären jedoch durchaus nicht hypothetischer Natur, sondern sie wären sehr real!

Um die Kostenvergleiche anzustellen, die nach dem zweiten Absatz der Motion verlangt werden, müssten vorerst die Plangenehmigungsverfahren zu Ende geführt und die Kosten für die genehmigte Variante ermittelt werden. Danach müssten auch die anderen erwähnten Varianten auf einen vergleichbaren Stand gebracht werden. Dies wäre aber erst dann der Fall, wenn auch für diese Varianten die Plangenehmigungsverfahren bis ans Ende durchgeführt und die Kosten ermittelt worden wären.

Dieser Aufwand müsste selbst dann getrieben werden, wenn sich das Projekt der SBB – allenfalls mit Auflagen – als rechtsgenügend, d. h. namentlich auch umweltverträglich, erweisen würde. Der Bundesrat könnte in dieser Situation die Realisierung der Kantonsvarianten gar nicht beantragen bzw. das Parlament ihr nicht zustimmen, ohne sich über eine rechtsgültig erteilte Baubewilligung und die ihr zugrundeliegenden Zuständigkeitsvorschriften und Verfahrensvorschriften hinwegzusetzen. Dies ist hier genauso abzulehnen wie bei der Standesinitiative.

Mit der Realisierung der Neubaustrecke müsste zugewartet werden, bis das Parlament über die Vorlage befunden hätte. Andernfalls hätte die Vorlage von vornherein keinen Sinn, und das geht doch nicht!

Wenn Sie, Herr Ruf, sagen, die Umweltvorschriften seien verletzt worden, so muss ich Ihnen sagen, dass das noch nicht feststeht. Dies wird sich erst nach dem Plangenehmigungsverfahren zeigen. Gegenstand des Verfahrens ist gerade diese Frage, über die das EVED und das Bundesgericht zu entscheiden haben.

Zur Kantonsvariante: Auch für die Kantonsvariante müsste ein Auflageverfahren durchgeführt werden. Die Einhaltung der Umweltvorschriften und der anderen Vorschriften müsste auch hier geprüft werden. Auch bei der Kantonsvariante gäbe es, wie schon gesagt, Betroffene, die angehört werden müssten, die zu ihrem Recht kommen müssten. Es ist somit nicht sicher, ob das Verfahren weniger Zeit beanspruchen würde. Das Projekt würde aber in jedem Fall rund 400 Millionen Franken mehr kosten.

Zur Minderheit Vollmer: Die Motion ist abzulehnen, weil sie, wie die Standesinitiative, einen Entscheid des Parlamentes über die Kantonsvarianten anstrebt. Der von Ihnen, sehr geehrter Herr Vollmer, verlangte Bericht soll die Grundlagen für diesen Entscheid liefern. Ein Entscheid des Parlamentes würde jedoch Zuständigkeits- und Verfahrensprobleme aufwerfen. Ich habe bereits darauf hingewiesen und brauche nicht weiter in die Details zu gehen. Es ist so, Herr Vollmer.

Die verlangten Zusatzabklärungen würden auf der einen Seite einen grossen Aufwand verursachen. Dieser Aufwand brächte auf der anderen Seite keinen entsprechenden Gewinn an gesicherten Unterlagen. Gesicherte Unterlagen, Herr Vollmer, über Umweltverträglichkeit und Kosten des Projektes wären erst nach Abschluss der entsprechenden Plangenehmigungsverfahren möglich. Das braucht Zeit. Es braucht auch

Zeit, zwei Verfahren gleichzeitig durchzuführen und die Ergebnisse zu vergleichen.

Die SBB, Herr Vollmer, haben zu entscheiden, welches Projekt sie auflegen wollen. Dies ist nicht Sache des EVED. Das EVED ist erstinstanzliche Bewilligungsinstanz und hat sich auf diese Aufgabe zu beschränken. Bis zum Vorprüfungsverfahren sind beide Projekte parallel ausgearbeitet worden. In Ihren Ausführungen ist das eigentlich zu kurz gekommen. Es waren zwei Projekte, und sie sind parallel ausgearbeitet worden. Dieser Vergleich hat gezeigt, dass der Munibergtunnel etwa 230 Millionen Franken und der Ösch-Önz-Tunnel 170 Millionen Franken kosten würden. Wenn man noch detailliertere Kostenvergleiche machen wollte, müsste man alle denkbaren Varianten zuerst plangenehmigen lassen. Dies ist zeitlich schlicht und einfach nicht möglich.

Ich möchte Sie aus den dargelegten Gründen bitten, der Mehrheit Ihrer Kommission und dem Bundesrat zu folgen und der Standesinitiative Bern somit keine Folge zu geben. Ich möchte Sie auch bitten, die beiden Motionen abzulehnen. Wir nehmen die Anliegen dieser Region sehr ernst. Wir schlagen, Herr Vollmer, die Türe nicht zu. Ich wohne in dieser Gegend. Ich weiss, wovon ich spreche. Wir haben die Sensibilität. Umweltfeindlich kann man heute ja nicht mehr bauen. Das haben wir gestern gesehen.

Ich bitte Sie, der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben und die beiden Motionen abzulehnen.

Jäggi Paul (C, SO): Herr Bundesrat, gestern haben Sie erklärt, es brauche keine Änderung des Bundesbeschlusses, obwohl die vom Volk abgesegneten 5,4 Milliarden Franken für die erste Etappe aufgebraucht werden. Heute erklären Sie, dass wegen der zusätzlichen Tunnels eine Änderung des Bundesbeschlusses nötig sei. Hier fehlt mir die Logik!

Initiative 91.306

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal
(Ref.: 1260)

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben) stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité (ne pas donner suite):

Aguet, Allenspach, Baumberger, Béguelin, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Borel François, Borer Roland, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Bühner Gerold, Bundi, Bürgi, Caccia, Carobbio, Chevallaz, Cumberg, Couchepin, Darbellay, de Dardel, Deiss, Dettling, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eggly, Engler, Epiney, Fasel, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Gadiant, Giezendanner, Gobet, Graber, Gros Jean-Michel, Gysin, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jenni Peter, Keller Anton, Kern, Kühne, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuba, Maitre, Mamie, Marti Werner, Matthey, Maurer, Meyer Theo, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schweingruber, Segmüller, Spielmann, Spoerry, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steinegger, Steinemann, Stucky, Suter, Theubet, Tschopp, Vetterli, Wick, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, Zwahlen (100)

Für den Antrag der Minderheit/Wyss William (Folge geben) stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité/Wyss William (donner suite):

Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Bischof, Bonny, Borradori, Bugnon, Bühlmann, Cincera, Cornaz, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Giger, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hari, Hollenstein, Jäggi Paul, Jöri, Keller Rudolf, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Maspoli, Mauch Rolf, Meier Hans, Meier Samuel, Misteli, Mühlemann, Nabholz, Ostermann, Rechsteiner, Ruf, Rychen, Schenk, Scherrer Wer-

ner, Schmid Peter, Seiler Hanspeter, Singeisen, Stalder, Stefan, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Zwygart (67)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Aubry, Bodenmann, Fehr, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Ledergerber, Leemann, Mauch Ursula, Pini, Schmid Samuel (12)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Blatter, Blocher, Brunner Christiane, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Comby, David, Eymann Christoph, Frey Walter, Heberlein, Jaeger, Perey, Poncet, Robert, Schmied Walter, Schnider, Seiler Rolf, Sieber (20)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

Motion 94.3479

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion 34 Stimmen
Dagegen 130 Stimmen

Motion 94.3480

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion 61 Stimmen
Dagegen 98 Stimmen

93.3404

Motion Baumberger

«Bahn 2000».

Neubaustrecke

Zürich-Flughafen–Winterthur

«Rail 2000».

Construction d'une nouvelle ligne

Zurich-Aéroport–Winterthour

Wortlaut der Motion vom 22. September 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, im Rahmen der Überprüfung der SBB-Vorschläge betreffend Realisierungsplanung von «Bahn 2000» die für die verkehrsmässige Anbindung der gesamten Ostschweiz unentbehrliche und sofort realisierbare Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur (Brüttener Tunnel) der ersten Etappe zuzuweisen und die Realisierung ohne Verzug zu veranlassen.

Texte de la motion du 22 septembre 1993

Le Conseil fédéral, qui procède au réexamen des propositions faites par les CFF au sujet des étapes de réalisation de «Rail 2000», est invité à intégrer à la première de ces étapes la construction d'une nouvelle ligne reliant l'aéroport de Zurich à Winterthour (par le tunnel de Brütten) et à ordonner la mise en chantier sans délai de cet ouvrage qui peut être réalisé immédiatement et qui est indispensable au raccordement de toute la Suisse orientale aux grands axes de communication.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Binder, Bischof, Bühner Gerold, Caspar-Hutter, Danuser, David, Diener, Fehr, Fritsch Oscar, Früh, Giger, Hafner Ursula, Hess Otto, Hollenstein, Jaeger, Kern, Kühne, Leuenberger Moritz, Maeder, Maurer, Meier Hans, Mühlemann, Oehler, Raggenbass, Ruckstuhl, Rutishauser, Schmid Peter, Segmüller, Seiler Rolf, Steffen, Wittenwiler (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die rasche Realisierung von «Bahn 2000» ist aus verkehrs-, umwelt- und staatspolitischen Gründen ebenso notwendig wie aus volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Sicht:

1. Alle Ostschweizer Kantone, insbesondere die vom Verzicht auf die Neubaustrecke besonders betroffenen Kantone Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, und Zürich setzen sich nachdrücklich für die Realisierung des Brüttener Tunnels ein. Die Einbindung der Ostschweiz in das in Erneuerung begriffene europäische Bahnnetz (mit Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart, vgl. dazu Art. 8 des Alpentransit-Beschlusses) ist ohne zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur ebensowenig möglich wie die von Schaffhausen und Thurgau geforderten Verbindungen zum Flughafen bzw. Richtung Konstanz. Die Neubaustrecke ist auch massgeblicher Zubringer für die Nordostschweiz zur Neat-Gotthard-Route.

2. Zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur auf der bereits heute am stärksten belasteten Doppelspurstrecke der SBB (gegen 400 Züge pro Tag) sind ohne den Brüttener Tunnel im erforderlichen Ausmass nicht denkbar.

Ersatzweise werden Investitionen im Raume Effretikon vorgeschlagen (teilweiser Einbau eines dritten Geleises, mehr Spurwechselverbindungen und dergleichen, wobei untragbare Sicherheitsrisiken nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden können). Auch derartige ungenügende Verbesserungen werden in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken kosten, zumal entsprechend den USG/LSV-Vorschriften der betreffende oberirdische Bahnabschnitt (in welchem die Lärmalarmwerte überschritten sind) saniert werden müsste. Die Neubaustrecke Brüttener Tunnel hält sich – im Unterschied zu den von den SBB zur Realisierung vorgeschlagenen Neubaustrecken – weiterhin im seinerzeitigen Kostenrahmen; aktueller Kostenstand: 646 Millionen Franken.

3. Die Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur ist der einzige Abschnitt von «Bahn 2000», für welchen das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und welcher daher sofort realisierbar ist. Die ersatzweise vorgeschlagenen Investitionen würden ein neues, zeitaufwendiges und rechtsmittelträchtiges Planungsverfahren auslösen. Die Realisierung des Brüttener Tunnels führt daher dazu, dass «Bahn 2000» – für einen auch für sich allein genommen unter den eingangs erwähnten Aspekten sinnvollen Abschnitt – endlich in Angriff genommen werden kann, was auch volkswirtschaftlich erwünscht ist. Weil die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist wegen des Widerstandes von Betroffenen und von Organisationen erst später realisiert werden kann, kommt es dadurch auch nicht zu einer finanziell untragbaren Massierung des Aufwandes.

4. Das Schweizervolk hat am 6. Dezember 1987 zu Projekt und Kostenrahmen für die «Bahn 2000» ja gesagt. Wird heute mit Rücksicht auf den bewilligten Kredit etappiert, so steht ein solcher auch später ohne neue Kreditbeschlüsse nicht zur Verfügung. Die Verschiebung des Brüttener Tunnels auf eine spätere Etappe bedeutet somit im Ergebnis seine Streichung. Der Verzicht auf die Anbindung der Ostschweiz kommt einer grundlegenden Änderung des seinerzeit vom Volk gutgeheissenen Konzeptes gleich. Eine neue Volksabstimmung wäre erforderlich. Der Betrieb der Ostschweizer Bahnlinien mit Pendolinos löst die Probleme nicht. Die Unterbrechung der Ost-West-Bahntransversale in Zürich respektive Bern würde, im Gegenteil, einem Rückschritt ins Bahnsteinzeitalter gleichkommen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. September 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 14 septembre 1994

Der Bundesrat erachtet die sofortige Realisierung der Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur als nicht zwingend. Das Angebotskonzept «Bahn 2000» kann in einer ersten Etappe in der Ostschweiz auch ohne Brüttener Tunnel verwirklicht werden.

Zu den vom Motionär vorgebrachten Begründung nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

**Motion KVF-NR (91.306) (Minderheit Vollmer) SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist.
Ergänzender Bericht**

**Motion CTT-CN (91.306) (minorité Vollmer) Nouvelle ligne CFF Mattstetten-Rothrist.
Rapport complémentaire**

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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3480
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	388-403
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 368