

CH_VB 20014662 vom 8. Oktober 1986

Bundesverwaltung, 1986-10-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20014662__td_

FR: CH_VB 20014662 du 8 octobre 1986

IT: CH_VB 20014662 del 8 ottobre 1986

Erwägungen

E. 8

Oktober 1986 N 1433 «Bahn 2000». Konzept Ich glaube an die umwelt- und ressourcengerechte Bewältigung des künftigen Verkehrs in unserem Lande. Ich glaube auch an die unabdingbare Funktion und Aufgabe des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Eisenbahnverkehrs bei der Realisierung eines solchen Ziels. Nur wer an die Zukunft glaubt, kann sie auch gestalten. Wir wollen sie mit unserer Verkehrspolitik gestalten und sie nicht durch den Lauf der Dinge - es wurde vom Trend gesprochen - gestalten lassen. Die Gefahr ist zu gross, dass eine Gestaltung durch den blossen Lauf der Dinge zu einer Verunstaltung führen würde, die nicht mehr reversibel wäre. Ich bitte Sie, einzutreten und die Rückweisungsanträge abzulehnen. Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière Präsident: Es liegen zwei Anträge vor, welche die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückweisen möchten. Wir bereinigen zuerst diese beiden Rückweisungsanträge. In einer ersten Eventualabstimmung stellen wir den Antrag Müller-Scharnachtal dem Antrag Ruf-Bern, in der zweiten den obsiegenden dem der Kommission und des Bundesrates gegenüber. Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für den Antrag Müller-Scharnachtal 63 Stimmen Für den Antrag Ruf-Bern 2 Stimmen Definitiv - Définitivement Für den Antrag Müller-Scharnachtal 17 Stimmen Für den Antrag der Kommission 130 Stimmen A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzeptes BAHN 2000 Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000 Präsident: In bezug auf den Bundesbeschluss A hat Herr Nussbaumer den Antrag gestellt, gemäss Bundesrat zu verfahren. Die Kommission lehnt diesen Antrag ab und beantragt, den Beschluss A zu streichen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission 127 Stimmen Für den Antrag Nussbaumer

E. 11

Stimmen Präsident: Damit ist Bundesbeschluss A gestrichen. B. Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 Arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000 Präsident: Hierzu kann ich mitteilen, dass Herr Geissbühler seinen Rückweisungsantrag zurückgezogen hat. Es verbleiben noch zwei Rückweisungsanträge: Nussbaumer und Ruf-Bern. Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für den Antrag Nussbaumer 48 Stimmen Für den Antrag Ruf-Bern 3 Stimmen Definitiv - Définitivement Für den Antrag der Kommission 132 Stimmen Für den Antrag Nussbaumer 14 Stimmen 46-N Detailberatung - Discussion par articles Titel und Ingress, Art. 11 Antrag der Kommission Der Bund verwirklicht das Konzept «Bahn 2000» mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern. Titre et préambule, Art. V Proposition de la commission La Confédération réalise le projet RAIL 2000 dans le but de développer les transports publics en Suisse. Angenommen - Adopté Art. 1 Antrag der Kommission Einleitung Zu diesem Zweck wird das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch folgende neue Linien

erweitert: Bst. a bis d Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Antrag Wanner Bst. b Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, an Stelle der vorgesehenen Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist einen Vorschlag vorzulegen, der sich auf den Ausbau und die Begradigung der bestehenden Strecke beschränkt. Eventualantrag Nussbaumer Bst. b b. Mattstetten-Riedtwil-Rothrist Eventualantrag Hofmann (falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden) Art. 1 erweitert: a. Vauderens-Villars-sur-Glâne b. Olten-Muttenz c. Zürich-Flughafen-Winterthur Eventualantrag Ruf-Bern (Fassungen Bundesrat und Kommission) Art. 1 durch folgende neue Linien erweitert: a. Vauderens-Villars-sur-Glâne; b. Olten-Muttenz; c. Zürich-Flughafen-Winterthur. Art. 1 Proposition de la commission Introduction Dans ce but, le réseau des Chemins de fer fédéraux Let. a à d Adhérer au projet du Conseil fédéral Proposition Wanner Let. b Renvoi au Conseil fédéral en l'invitant à présenter, en lieu et place du nouveau tronçon prévu entre Mattstetten et Rothrist, un projet se limitant à l'aménagement et au redressement du tronçon actuel. Proposition subsidiaire Nussbaumer Let. b b. Mattstetten-Riedtwil-Rothrist Propositions subsidiaires Hofmann (au cas où les propositions de renvoi seraient rejetées) a. Vauderens-Villars-sur-Glâne; b. Olten-Muttenz; c. Zurich-Aéroport-Winterthour;

«Rail 2000». Projet 1434 N 8 octobre 1986 Proposition subsidiaire Ruf-Berne Art. 1 (version du Conseil fédéral et de la commission) complété par les nouvelles lignes suivantes: a. Vauderens-Villars-sur-Glâne; b. Olten-Muttenz; c. Zurich-Aéroport-Winterthour. Wanner: Zu Buchstabe b: Ich bin in der Lage, mich sehr kurz zu fassen. Alles Wesentliche ist gesagt worden, Pro und Kontra sind erwogen, und Sie haben bereits einige sehr wichtige Entscheide gefällt. Ich bin mit der Mehrheit dieses Rates der Auffassung, dass es übergeordnete Gründe gibt, die für die «Bahn 2000» sprechen. Aus diesem Grunde habe ich mit Ueberzeugung für Eintreten auf die «Bahn 2000» gestimmt. Weil mir an ihrer Verwirklichung liegt, stelle ich meinen Rückweisungsantrag in bezug auf die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Ausser der erwähnten sind alle Neubau- strecken unbestritten. Wollen Sie nun das mit Sicherheit zu erwartende Referendum riskieren und damit möglicherweise die ganze «Bahn 2000» in Frage stellen? Gut, man kann sagen, das Volk wird der «Bahn 2000» zustimmen. Dies ist aber bis zum Abend des Abstimmungstages eine Behauptung wie jede andere auch. Wie wollen Sie sich verhalten, wenn das Volk nein sagt? Sind dann die berechtigten Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und der Bahn im besonderen nicht mehr vorhanden? Wohl kaum. Wenn Sie sich etwas im Volk umhören, taucht die Frage, ob eine Begradigungsvariante nicht mindestens diskutabel sei, immer wieder auf. Diese Frage wird im Zusammenhang mit einer allfälligen Volksabstimmung eine Rolle spielen. Im Volk wird man wissen wollen, wie es sich damit verhält und warum dieser Weg nicht mindestens in Erwägung gezogen wurde. Diese Fragen müssen auf den Tisch, bevor das Parlament endgültig über die «Bahn 2000» entscheidet. Die Strategie «alles oder nichts» könnte in eine Situation hineinführen, die niemand will und die der Sache selber am allerwenigsten dient. Selbst wenn die Ziele der «Bahn 2000» nicht in vollem Umfange erreicht werden können, scheint mir eine akzeptierte Ausbau- und Begradigungsvariante immerhin noch besser zu sein als eine vom Volk verworfene Neubaustrecke. Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen, den Bundesrat anzuhalten, die Vor- und Nachteile einer Ausbau- und Begradigungsvariante konkret auf den Tisch zu legen. Ich behaupte ja nicht, dass dies das Ei des Kolumbus sei. Mir scheint aber, wir sind heute nicht in der Lage, in dieser Frage zu entscheiden, da wir nicht wissen, wie es sich mit den von mir aufgeworfenen Fragen

verhält. Kühne, Berichterstatter: Auch ich kann mich zum Rückweisionsantrag von Herrn Wanner kurz fassen. Die Argumentation ist vorher schon geliefert worden. Ich verweise vor allem auch auf die Argumentation im Zusammenhang mit der Kapazitätserhöhung auf der bestehenden Strecke. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist nicht unproblematisch; im Gegenteil, er bringt sehr grosse Eingriffe in bewohntes Siedlungsgebiet, in die Natur und Umwelt. Es liegt klar auf der Hand, dass wir mit der Volksabstimmung ein gewisses Risiko eingehen. Niemand kann ein Resultat einer Volksabstimmung voraussehen. Wenn Herr Wanner aber sagt, eine akzeptierte Begrädigung der bestehenden Strecke sei besser als eine nicht akzeptierte Neubaustrecke, so habe ich sehr grosse Zweifel, ob der Ausbau der bestehenden Strecke bedeutend besser akzeptiert würde als eine Neubaustrecke. Ich bin aber sicher, dass punkto Aufwand und Ertrag die Neubaustrecke bedeutend mehr Vorteile zu bringen vermag. Im übrigen muss ich Sie bitten zu bedenken, dass wir ein Zweikammersystem haben und dass sich ohne weiteres der Ständerat noch einmal über diese Aufgabe beugen kann. Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, den Antrag Wanner abzulehnen. Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, auch diesen Rückweisionsantrag abzulehnen. Ich habe Ihnen vorhin schon gesagt, dass ein Ausbau der bestehenden Strecke, gerade zwischen Mattstetten und Rothrist, besiedeltes Gebiet weit stärker treffen und weit schlimmere Immissionen zur Folge haben würde als eine Neuanlage. Mit Blick auf die Umweltbilanz insgesamt wäre das sicher nicht zu verantworten. Das wurde sorgfältig geprüft. Die Variante KAP war Gegenstand einer ganz genauen Abklärung. Ich bitte Sie, diesen Rückweisionsantrag abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag Wanner Dagegen 21 Stimmen 94 Stimmen Präsident: Zunächst kommen die anderen Antragsteller zu Artikel 1 zu Wort. Nussbaumer: Ich habe Ihnen für die Detailberatung vorgeschlagen, es sei Buchstabe b dahingehend zu ergänzen, dass die neue Linie über Riedtwil zu führen ist. Was hätte das für Konsequenzen? 1. Die Variante Süd-Süd oder eine verbesserte Südvariante, die keine neuen Durchschneidungen bringt, werden dadurch nicht vom Tisch gefegt. 2. Die Jurasüdfusslinie ist für den Knotenpunkt Biel entlang der bestehenden Strecke auszubauen und nicht über Herzogenbuchsee. Die Kommission ist nicht auf die Variante Süd-Süd eingetreten und hat sie nicht durchberaten, vor allem auch deshalb, weil die SBB übertriebene Kosten aufgerechnet haben. Die inzwischen vorgenommenen Abklärungen haben ergeben, dass der Ausbau der Süd-Süd-Variante und der Jurasüdfusslinie im Kostenrahmen von 1,17 Milliarden Franken liegt, also etwa 190 Millionen über dem Kostenrahmen der Variante Süd plus mit den Zusatzkosten der Juralinie. Man hat mir wegen dieses Antrages vorgeworfen, ich betriebe St. Florians-Politik. Die Variante Süd-Süd ist kein St. Florians-Vorschlag der Solothurner. Der Ausbau der Linie Olten-Aarau im Rahmen der «Bahn 2000» auf vier Spuren und der bereits vorgezogene Ausbau der Ruttigerlinie brauchen mindestens 15 Hektaren Solothurner Land, etwa halb soviel, wie der Kanton Bern für die Süd-Süd-Variante bereitstellen müsste. Diese Relation könnte das nachbarliche Verhältnis wohl kaum stören. Le rapporteur de langue française vient de prétendre que la ligne Sud-Sud néglige les intérêts de la Suisse romande. Le développement de la ligne du pied sud du Jura est indispensable pour compléter la variante Sud-Sud. Il faut absolument doubler les tronçons à voie unique et rectifier les sections qui, comme celle de Wangen a. A.-Niederbipp, présentent de nombreuses courbes. De cette manière, on pourra accomplir le trajet Bienne-Zurich en une heure, même en prévoyant trois arrêts. Une revalorisation de cette ligne Genève-Bussigny-Yverdon-Neuchâtel-Bienne-Soleure-Olten est, pour la population de la partie septentrionale de la Suisse romande, nettement plus avantageuse que n'importe quelle autre solution. Elle relie la région non seulement à la

Suisse orientale mais aussi au reste de la Suisse romande et au Bas-Valais. Par contre, la variante Sud-Plus détournerait le trafic de la ligne Soleure-Olten en dévalorisant la ligne existante du pied sud de Jura sur ce trajet tout en privant sans nécessité le trajet Herzogenbuchsee-Olten de la variante Sud d'une capacité considérable. Das Drama der Jurasüdfusslinie wird mit der «Bahn 2000», der Annahme der Linie Süd plus, nicht abgeschlossen sein; es wird sich fortsetzen. Die Kollegen Fehr, Aubry und Cavadini kämen beim Direktausbau der Linie Solothurn-Olten zehn Jahre früher zu ihrem Stundentakt von Biel nach Zürich. Wie wird der Ausbau Süd plus aussehen? Zuerst wird sicher Süd gebaut, der grösseren Kapazität dieser Linie wegen; später kommt die Linie Süd plus nach Solothurn, und zuletzt dann Solothurn-Biel: Erst im Jahre 2005 werden also

8. Oktober 1986 N 1435 «Bahn 2000». Konzept die Bieler, die Neuenburger und die Jurassier eine halbe Stunde weniger Zeit brauchen, um nach Zürich zu reisen. Eine solche Abwicklung des Bauvorganges gilt es zu bedenken. Würde die Jurasüdfusslinie doppelspurig gemacht und für sich ausgebaut, würde man auch die grössere Kapazität erhalten. Es könnte sich nach Inbetriebnahme des ganzen Konzeptes «Bahn 2000» für die Jurasüdfusslinie noch einmal eine schlimme Situation einstellen, indem beim Betrieb eingesehen würde, dass der Flaschenhals zwischen Ölten und Herzogenbuchsee ein Problem ist. Das hätte zur Folge, dass die Linie mit geringerer Kapazität - also die Juralinie - aus diesem Konzept herausgenommen werden müsste. Ich sehe nicht sehr rosig für die Gleichberechtigung der Jura-Kantone, aber ich muss doch Herrn Staatsrat Cavadini sagen: Die «variante sud-sud» ist keine Nullvariante; sie beinhaltet nämlich den Direktausbau der Linie Biel-Olten auf der jetzigen Spur mit Verbesserungen und würde Ihnen vielleicht schon im Jahre 1993 eine bessere Verbindung nach Zürich bringen. Nachdem ich aber heute gehört habe, dass eine Süd-Variante zu wählen ist und dass auch im Rahmen der Umweltverträglichkeit noch Verschiebungen des Trassees möglich sind, ziehe ich meinen Antrag zurück. Hofmann: Ich beantrage Ihnen, den Entscheid über die neue Linie Mattstetten-Rothrist in einem besonderen Bundesbeschluss vorzulegen. Hinsichtlich der Verbindungsbezeichnung zwischen «Mattstetten und Rothrist» sind auch hier verschiedene Auslegungen (Interpretationen) erfolgt. Durch Herrn Bundesrat Schlumpf wurde in der Kommission gesagt - ich gehörte dieser Kommission nicht an, aber ich habe das Protokoll konsultiert -: «Mit der Streckenbezeichnung Mattstetten-Rothrist ist in Artikel 1 des Bundesbeschlusses B eindeutig die Variante Süd gemeint. Wenn der Bundesrat dem Parlament die Variante Nord vorgeschlagen hätte, wäre der nordwestliche Punkt mit Aarburg, Oftringen oder Ölten angegeben worden. Eine Konkretisierung im Bundesbeschluss ist nötig, damit interessierte Kreise nach der Zustimmung zum Bau der neuen Linie durch das Parlament die Referendumsfrage prüfen können.» Andererseits wurde durch Herrn Leo Weber, der der Kommission angehörte, hier ausdrücklich erklärt, dass die Streckenbezeichnung «Mattstetten-Rothrist» einen weiten Spielraum offen lasse. Was gilt nun eigentlich? Der Sprechende würde es begrüssen - und mit ihm auch andere -, wenn über diese Variante gesondert abgestimmt werden könnte, weil wir nicht gegen die «Bahn 2000» sind. Denn die «Bahn 2000» beinhaltet neben der Linie Mattstetten-Rothrist vieles andere, für das auch wir uns bejahend aussprechen wollen. Es ist nicht in Ordnung, wenn man uns zwingt, gegen die «Bahn 2000» Stellung zu beziehen, nur weil wir uns mit der vorgelegten Variante Süd plus, gestützt auf die heutige Umweltverträglichkeitsprüfung, nicht einverstanden erklären können. Jeder Stimmbürger hat einen bundesrechtlich gewährleisteten Anspruch darauf, dass kein Abstimmungsergebnis anerkannt wird, das nicht den freien Willen der Stimmberechtigten zuverlässig und unverfälscht zum

Ausdruck bringt. Dieser Grundsatz entspricht einer gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtes. Von Gesetzes wegen untersteht nur der Bundesbeschluss B über den Bau neuer Linien dem fakultativen Referendum. Wenn ein allfälliger Variantenentscheid nur zusammen mit dem Entscheid zum Konzept «Bahn 2000» einer Volksabstimmung unterworfen werden kann, obwohl bei den Linienvarianten noch ein Spielraum besteht, dann bedeutet das eine Verletzung des freien Stimmrechtes; denn viele Bürger, auch im Oberaargau, sind für das Konzept «Bahn 2000», lehnen aber die von der Kommission unterbreitete Linienvariante, so wie sie vorliegt, ab. Die beiden Beschlüsse müssen deshalb entflochten werden. Jedes andere Vorgehen wäre unserer Meinung nach verfassungswidrig. Ich ersuche Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Ruf-Bern: Nachdem Sie die Rückweisungsanträge, welche die Chance geboten hätten, das gesamte Konzept im Sinne dargeäußerten Bedenken zu überprüfen, abgelehnt haben, geht es nun bei der Auflistung der neu zu erstellenden Linien in Artikel 1 um die eigentliche «Wurst» der Vorlage. Ich beantrage Ihnen aus folgenden Gründen, das Teilstück Mattstetten-Rothrist zu streichen: Wie ich in der Eintretensdebatte bereits ausgeführt habe, bedeutet es unseres Erachtens einen umweltpolitischen Irrsinn ohnegleichen, Hunderte von Hektaren besten Kulturlandes und Waldes einer neuen Super-Schnellbahn zu opfern. Die verlangten Opfer an natürlichen Lebensgrundlagen und deren Gefährdung sind, verglichen mit dem zu erwartenden Nutzen - in einer Zeit, in welcher die Umwelt immer schneller einem Kollaps entgegensteuert - schlichtweg unverantwortbar. Wir sollten einmal daran denken, dass auch künftige Generationen noch in einer einigermaßen lebenswerten Umwelt aufwachsen möchten und ein Recht darauf haben! Die Vorteile des Konzeptes «Bahn 2000» - mehr Fahrgelegenheiten, Verkürzungen der Gesamtreisezeiten, neue Direktverbindungen, kürzere Wartezeiten, attraktivere Dienstleistungen usw. - lassen sich auch durch Modernisierungen und dem Ausbau der bestehenden Bahnanlagen realisieren - ohne eine landfressende Super-Schnellbahn durch das Mittelland. Entgegen den immer wieder, auch in dieser Debatte gehörten Behauptungen von SBB, Bundesrat und Kommission lässt sich das Konzept «Bahn 2000» mit unbedeutenden Abstrichen auch ohne die umstrittene Neubaustrecke realisieren. Das Konzept stirbt also ohne die neue Linie Mattstetten-Rothrist keineswegs, sondern muss allenfalls etwas redimensioniert werden, wodurch es aber nicht zu einer Flickwerk wird, Herr Bundesrat Schlumpf. Lassen Sie mich diese Aussage hinsichtlich der Verbindung Bern-Zürich belegen, die ja gemäss Konzept in weniger als einer Stunde zurückgelegt werden muss. Dieses Ziel lässt sich auf der ausgebauten Stammstrecke erreichen. Zu diesem Schluss gelangen unabhängige Fachleute, u. a. gestützt auf Projektunterlagen der SBB - zu diesem Schluss gelangen also auch die SBB selbst-, Projektunterlagen, die allerdings der Öffentlichkeit in höchst fragwürdiger Weise vorenthalten worden sind, um ein falsches Bild zu erwecken. Es sind folgende Punkte zu beachten: Die heutige Fahrzeit von 73 Minuten auf der Strecke Bern-Zürich wird schon nach der Inbetriebnahme der baureif geplanten sogenannten «Grauholzlinie» von Worblaufen nach Mattstetten nach Angaben der SBB um 4 Minuten gekürzt. Es verbleiben 69 Minuten. Der seitens der SBB im Zusammenhang mit dem Projekt «Bahn 2000» teils erwogene, teils bereits fest eingeplante mehrspurige Ausbau der Teilstrecke Däniken-Rupperswil wird — auch ohne den Einsatz neuartiger Hochleistungslokomotiven - eine Einsparung von weiteren 3 Minuten erbringen. Es verbleiben noch 66 Minuten. Eine weitere Fahrminute an Einsparung ergibt die volle Ausnutzung der im Bahnhof Ölten möglichen Durchfahrsgeschwindigkeit. Des Weiteren wird eine Fahrminute durch eine leichte Erhöhung der zwischen Rupperswil und Zürich-Altstetten

heute gefahrenen Spitzengeschwindigkeit erreicht, damit verbleiben noch 64 Minuten. Die restlichen Minuten können durch bauliche Massnahmen eingespart werden, wie sie seitens der Bundesbahnen bereits heute erwogen werden bzw. geplant oder sogar beschlossen sind: a. durch den Ausbau der Bahnhofanlagen in Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal, ferner der Stationen Hindelbank, Lyssach, Wynigen und Riedwil nach den sich ergebenden neuen banntechnischen Erfordernissen; b. durch die Erstellung eines neuen, zweiten Burgdorfer Tunnels auf der Ostseite des heute schon bestehenden Tunnels. Die Einmündung in die bestehende Strecke kommt etwa 850 m nördlich des bestehenden nördlichen Tunnelportals zu liegen und erfordert keine Inanspruchnahme von Kulturland;

«Rail 2000». Projekt 1436 8 octobre 1986 c. durch den Bau eines Umformerwerks (ohne Landbedarf) in Bickigen bei Wynigen, in der Nähe von Burgdorf, auf dem dortigen BKW-Areal, zur Sicherung der Energieversorgung angesichts höheren und noch zunehmenden Verbrauchs. Mit diesen baulichen Massnahmen wird es - zusammen mit dem Einsatz der von den SBB geplanten neuen Hochleistungs-Asynchronlokomotiven - ohne Schwierigkeiten möglich sein, die Gesamtfahrzeit Bern-Olten-Zürich auf weniger als eine Stunde herabzusetzen. Zusätzlich wird die Begradigung einiger Kurven unvermeidlich sein. Der erforderliche Gesamtaufwand erreicht höchstens ein Drittel der Kosten für die Neubaustrecke gemäss der am meisten umweltzerstörenden Variante Süd plus und wird somit unter 400 Millionen Franken bleiben. Der hier geforderte Ausbau der heutigen Strecke Bern-Olten vermeidet alle Nachteile einer allfälligen Neubaustrecke bezüglich Landschaft, Umweltschutz und Beeinträchtigung der Lebensqualität im allgemeinen. Wir wissen, dass die Bundesbahnen selbst, Herr Generaldirektor Eisenring, schon Studien und Vorarbeiten für einen Ausbau der bestehenden Strecke im Sinne einer abschnittweisen betrieblichen Leistungserhöhung unternommen haben oder noch zu unternehmen gedenken. Weil man aber unbedingt ein Maximum, einen grossen «Jahrhundertwurf», verwirklichen will und dabei weder auf die Umwelt noch auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nimmt, hat man diese Erkenntnisse bewusst verschwiegen. Sie widerlegen nämlich eindeutig die behauptete, angebliche Notwendigkeit einer Neubaustrecke durch das Mittelland. Durch einen Ausbau der Jura-südfuss-Linie kann im weiteren die Verbindung Westschweiz-Ostschweiz wesentlich verbessert werden. Zur Kapazitätsfrage auf der Stammstrecke Bern-Olten ist festzuhalten, dass einerseits noch heute eine beträchtliche Kapazitätsreserve auf dieser Linie besteht und dass andererseits der Güterverkehr Richtung Lötschberg, der ohnehin rückläufig ist, über die Jura- und die Jurasüdfuss-Linie umgeleitet werden kann, die - wenn nötig - auszubauen sind, insbesondere die Verbindung Basel-Delsberg (das Problem der fünf SBB-Stellen in Delsberg wird sich sicherlich lösen lassen; Insider wissen, was ich meine!), so dass eine ausgebaute Stammlinie Bern-Olten noch gesteigerte, jedenfalls aber ausreichende Kapazitäten für den Personenverkehr aufweist. Zudem ist der SBB-Transitgüterverkehr rückläufig. Es stellt sich die Frage - die ich bereits heute morgen gestellt habe -, woher man denn all die Tausende von Transitgütertonnen hernehmen will, die man dereinst - nota bene zu teureren Bedingungen als in den Konkurrenzländern Frankreich und Oesterreich - durch den Lötschberg leiten will? Beim vorliegenden Antrag gilt es nun, deutlich Farbe zu bekennen. Gerade den Parlamentariern aus dem Kanton Bern ist der grosse Unmut über die geplante Neubaustrecke im Berner Volk bekannt. Man muss dieser Stimmung doch Rechnung tragen - wie da und dort gesagt worden ist -, denn schliesslich stehen in einem Jahr wieder Nationalratswahlen vor der Tür. Das Resultat sind dann mehr oder weniger halbherzige Rückweisungsanträge oder etwa ein Antrag auf Untertunnelung; Anträge, die

den Eindruck erwecken sollen, man nehme sich der Sorgen des Volkes an, die aber alle das Uebel nicht grundsätzlich beseitigen, sondern lediglich eine angeblich weniger umweltbelastende Variante als die Variante Süd plus erreichen wollen. Damit ist der Bevölkerung nicht gedient. Deshalb haben wir auch den bekannten Variantenstreit erlebt. Die Berner Regierung sprach sich für die Variante Nord, aber gegen die Variante Süd oder Süd plus aus, die Solothurner Regierung gegen die Variante Nord usw. Man wollte sich gegenseitig den Schwarzen Peter zuspielen. Das war und ist Sankt-Florians-Politik in Reinkultur. Nicht so die grundsätzliche, mehrmals zum Ausdruck gebrachte, umweltpolitisch motivierte Ablehnung einer Neubaustrecke gleich welcher Variante: Unsere Bedenken wären im Falle der Variante Nord im wesentlichen dieselben, obwohl hier massgeblich eine andere Region im Kanton Solothurn betroffen würde. Geben Sie bitte im Interesse vor allem des Kulturlandschutzes den SBB die Gelegenheit, ihre Pläne für den Ausbau der Stammstrecke Bern-Olten aus den Schubladen hervorzuziehen, indem Sie meinem Antrag zustimmen. Was nützen die besten Verkehrsverbindungen, wenn die Umwelt, durch die man fährt, dereinst nicht mehr lebenswert sein wird? Ich bitte Sie nochmals, stimmen Sie meinem Antrag zu, sonst könnte Ihnen nämlich das Volk sehr wohl einen Strich durch Ihre Rechnung machen!

M. Butty: Je n'interviens pas dans le débat à propos de la lettre b, mais de la lettre a. Je m'exprime à ce sujet, car le cinquième des nouveaux tracés touche le canton de Fribourg: Vauderens-Villars-sur-Glâne. Nous approuvons RAIL 2000 bien que nous soyons très touchés par les travaux envisagés, parce que nous estimons que ce projet tient compte d'une stratégie globale qui est peut-être la seule encore possible. De plus, il s'inscrit dans un cadre européen. Je souligne qu'à Strasbourg, j'ai eu l'occasion de remarquer, ainsi que des collègues d'autres pays, les efforts accomplis au niveau européen par notre Ministre des transports, M. Schlumpf, en tant que président en fonction du Comité des ministres des transports. Je tiens à lui rendre hommage pour son attitude qui est très appréciée et qui rend un grand service à notre pays. En outre, les efforts de M. Schlumpf ont certainement contribué à lui faire prendre conscience, ainsi qu'à ses collaborateurs, de la nécessité d'intervenir maintenant. En effet, pour des réalisations de grande envergure - telles que celles dont nous débattons - il faut un effort de compréhension et de solidarité de toutes les régions concernées. Cependant, cet effort doit être proportionné au but fixé et tenir compte des priorités déterminées dans d'autres domaines comme l'environnement, l'agriculture, le trafic régional, le développement économique, etc. Ce sont les raisons pour lesquelles je souligne que les 27 kilomètres de nouveau tracé, situés dans le canton de Fribourg, constituent la seule nouvelle ligne ferroviaire en Suisse romande. Cela ne va pas sans poser de problèmes, même si le canton de Fribourg approuve dans leur ensemble les propositions qui seront soumises. A ce propos, Monsieur le président, je voudrais vous dire combien nous avons apprécié la vision locale qui a été effectuée dans notre région et qui a permis à notre commission de se rendre compte sur place - c'est probablement la seule fois - de la signification concrètement d'un nouveau tracé. En effet, il faudra investir plus de 350 millions pour gagner neuf minutes. Est-ce exagéré? Je ne le pense pas. RAIL 2000 ne vise pas seulement à accroître la vitesse, mais c'est également une stratégie pour optimiser les temps de déplacement. Rien ne sert d'aller plus vite si c'est pour attendre plus longtemps la correspondance. Cela signifie le maintien de l'horaire cadencé et l'augmentation de l'offre de service. C'est ce que prévoit RAIL 2000 en planifiant des trains toutes les demi-heures. Voici les quatre questions que j'ai posées lors de la première séance de la commission en février auxquelles il n'a été répondu que partiellement à la fin nos débats. Tout d'abord, quel était ce nouveau tracé? Il

fallait le connaître. Certains disent: «Votons le principe des tracés et nous discuterons ensuite.». Il n'est pas possible d'agir ainsi. Il faut d'abord connaître le tracé et ensuite accepter le principe. C'était la raison de ma question. Je remercie la direction des Chemins de fer fédéraux qui nous a permis de visionner de manière très précise le futur tracé. Cela était très intéressant, tant pour les membres de la commission que pour les représentants de la région. J'ajoute encore une seule remarque. Nous avons constaté qu'il y aurait des tranchées de plus de treize mètres de profondeur. Cela constitue tout de même une atteinte importante à l'environnement et à l'agriculture. Par conséquent, nous estimons qu'il ne coûterait guère plus cher, dans ces conditions, de couvrir la voie. D'ailleurs, les

8. Oktober 1986 N 1437 «Bahn 2000». Konzept nouveaux plans prévoient que le tiers du tracé environ sera couvert ou en viaduc. Il était donc indispensable que nous nous rendions compte de ce que représentait treize mètres de profondeur. Nous demanderons donc que cette question soit rediscutée. Sinon, il n'y a plus de problème essentiel pour le tracé tel qu'il nous a été présenté. Deuxième question, quel est l'avenir de l'ancien tracé? Il nous a été répondu que les anciennes voies serviraient probablement au trafic régional et que des discussions seront engagées avec les communes concernées de la région. C'est le cas. Nous verrons si le tracé subsistera, s'il sera remplacé par un service de bus ou éventuellement par d'autres solutions. Evidemment, nous demanderons que les éventuelles voies qui ne seront plus desservies soient restituées à l'agriculture. Troisième question, quel est le sort des anciennes gares, notamment celle de Romont? Les réponses qui nous ont été fournies sont, à notre avis, satisfaisantes. Evidemment, on ne peut réaliser quelque chose de nouveau sans avoir certains inconvénients. On tiendra compte de l'environnement, par exemple d'hôpitaux tout proches et des zones de développement industriel. En ce qui concerne la gare de Romont elle-même, puisque le nouveau tracé n'y passe plus - c'est cela la réalité - elle demeurera en l'état pour le trafic marchandises et le trafic voyageurs. Elle sera desservie par ce que l'on appelle maintenant les trains directs B. Je ne connaissais pas cette notion jusqu'à ma participation aux séances de la commission. Les trains directs B ne sont pas des trains «Intercity». D'ailleurs, ceux-ci ne s'arrêtent pas à Romont aujourd'hui déjà. Par conséquent, sur ce plan, on peut dire qu'on a donné satisfaction à cette région dans les grandes lignes. En revanche, la situation demeure encore très délicate, en particulier pour les localités de Chénens, Rosé, Neyruz et Matran. Il faudra donc prévoir l'affectation de cette ancienne ligne et de ces gares. Nous pensons qu'au moment où une forte propagande est faite en faveur de l'intensification du trafic ferroviaire, il serait dommage de renoncer à desservir, au nom d'une grande ligne qui s'inscrit dans une stratégie globale, des régions qui se développent et où les gens s'y sont installés parce qu'il y avait une gare. L'essentiel pour nous est d'assurer le trafic régional. Avec le problème de la gare de Fribourg, il est bien évident qu'on ne saurait concevoir la réalisation de RAIL 2000, avec les inconvénients inhérents pour le pays de Fribourg, sans améliorer l'accueil, notamment en gare de Fribourg, au moment où les GFM font une nouvelle gare routière. Nous savons que des contacts sont établis, nous souhaitons que cela puisse se réaliser au plus tôt, en particulier pour l'accueil des voyageurs, pour le trafic marchandises, pour le parking, en collaboration avec la commune. Il semble d'ailleurs que les crédits sont à disposition. Si j'ai fait cette intervention, c'est parce que je voulais montrer, de manière concrète, ce que représente pour une région le changement du tracé d'une voie ferroviaire, avec des gares qui sont concernées et qui sont peut-être abandonnées. Il faut, dans le cadre de la réalisation de RAIL 2000, non seulement accroître les circulations pour étoffer l'horaire, mais également rendre les prestations accessoires plus attractives. Quant à nous, nous n'avons pas d'obstacle

majeur au projet qui nous est présenté et nous le soutiendrons. Eng: Gestatten Sie mir als Vertreter des Kantons Solothurn einige Bemerkungen zur Neubaustrecke Olten-Mattstetten. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn liess durch eine ausserparlamentarische Arbeitsgruppe, die zu präsidieren ich die Ehre hatte, die Stellungnahme zum Konzept «Bahn 2000» vorbereiten. In ihren Empfehlungen vom 5. Oktober 1985 stellte die Arbeitsgruppe fest, dass das Konzept «Bahn 2000» den Zielsetzungen Rechnung trägt, die der Kanton Solothurn im Jahre 1983 in seiner Stellungnahme zum damaligen NHT-Projekt postulierte. Es werden namentlich die Forderungen, die Mittelzentren besser zu bedienen, gute Verbindungen in die ländlichen Regionen zu ermöglichen und die Jurasüdfuss-Linie aufzuwerten, erfüllt. Per saldo ergeben sich beim Konzept «Bahn 2000» für die Regionen Olten und Solothurn markante Verbesserungen durch die Einführung des Halbstundentaktes und durch die Erhöhung der Zahl von umsteigefreien Direktverbindungen. Für Grenchen lässt sich das Angebot ebenfalls stark verbessern, wenn noch einige Retouchen im Konzept «Bahn 2000» angebracht werden. Aber auch alle übrigen Bahnhöfe, die im Einzugsgebiet unseres Kantons liegen, namentlich auch die ausserkantonalen Schnellzugstationen von Laufen, Basel und Liestal, profitieren vom besseren Angebot. Nach eingehenden Untersuchungen ist unsere Arbeitsgruppe im weiteren zum Schluss gekommen, dass sich die Angebotsverbesserungen von «Bahn 2000» nicht ohne Neubaustrecke Mattstetten-Olten realisieren lassen. Eine Beschränkung auf den Ausbau der Gäulinie und der daran anschliessenden Jurasüdfuss-Linie könnte die Zielsetzungen von «Bahn 2000» keineswegs erfüllen. Die Neubaustrecke Mattstetten-Olten bildet eine unverzichtbare Voraussetzung. Die Arbeitsgruppe hat in ihrem Bericht auch die Varianten Nord und Süd aus raumplanerischer und technischer Sicht verglichen. Der damalige, im Herbst 1985 geltende Planungsstand liess allerdings keine abschliessende Beurteilung zu. Immerhin musste festgestellt werden, dass bei beiden Varianten die Nachteile klar überwogen. So brächte die Variante Nord im Gau und im Räume Olten nahezu unlösbare Probleme. Die Variante Süd plus, die von der vorberatenden nationalrädtlichen Kommission einstimmig bevorzugt wurde, stellt nun eine optimale Lösung zwischen den technischen Vorteilen der Variante Nord und ihrer raumplanerischen und finanziellen Nachteilen dar. Mit der Variante Süd plus wird Biel als vollwertiger Anschlussknoten im Stundenabstand und mit neuen Direktverbindungen auf der Ost-West-Achse via Jurasüdfuss einbezogen. Andererseits wird die vor wenigen Jahren neu gebaute Strecke durch das Rutigertal weiterhin benutzt, so dass in diesem Bereiche keine neue Strecke gebaut werden muss. Der Bau der neuen Strecke wird weniger technische Schwierigkeiten mit sich bringen und einen wesentlich geringeren Kostenaufwand erfordern. Durch die Aufwertung der bestehenden Strecke Solothurn-Herzogenbuchsee wird der bisher bestehenden regionalen Opposition gegen eine Aufhebung dieser Linie Rechnung getragen. Die Variante Süd plus bedarf zu ihrer Optimierung allerdings einiger Rahmenbedingungen, so dass keineswegs auf den vorgesehenen Ausbau der Gäubahnlinie und der Jurasüdfusslinie verzichtet oder die in Angriffnahme dieser Arbeiten hinausgeschoben werden kann. Unverzichtbar sind überdies alle technisch möglichen Verbesserungen zur Einschränkung der Immissionen und alle zweckmässigen Massnahmen zugunsten der landwirtschaftlichen Produktion. Schliesslich sind der Halt der Züge Biel-Zürich in Solothurn und Olten und das bisherige Angebot auf der Strecke Olten-Solothurn zu gewährleisten. Unter diesen Rahmenbedingungen, die im Konzept «Bahn 2000» bereits vorgesehen sind, bitte ich sie, der Kommission zuzustimmen. M. Berger: Toutes les propositions d'amendement qui nous ont été soumises,

afin de modifier un des tronçons, ont certainement des côtés positifs, mais je crains fort qu'elles ne règlent rien et qu'elles n'atteignent pas l'objectif fixé, et surtout qu'elles n'apportent aucune solution au problème de fond. Il n'y a rien de surprenant à ce que l'opposition à un tronçon ferroviaire soit forte, voire très forte. Nous comprenons l'opposition qui se manifeste notamment dans la zone concernée du tronçon Mattstetten-Rothrist. Nous comprenons l'inquiétude des agriculteurs, de tous ceux qui seront touchés par cette emprise ferroviaire. Pour le paysan, c'est une part importante de son outil de travail qui sera amputée

«Rail 2000». Projet 1438 N 8 octobre 1986 et des surfaces qui seront perturbées par le sectionnement du territoire. Si je soutiens le projet du Conseil fédéral, amendé par la commission, c'est qu'il est important et fondamental d'équiper notre réseau ferroviaire d'une infrastructure répondant aux besoins de notre économie et de notre société en général et que l'amputer ou modifier en quoi que ce soit l'un des tronçons réduirait à néant l'objectif final. Il faut savoir aussi que l'agriculture et son environnement sont intéressés et directement concernés, au même titre que les autres secteurs d'activités nationales, par cette réalisation. Malheureusement, il n'est pas possible de réaliser une telle infrastructure sans un sacrifice. Aussi est-il impératif d'envisager la réalisation de ces nouveaux réseaux en ménageant au maximum les terres agricoles et l'environnement, comme cela a déjà été dit. Je voudrais que l'on me comprenne bien. Ce n'est pas au choix du tracé que je me réfère mais à raffinement du tracé choisi, consiste à s'efforcer d'effectuer ce tracé dans les meilleures conditions. En effet, tracé pour tracé, pour l'agriculteur, la meilleure terre, vous le savez tous, c'est la sienne, qu'elle se trouve en zone de plaine, de colline, ou de montagne. Choisir d'autres tracés, ce n'est en définitive que reporter les oppositions ailleurs. Dans cette optique, un dialogue très ouvert avec les responsables locaux - communes, organisations agricoles - et surtout avec les propriétaires touchés, sera de nature à contribuer à mieux intégrer les tracés choisis et à mieux régler les problèmes humains qu'ils engendrent. Un tel souhait peut paraître utopique, banal, allant de soi, mais l'expérience faite dans certaines régions lors de l'implantation des derniers tronçons d'autoroute nous autorise à confirmer le bien-fondé d'une rencontre très ouverte entre partenaires. C'est dans cet esprit d'écoute réciproque, avec tous les milieux concernés, qu'il sera possible de limiter au maximum les nuisances engendrées par ces nouveaux tracés ferroviaires. Je vous propose donc d'accepter la construction de ces quatre nouveaux projets de lignes, tels que présentés par le Conseil fédéral et amendés par la commission, et de refuser les amendements proposés.

Nussbaumer: Obschon Sie meinen Antrag auf Teilung der Vorlage verworfen haben, bitte ich Sie, dem Antrag von Herrn Hofmann zur Aufteilung der Vorlage in der Detailberatung zuzustimmen. Die SBB lebt auch vom Ansehen, das sie bei ihren Benutzern genießt. Hat sie ein Interesse daran, alle SBB-Freunde in der Region zwischen Ölten und Bern zu zwingen, gegen das Projekt «Bahn 2000» zu stimmen, weil sie nicht mit der Linienführung einverstanden sind? Sie haben heute die Antwort des Bundesrates auf meinen Teilungsantrag gehört. Ich wollte ja an der Position A des Bundesbeschlusses festhalten. Die Bedenken des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes wurden leider in diesem Rat beim Beschluss nicht berücksichtigt. Als Nichtjurist muss ich immer wieder staunen, welche unexakte Wissenschaft die Jurisprudenz ist. Wenn wir ein gut begründetes Exposé der höchsten Instanz hier im Bundeshaus, des EJPD, haben, dann finden sich Juristen, die das ohne weiteres übergehen können. Aber wehe wenn einmal ein Nichtjurist einen solchen Sündenfall begeht, dann wird er an die Kandare genommen. Ich bitte sie, dem Antrag Hofmann zuzustimmen. Kühne, Berichterstatter: Zuerst zu den Bemerkungen von Herrn

Butty: Die Kommission ist am 25. August im Kanton Freiburg gewesen und hat die Strecke besichtigt. Dabei waren Herr Regierungspräsident Freymond, die HH Regier- rungsräte Morel und Massy sowie der Gemeindepräsident von Romont, Herr Schmutz, anwesend. Herr Regierungsprä- sident Freymond hat mir ausdrücklich bestätigt, dass er mit dem Stand der Planung sehr zufrieden sei, dass es noch Detailfragen zu lösen gebe, und er hat sich optimistisch gegeben, dass sich hier eine einvernehmliche Lösung an- bahne. Zum Antrag von Herrn Ruf-Bern: Es ist das gleiche Problem, das wir auch schon gehabt haben. Es geht vor allem wieder um die Strecke Mattstetten-Rothrist. Herr Ruf-Bern will auf die Neubaustrecke hier verzichten, er hat verschiedene Fahrplanberechnungen vorgenommen und ist dann auf 59 Minuten gekommen. Ich muss ihnen den Tip geben: Sie müssen ihre Planungsarbeiten noch etwas weiterführen, bei «Bahn 2000» nützt es nämlich erst etwas, wenn man bei 55 Minuten angelangt ist. In einer Minute steigen Sie nicht um. Ich habe ihnen noch einen weiteren Tip: Ohne eine Begradi- gung und eine leistungsfähige Linie auf dieser Strecke müs- ste ich nämlich auch den Titel ändern. Das wäre nicht mehr das Konzept «Bahn 2000», das im Jahre 2000 noch modern sein soll, und zwar vor allem deshalb, weil die bisherige Linie sehr oft Streckenabschnitte aufweist, die mit 80 Stun- denkilometern durchfahren werden müssten und die heute, infolge von Kapazitätsengpässen, nicht einmal mit diesem Tempo ausgenützt werden können. Ich habe ihnen schon angedeutet, dass ich das selber auf dem Stand der Lokomo- tive mitverfolgen konnte. Sie reden mehrmals von Hunderten von Hektaren Kulturland und kommen dann auf die Strecke Rothrist-Mattstetten zu sprechen. Es geht nicht um Hunderte von Hektaren von Kulturland. Es geht um 92 Hektaren Kulturland und Wald zusammen. Auch das ist eine respektable Zahl, zugegeben. Herr Hof mann will den Bundesbeschluss über die neue Linie Mattstetten-Rothrist in einen separaten Beschluss und die anderen drei Neubaustrecken gemeinsam in einen Beschluss kleiden. Ich bin nun nicht Jurist, aber ich habe auch ein Rechtsempfinden, und ich muss ihnen sagen, Herr Hofmann, wenn Sie schon aufteilen wollen, dann müssen sie entweder einen Bundesbeschluss für alle vier Neubaus- trecken oder dann vier gesonderte Bundesbeschlüsse für jede Neubaustrecke vorlegen. Dann wäre es eine rechtsglei- che Behandlung. Die Kommission schlägt ihnen vor, das ganze Konzept in einen Bundesbeschluss zu kleiden, und ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen. M. Massy, rapporteur: Très rapidement, pour répondre à M. Butty, la commission s'est rendue dans le canton de Fri bourg avec les conseillers d'État Gremaud, Morel et Mas- set, de même que le syndic de la commune de Romont, M. Schmutz. Nous avons parcouru la ligne en flèche rouge, nous avons pu voir les améliorations que les ingénieurs ont pu apporter de façon que le moins de terrain soit pris sur lo 1 pays fribourgeois. Je remercie Monsieur Butty d'être bien intervenu à ce sujet là. Concernant M. Ruf, il est difficile d'établir un détail sur une ligne que l'on a décidé maintenant de choisir. Vous savez que sur le parcours que nous propose M. Ruf, on ne pourrait rouler qu'à 80 kilomètres à l'heure, ce qui ne serait pas normal et on n'atteindrait pas ainsi les 55 à 60 minutes prévues pour aller de Berne à Zurich. D'autre part, il a parlé de centaines d'hectares. Il ne s'agit pas de centaines d'hec- tares mais de 92 hectares en tout avec les bois, les prés, etc. Quant à M. Hofmann, il voudrait séparer Mattstetten- Rothrist, faire un arrêté spécial pour cette partie de terri- toire. Il faudrait alors le faire pour les quatre tronçons afin qu'ils soient tous les quatre traités de la même façon. Je vous prie, par conséquent, au nom de la commission de renoncer à suivre MM. Ruf et Hofmann. Bundesrat Schlumpt: Ich danke Nationalrat Butty für seine freundlichen Worte. Gerade am Beispiel «Europäischer Ver- kehr» zeigt sich die Bedeutung unserer Partizipation im Europarat. Die Tätigkeit unserer Delegation im Europarat gerade im

Verkehrsbereich ist für unser Land ausserordentlich nützlich. Ich danke ebenfalls für das Verständnis, welches der Kanton Freiburg für die Strecke A an den Tag gelegt hat. Ich kann Nationalrat Butty versichern, dass wir nicht nur hier, sondern überall, wo wir Neubaustrecken errichten, Altes nicht abbauen werden; es geht vielmehr darum, zu ergänzen, zu erweitern und zu verstärken. Im

8. Oktober 1986 N 1439 «Bahn 2000». Konzept Rahmen des Möglichen soll allen diesen Anliegen Rechnung getragen werden. Nationalrat Ruf-Bern: Nicht der Zeitfaktor ist die bestimmende Grosse für die Auswahl zwischen den Alternativen, sondern das Angebot insgesamt. Da spielt zugegebenermassen der Faktor Zeit schon eine Rolle; etwas anderes ist aber auch von grosser Bedeutung, nämlich die Möglichkeit, neue Technologien beim Rollmaterial einzusetzen. Bleiben wir auf alten Trassees, werden wir nie - auch wenn wir sie begradigen und erneuern können - in die Lage versetzt, neue Technologien beim Rollmaterial durchgehend im Netz (also zwischen Genf-St. Gallen, Basel-Chiasso) einzusetzen. Damit kann Attraktivität nicht gewonnen werden, wo das im Zuge der weiteren Entwicklung möglich wäre. Es geht ferner auch um die Kapazität im Gesamtsystem, nicht nur auf der Strecke Bern-Olten. Ich begreife nicht, dass man unter dem Titel «Umwelt» meint, ein massiver Ausbau der Leistungsfähigkeit bestehender Strecken - die von der seinerzeitigen Optik her durch Gemeinden, Dörfer und Städte oder unmittelbar am Rand davon vorbeiführen - sei umweltmässig günstiger. Denken Sie daran, wie Siedlungsgebiete, Lebens- und Arbeitsräume davon betroffen werden! Es ist kein Geheimnis, Herr Ruf, dass man bei den SBB Studien über solche Möglichkeiten betrieben hat. Das war nicht mehr als deren Pflicht und Schuldigkeit. Wir mussten doch seriöse Entscheidungsgrundlagen haben, um zu prüfen, ob Neubaustrecken so viele Vorteile gegenüber dem Ausbau bestehender Strecken mit sich bringen, dass sich dieser Mehraufwand lohnt. Diese Studien stehen zur Einsichtnahme zur Verfügung. Nationalrat Hofmann, Streichung, Herausheben und Verabschiedung von Mattstetten-Rothrist in einem Bundesbeschluss: Das bringt für «Bahn 2000» nichts. Abgesehen von der Frage einer übergeordneten Gerechtigkeit, wie sie Kommissionspräsident Kühne erwähnte, müsste man das allenfalls für alle vier Strecken machen. Ohne diese vier Neubaustrecken können wir «Bahn 2000» einfach nicht realisieren. Bei diesen vier Neubaustrecken spielt die Verstärkung Bern-Olten aus den bereits dargelegten Gründen (nicht zuletzt, damit wir den im Gange befindlichen Ausbau Lötschberg-Simplon bereits in wenigen Jahren nutzen können) eine ganz zentrale Rolle. Man kann sagen: das hat Rückgratfunktion. Ich wende mich jetzt ebenfalls an Herrn Nussbaumer: Wir wollen die SBB-Freunde nicht zu etwas zwingen. Wir hoffen einfach, dass sie Freunde der SBB bleiben, auch wenn sie beim Referendum allenfalls Nein stimmen; dass sie den Entscheid der Mehrheit akzeptieren und überhaupt Freunde unserer Bahnen bleiben. Es geht hier um eine konsequente Stellungnahme: Wer «Bahn 2000» wirklich realisieren will, muss auch die Neubaustrecken möglich machen. Stellen wir folgende Hypothese auf: Nehmen wir an, wir separieren die Strecke Mattstetten-Rothrist und schaffen einen Bundesbeschluss D, welcher anlässlich der Volksabstimmung verworfen wird. Was käme nachher? Wir mussten wieder eine andere Variante vorlegen, denn wir können nicht auf eine solche Verstärkung verzichten. Dann kommen wir wieder ins Parlament! wieder Referendum! Wieder Volksabstimmung! Und wenn diese Übung nach vielen weiteren Jahren nochmals im Sande verlaufen ist: Was dann? Dann mussten wir schliesslich, wie es Herr Ruf vorschlägt, die alten Trassees ausbauen. Was hätten wir dann geschaffen? Wir mussten den Titel «Bahn 2000» ehrlicherweise fallen lassen. Wir hätten nichts anderes als alten Wein in neuen Schläuchen;

wir können auf den Trassees des letzten Jahrhunderts keine «Bahn 2000» realisieren. Sosehr ich Verständnis für die referendumpolitische Bela- stung habe: es bleibt dem Souverän nicht erspart, eine konsequente Stellungnahme abzugeben. Entweder für «Bahn 2000», für die Neubaustrecken zu stimmen oder dann eben Nein zu sagen. Ich vertraue dem Souverän. Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen. Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für den Antrag Ruf-Bern 3 Stimmen Für den Antrag Hof mann 60 Stimmen Definitiv - Définitivement Für den Antrag Hofmann

E. 14

Séance Seduta Geschäftsnummer 85.074 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 08.10.1986 - 15:00 Date Data Seite 1426-1443 Page Pagina Ref. No 20 014 662 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.