

## **CH\_VB 20019683 vom 12. März 1991**

Bundesverwaltung, 1991-03-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_\\_td\\_class\\_\\_metadataCell\\_\\_20019683\\_\\_td\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20019683__td_)

FR: CH\_VB 20019683 du 12 mars 1991

IT: CH\_VB 20019683 del 12 marzo 1991

### **Erwägungen**

#### **E. 12**

März 1991 N 415 Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) pas à corriger cette perspective. Cette correction devra être révolutionnaire, mais elle sera d'autant moins brutale et douloureuse pour nous, c'est-à-dire pour la société tout entière, qu'elle interviendra rapidement. Que cette catastrophe survienne sous la forme d'une invasion par le sud ou par l'est de populations que nous aurons affaiblies en exploitant leurs ressources, qu'elle intervienne du fait de notre incapacité à faire fonctionner nos machines faute de ressources disponibles pour fabriquer l'énergie qui leur est nécessaire, qu'elle soit précédée d'une catastrophe inattendue comme la fusion du cœur d'une centrale nucléaire suisse ou française, personne ne le sait, mais je regrette que dans sa réflexion, le Conseil fédéral n'ait absolument pas évoqué ces possibilités ni fait état de ces réalités. Nous faisons comme si le monde pouvait continuer à croire qu'il dispose de ressources illimitées. Si cette nouvelle transversale ferroviaire est réalisée telle que la prévoit le message du Conseil fédéral, et dans le même esprit, nous créerons une situation où dans vingt ans nous pouvons peut-être faire de la promotion pour pouvoir couvrir les frais de sa construction. J'ai été frappé par le langage utilisé à la page 50 de la version française du message, sous chiffre 222.2 «Analyse du seuil de rentabilité». On nous dit que s'il y a 10 pour cent d'investissements en plus cela rendra «nécessaires» 18 trains supplémentaires par jour, et s'il y a 10 pour cent de frais d'exploitation supplémentaires ce sont

#### **E. 16**

convois supplémentaires par jour qui seront «nécessaires». Si M. Friderici a raison dans le Journal de Genève de ce matin, si les frais ne sont pas augmentés de 10 pour cent mais de 400 pour cent, combien de trains supplémentaires faudra-t-il faire rouler du nord au sud et du sud au nord de l'Europe pour éviter la faillite de l'entreprise? L'absurdité même de ce genre de projection, quelle que soit la justesse des calculs de M. Friderici -je suppose que son ordinateur fonctionne aussi bien que n'importe lequel - devrait nous rendre extrêmement attentifs aux impossibilités à long terme d'un tel projet. J'abandonne maintenant le point de vue de Sirius pour reconnaître que nous devons être réalistes à court terme et que les pressions qui s'exercent actuellement sur nous par nos voisins nous obligent à offrir quelque chose, ne serait-ce que pour éviter que lesdits voisins nous imposent de nouveaux trous routiers à travers les Alpes. Mais nous sommes - et j'espère que tant les Américains que les autres Européens s'en apercevront assez tôt - une civilisation irresponsable, immature face aux moyens qu'elle manie. Cela me rappelle le slogan dont vous vous souvenez peut-être et qui avait fleuri sur les murs de quelques villes suisses au début des années 80, peint ou sprayé par les jeunes mécontents qui manifestaient: «Rasez les Alpes, on veut voir la mer!» Votre projet, Monsieur le Conseiller fédéral, ne vise pas littéralement à raser les Alpes - je me demande d'ailleurs où l'on mettrait tous ces cailloux -

mais à rendre les Alpes insensibles et inexistantes pour le trafic ferroviaire, en fait à les raser virtuelle- ment pour le train. On pourra passer sous les Alpes en train comme on traverse une plaine. C'est là un rêve d'adoles- cence, mais à l'adolescence on a le droit de vouloir éliminer toutes les frontières car on pense toujours que de l'autre côté ce sera mieux - comme l'herbe du pré du voisin. Ce que nous préparons si nous n'adoptons pas des mesures correctrices révolutionnaires, c'est une catastrophe, certaine, à plus ou moins longue échéance. Si nous nous résignons à percer ces deux trous, plus quelques petits trous latéraux, nous devons absolument le faire de manière à ce que les conditions écologiques globales ne soient pas péjorées à la fin des travaux. Là se trouve la grande faiblesse de votre projet: vous nous proposez de faire le trou, et vous nous promettez, dans un'avenir incertain, des mesures compensatoires (flan- kierende Massnahmen). Le président de la commission a eu le courage, pour ne pas dire le culot, de mettre en valeur les pro- positions annoncées hier à la presse par le Conseil fédéral, l'«écobonus». Monsieur Zbinden, je ne sais pas ce que vous en pensez, mais j'ai la certitude qu'il faudra très longtemps pour obtenir de ce Parlement qu'il en approuve le principe et, plus encore, la réalisation concrète. Pour toutes ces raisons, avec le groupe écologiste, je soutiens la proposition de renvoi de Mme Diener. Un tel projet ne peut être acceptable que si des mesures d'accompagnement inter- viennent au moment précis où on en décide la réalisation et non pas sous forme d'un voeu pie dont nous savons qu'il a toutes les chances de ne pas se réaliser.

Bonny: Die freisinnige Fraktion beantragt Ihnen mit starker Mehrheit, auf die Neat-Vorlage einzutreten und die Rückwei- sungsanträge abzulehnen. Vereinzelte Gegenstimmen bei uns waren nicht Ausdruck ei- ner destruktiven Haltung, sondern vielmehr Zeichen der Ent- täuschung - vor allem aus der Ostschweiz -, dass die Splü- gentunnelvariante keine Berücksichtigung gefunden hat. Ich möchte diese Haltung nicht gleichstellen mit der Argumenta- tion der Grünen. Als ich vorhin Herrn Thür zuhörte, hatte ich den Eindruck, dass man mit solcher Argumentation in diesem Lande überhaupt nie mehr ein grosses Projekt zustande brin- gen kann. Mit ihrer eindeutig positiven Stellungnahme anerkennt unsere Fraktion die überragende Bedeutung dieser Vorlage. Die Qua- lifikation «Jahrhundertwerk» ist zwar etwas hochgegriffen, wirkt bombastisch; aber wir müssen doch festhalten, dass es sich hier um das grosse Investitionsvorhaben handelt, das je in der Geschichte unseres Parlamentes verabschiedet worden ist. Wir anerkennen auch das Tempo, das Herr Bundesrat Ogi mit seinen Mitarbeitern angeschlagen hat. Es unterscheidet sich wohltuend von der früheren Phase, wo sehr wertvolle Zeit ver- lorenging. Was uns aber noch viel wichtiger scheint als der quantitative Aspekt, ist, dass wir mit dieser Vorlage die Verkehrspolitik des Landes auf Generationen hinaus prägen werden. Die Trag- weite dieser Vorlage manifestiert sich auf verschiedenen Ebe- nen: Da ist einmal zuerst die finanzielle Ebene. Mit 14 Milliar- den Franken ist die Vorlage ein gewaltiger Brocken, den wir ohne Not nicht durch Erfüllung von immer neuen Zusatzbe- gehren vergrössern sollten. Wir müssen uns im klaren sein - da gebe ich Herrn Biel recht -, dass wir uns hier an der Grenze des Verkräftbaren befinden. Es wäre allzu einfach, wenn wir den Schwarzen Peter in Sachen Finanzierung einfach den späteren Generationen zuschieben würden. Ich komme dann auf diesen Punkt noch zurück. Die zweite Ebene ist die staatspolitische Dimension: Ihr mes- sen wir Freisinnigen besondere Bedeutung bei. Die Neat ist eine wahre, eine echte Herausforderung für uns alle. Unser Land ist ja - ehrlich gesagt - in letzter Zeit alles andere als in Hochform. Wir spüren auch eine gewisse Führungskrise. Wir sind von vielen echten und zum Teil auch unechten Zweifeln geplagt. Wir müssen nun einmal gerade an dieser Vorlage be- weisen, dass wir nach wie vor in der Lage sind, zukunftswei- sende Grossprojekte zu bewältigen. Die dritte

Ebene ist die innenpolitische: Die Konzeption mit zwei Basistunneln strebt ein subtiles Gleichgewicht zwischen Nord- und Südschweiz, zwischen Mittelland und Westschweiz an. Zu kurz gekommen - das wollen wir ganz offen zugeben - sind die Ostschweiz und Graubünden. Wir unterstützen daher die Bestrebungen, durch Ausbau von Anschlussstrecken die Ostschweiz in diese Konzeption zu integrieren und einzubeziehen. Die Neat bietet in einer Zeit, wo sich in unserem Land gewisse Desintegrationstendenzen manifestieren, die Chance, zu einem stärkeren inneren Zusammenhang zu finden. Die vierte Ebene ist die europäische: Es ist ganz klar, dass die Neat primär eine europäische Dimension hat. Wegen der Schweiz allein wäre dieses Riesenprojekt nicht nötig. Dass die Neat europäische Dimensionen hat, geht daraus hervor, dass sie in einem europäischen Hochleistungsnetz zwei zentrale Nord-Süd-Abschnitte modernisiert und damit wesentliche Kapazitätslücken füllt. Dass die Schweiz dieses Werk trotzdem allein finanziert, ist alles andere als eine Selbstverständlichkeit. In unserer Fraktion kam klar zum Ausdruck, dass dieser Zusammenhang unseren europäischen Partnern mit aller Deutlichkeit aufzuzeigen ist. Wir erwarten mit Nachdruck, dass nun endlich das Transitabkommen mit der EG vor der Verabschie-

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 416 N 12 mars 1991 d'ing. der Neat-Vorlage durch die beiden Räte unter Dach gebracht werden kann. Wir werden diese einhellige Auffassung unserer Fraktion durch die gleichzeitige Einreichung eines entsprechenden Postulates unterstreichen. Wir stehen mit klarer Mehrheit hinter dem Zweilinienkonzert Gotthard/Lötschberg. Wir sehen dieses Konzept als ein Ganzes, als eine Einheit, und finden Diskussionen darüber, ob nun der Gotthard die Haupt- und der Lötschberg die Nebenlinie sei, kleinlich und staatspolitisch kontraproduktiv. Der Lötschberg mit der langfristigen Perspektive eines späteren Ausbaus des Simplons hat den Vorteil, dass die Alpenachse 10 bis 15 Jahre früher in Funktion treten kann, als dies beim Gotthard allein der Fall wäre. Zudem bringt diese Lösung - wie angetönt - eine Öffnung gegenüber der Westschweiz. Die Festlegung der genauen Linienführung bleibt späteren Entscheiden vorbehalten. Es ist eine sehr heikle Gratwanderung zwischen regionalen und ökologischen Interessen einerseits und dem finanziell Zumutbaren andererseits. Unsere Fraktion steht zu den Entscheiden der Kommissionsmehrheit, die an allen vier Enden der beiden Achsen eine verantwortbare Ausdehnung der Planungsstrecken vorsehen. Auch wenn es sich rechtlich um Projektierungsräume handelt, ist faktisch davon auszugehen, dass den verständlichen Umwelt- und Landschaftsschutzbegehren der Bevölkerung der betroffenen Regionen Rechnung zu tragen ist. Andernfalls geht es uns wie bei der «Bahn 2000», wo durch die Einsprachen viel Zeit verlorengegangen ist, und Zeit ist bekanntlich Geld. Wir sind ferner der Meinung, dass die Neat nicht nur wie es in Artikel 1 heisst - Schutz vor künftigen ökologischen Belastungen bieten soll, sondern auch den bestehenden, übermässigen Belastungen entgegenzutreten muss, wie das vor allem im Kanton Uri der Fall ist. Wir werden mit einem entsprechenden Antrag bei Artikel 1 antreten. Die Maximalforderungen der Grünen, die mit ihrem Rückweisungsantrag - das gilt auch für die anderen Rückweisungsanträge - die Realisierung des Werkes eigentlich doch in Frage stellen, lehnen wir ab. Wenn man bei laufenden Wasserhähnen den Ablauf eines Beckens verstopft, dann gibt es schlussendlich eine Ueberschwemmung. Das ist nicht unbedingt umweltfreundlich. Abschliessend streife ich noch kurz drei Grundsatzfragen: Wir von der freisinnigen Fraktion sind für einen freien Wettbewerb, das heisst auch für einen internationalen Wettbewerb, bei Projektierung, Planung und Realisierung der Neat. Aber die Spiesse müssen gleich lang sein. Wir wollen keine indirekte Bevorteilung ausländischer

Unternehmen, die keine Fremdarbeiterbeschränkung kennen, die aber im Vergleich zu den einheimischen Unternehmen auch zu sozial inferioren Bedingungen offerieren und produzieren können. Eine zweite Grundsatzfrage betrifft die Finanzierung: Ich beschränke mich hier auf einen Punkt, der grundsätzliche Bedeutung hat. Die Finanzierung wird in einer allfälligen Volksabstimmung zweifelsohne zu einer Schicksalsfrage werden. Hier gilt es, mit offenen Karten zu spielen. Unsere Fraktion ist eindeutig der Meinung, dass der Prozentsatz der beanspruchten Treibstoffzollerträge in den referendumsfähigen Beschluss A gehört und nicht, wie vom Bundesrat vorgeschlagen und von der Kommission beschlossen, in den nicht dem Referendum unterworfenen Beschluss C. Wir müssen alles tun, um zu vermeiden, dass beim Bürger der Eindruck einer - vielleicht ungewollten - Manipulation entstehen könnte. Das wäre politisch unklug und für diese Vorlage in einer Volksabstimmung belastend. Ein dritter Grundsatzpunkt: Transparenz verlangen wir auch im wichtigen Punkt der Energieversorgung. Wir wissen heute aufgrund von Schätzungen, dass für die zusätzliche Energieversorgung der Neat 1,2 bis 1,5 Milliarden Franken nötig sein werden. Auch dies ist ein sehr bedeutender Betrag. Hier sehen wir eine Schwachstelle der Vorlage. Der Neat wird, nach der Botschaft des Bundesrates, für diesen Bereich bloss mit 510 Millionen Franken Rechnung gestellt. Es wäre nun - wie das die Botschaft macht - eine Illusion zu glauben, dass die Bahnen die oben erwähnten zusätzlichen 1,2 bis 1,5 Milliarden Franken über ihre ohnehin defizitären Betriebs- und Investitionsrechnungen abbuchen könnten. Ehrlicherweise müssen wir bereits heute klarstellen, dass dieser Mehrbetrag zu gegebener Zeit über eine Spezialfinanzierung ausserhalb des Investitionsplafonds der SBB zu erfolgen hat. Diese letzte, konstruktiv-kritische Bemerkung zeigt, wie wir von der freisinnigen Fraktion zu dieser Vorlage Stellung genommen haben. Wir haben es uns nicht leichtgemacht. Es herrschte bei uns keine Euphorie. Wir haben aber aus einer staatspolitischen Verantwortung heraus gehandelt, vor allem mit Blick in die Zukunft. Wir stehen voll hinter dieser Vorlage, wünschen aber, dass auf der ganzen Linie mit offenen Karten gespielt wird. Nur so werden wir das Volk bei einer allfälligen Abstimmung auf unserer Seite haben.

M. Friderici: *Personne n'ignore que notre Parlement traite à cette heure l'un des dossiers capitaux de cette fin de siècle. Au-delà des aspects techniques et financiers, l'importance de cette réalisation sur le plan européen n'échappe à aucun de nos partenaires. Son influence dans les domaines politique, économique et social permettra à la Suisse de conserver ou non sa place dans le concert des nations européennes. Il ne fait en effet aucun doute que, si la politique européenne des transports a pris un certain retard par rapport à la politique économique à laquelle elle est étroitement liée, la mise au point du Livre blanc et l'institution prochaine du marché unique ont replacé cet objet à l'avant-scène de la politique continentale. Si la barrière des Alpes constitue le plus important obstacle entre le sud et le nord de notre continent, notre Parlement doit cependant conserver à l'esprit que d'autres pays possèdent également les clés de quelques passages. Ces voies de transit ne sont pas situées géographiquement aussi près de l'arc alpin, mais elles relient des régions en plein développement. L'Autriche à l'est, la France à l'ouest participent aux échanges commerciaux et entendent bénéficier des avantages économiques et sociaux que ce commerce peut procurer. Comme dans toute activité humaine, les avantages engendrent également des inconvénients, tout comme les droits pré-supposent des devoirs. Les uns étant indissociables des autres, nous ne pourrions donc pas échapper à cette règle, à moins de renoncer à la réalisation de ces transversales alpines. En cette année du 700<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération, nous devons nous souvenir que le contrôle de l'axe du Gothard a été l'un des plus sérieux atouts*

de notre Etat confédéral, en même temps que son ciment initial. Il a permis durant de nombreux siècles à des populations montagnardes de bénéficier des échanges nord-sud et de se développer harmonieusement. Il a également créé le tissu indispensable pour que la Suisse puisse s'affirmer comme une nation industrielle alors que nous n'avions aucune matière première dans notre sous-sol. Le développement de l'industrie a par la suite favorisé le secteur des services, les banques, les assurances, et également le tourisme et les transports. Dans cette Europe économique, politique et sociale en pleine mutation, la Suisse a un rôle à jouer. Elle ne pourra conserver ce rôle que dans la mesure où elle en assumera pleinement et équitablement les devoirs. Le groupe libéral a unanimement reconnu l'importance du projet capital que représente le transit alpin. Dans sa réponse à la consultation du Conseil fédéral, il a écarté la variante du Splügen, qui lui paraissait être en concurrence trop directe avec le projet autrichien sous le Brenner. Il a au contraire préconisé la réalisation de la liaison la plus rapide, l'axe du Loetschberg-Simplon, afin de répondre à temps à la croissance prévisible des transports. Il s'est aussi prononcé en faveur d'une seconde transversale alpine sur l'axe du Gothard. Cette double solution est finalement celle qui a été retenue par le Conseil fédéral et la commission. Elle offre plusieurs avantages. Parmi ceux-ci, il faut citer la rapidité de l'exécution du tunnel du Loetschberg qui permettra une mise en service en 2005 déjà et, par la suite, la répartition du trafic de transit sur deux axes différents, engendrant un moindre impact sur l'environnement pour les populations concernées. Quant à la procédure utilisée pour développer ce projet, nous estimons extrêmement regrettable que le Conseil fédéral n'ait

12. März 1991 N 417 Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) pas tiré des conclusions de l'aventure malheureuse de RAIL 2000. En effet, cet exemple nous prouve que, lorsque le peuple est appelé à se prononcer sur des idées ou des avant-projets, il les accepte, quitte à mandater ensuite des associations autorisées à recourir, utilisant toutes les astuces de notre droit de l'environnement pour réduire égoïstement quelques inconvénients de proximité réels ou supposés. Il nous eût paru plus judicieux que notre Parlement vote d'abord un crédit 1 d'étude qui aurait permis de définir exactement les besoins et les solutions les plus aptes à obtenir l'approbation des régions et des cantons. Car une fois les projets définis et approuvés, il n'aurait plus été possible de dresser des oppositions parfois futiles, d'où un gain de plusieurs mois, voire de plusieurs années dans la réalisation de cet ouvrage. Enfin, le projet nous est proposé sous cette forme-là et nous invitons le Parlement à ne pas voter les propositions de renvoi au Conseil fédéral, ce qui rallongerait encore la procédure. Ce sentiment a été confirmé lors des travaux de la commission. Celle-ci a pu constater l'antagonisme qui existait entre le désir des autorités cantonales de bénéficier des avantages liés à la réalisation de ces nouvelles transversales et leur réticence à en supporter les inconvénients. Il n'y a cependant pas lieu d'exagérer l'importance de ces derniers. Certes, durant la période de construction des tunnels, les travaux créeront des désagréments pour les populations concernées. Néanmoins, l'application des techniques de construction les plus modernes permettra d'en minimiser les conséquences. Il en sera de même après la mise en service de tronçons à l'air libre, le matériel ferroviaire moderne permettant de réduire considérablement le bruit engendré par le passage des trains, la construction d'ouvrages antibruit complétant les mesures destinées à diminuer encore l'impact de proximité. En dehors de l'opposition qu'un aussi important projet rencontrera auprès des populations concernées, l'aspect financier ne doit pas être négligé. Chaque adjonction ou prolongation d'ouvrage aura une répercussion sur l'investissement initial et, finalement, sur le coût d'exploitation de ces transversales alpines après leur mise en service. Il importe

donc dès maintenant de rester raisonnable, de ne pas charger excessivement le bateau afin de ne pas faire couler ce projet d'envergure. Car, si l'on escompte avec un très faible facteur de renchérissement annuel de 3 pour cent pour les travaux d'étude et de génie civil, et un intérêt moyen de 4 pour cent sur les emprunts de la Confédération, le coût global initial de 14 milliards de francs en 1991 deviendra un coût global final de 32,7 milliards de francs en 2015. Il importe donc que notre Chambre sache raison garder et que nous ne retombions pas dans notre travers premier: le perfectionnisme helvétique. L'augmentation de chaque petit milliard de francs au projet proposé se traduira en 2015 par une facture supplémentaire de 2,3 milliards. Ce qui est souhaitable est souvent utopique, nous devons nous borner à ce qui reste financièrement réalisable et économiquement supportable et à ne pas creuser des tunnels sous des champs de patates. Le groupe libéral tient à relever la contribution considérable que ce projet représente pour la politique européenne des transports. Il espère que cette offre rencontrera un écho favorable auprès de nos partenaires européens et qu'elle fera avancer le dossier du transit, car ce dossier, Monsieur Rebeaud, est global; il comprend aussi bien le transport routier que le transport ferroviaire, et nous sommes favorables à ce que cette étude sur le plan européen soit effectuée. Nous sommes également favorables à l'entrée en matière, mais nous formulons deux réserves expresses par rapport aux travaux de la commission, avant de donner notre aval à l'arrêté fédéral A. La première de ces réserves concerne les mesures d'appoint présentées à l'article premier par la minorité emmenée par Mme Diener, et celles soutenues à l'article 2 par la majorité de la commission. Nous aurons l'occasion d'y revenir au moment de la discussion de ces articles, mais nous tenons à relever que l'arrêté fédéral dont nous débattons traite de la construction des nouvelles transversales ferroviaires alpines sur sol suisse et non de la politique européenne des transports. Les mesures d'appoint, pour être efficaces, doivent faire l'objet d'un très large consensus au plan européen et ne pas compromettre la compétitivité de l'industrie suisse à quelque branche économique qu'elle se rattache. Le groupe libéral, pas plus que les milieux routiers d'ailleurs, ne sauraient tolérer des dispositions qui iraient à rencontre de la liberté du commerce et de l'industrie. La seconde réserve concerne le financement des investissements par le biais des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil fédéral admet qu'une participation de 25 pour cent correspond à la part des investissements justifiés par l'article 36 ter, premier alinéa, lettre c de la Constitution fédérale. Nous pouvons souscrire à une telle proposition de financement, à la condition expresse que le pourcentage de cette contribution figure à l'article 11 de l'arrêté A et non à l'article 3 de l'arrêté C qui n'est pas soumis au référendum facultatif. Donc, il pourrait faire l'objet d'une modification ultérieure par les Chambres et ceci en tout temps. Le groupe libéral vous invite à refuser les propositions de renvoi au Conseil fédéral et à entrer en matière. Blocher: Im Namen der SVP-Fraktion darf ich Ihnen empfehlen, dieser Neat-Vorlage zuzustimmen. Für uns ist die Alpentransversale eine Nord-Süd-Verbindung, welche von grosser verkehrstechnischer Bedeutung ist, die aber auch eine grosse Bedeutung für die nationale Selbständigkeit dieses Landes hat. Sie wird in ihrer Funktion einen verkehrstechnischen Beitrag leisten, indem der Nord-Süd-Güterverkehr unseres Landes umweltschonend und vor allem auch schonend für dessen Bewohner abgewickelt werden kann. Zur Funktion: Die Alpentransversale muss eine Nord-Süd-Verbindung gewährleisten. Warum? Es ist nun einmal so, dass für Europa die Verbindung von Norden nach Süden von jeher von grösster Bedeutung ist. Das ist ja nichts Neues, das ist schon über 700 Jahre alt. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verdankt ja eigentlich ihre Entstehung dieser Nord-Süd-Verbindung. Es ist die kürzeste Verbindung. Für Leute in diesem Saal,

die bei jedem dritten Satz das Wort «Solidarität» auf der Zunge tragen: Es gibt wahrscheinlich in bezug auf Europa nur einen Beitrag, den Europa wirklich braucht, und das ist eine Nord-Süd-Verbindung, die funktioniert. Sie können in der EG sprechen, mit wem Sie wollen, das ist das grosse Anliegen. Es ist aber auch eine Verbindung für uns Schweizer selbst, auch wenn sie für Europa von grosser Bedeutung ist. Warum? Wer diese Nord-Süd-Verbindung in den Händen hält, der hat ein wichtiges Pfand in den Händen für Verhandlungen mit unseren Nachbarn im Norden und Süden, und das ist nun einmal die EG. Ich hoffe sehr, dass der Bundesrat diese Verbindung, die das Schweizervolk genehmigen und die Schweizer bezahlen müssen, nicht «verschenkt». Vom Sprecher der CVP-Fraktion ist gesagt worden, internationale Politik sei ein Geben und Nehmen. Der Alpen transit sei nun das Geben, hat Herr Kühne gesagt. Was ist aber das Nehmen? Es ist das Zugeständnis, dass uns die EG auf den internationalen Märkten, auf den EG-Märkten nicht benachteiligt. Das ist das Pfand, das wir einzulösen haben im Sinne von Geben und Nehmen. Das war immer so und wird auch in den nächsten Jahren so sein. Die Alpen transversale hat auch eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, immer sofern sie in bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EG richtig genutzt wird. Für die Schweiz hat der Alpen transit ferner grosse Bedeutung, weil diese Warenströme von Norden nach Süden überhaupt nur per Bahn richtig abgewickelt werden können. Aus Kapazitätsgründen und aus Gründen der Belastung für die Anwohner erfolgt ein richtiger Nord-Süd-Verkehr für die Waren auf der Bahn mit modernen technischen Mitteln. Nun stellt sich die Frage nach dem Wie: An sich spielt es keine so wesentliche Rolle, ob das Loch durch die Alpen - von der Landkarte aus gesehen - etwas weiter links oder etwas weiter rechts, etwas weiter westlich oder östlich gebaut werden soll. Das ist an sich nicht das Entscheidende. Wichtig ist, dass es ein solches Loch braucht und dass es auf beiden Seiten Zufahrten gibt. Der Bundesrat hat sich jetzt für eine Lösung entschieden. Der Bundesrat hat die traditionelle Linie, nämlich den Gotthard, gewählt, um eben vor allem auch die Zufahrten zum Gotthard zu nutzen. Der Gotthard ist ja die kürzeste Verbindung, weil wir dort nur einen Alpenkamm zu durchqueren

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 418 N 12 mars 1991 brauchen. Er hat dann die Lötschberglinie einbezogen, einerseits um eine Sofortleistung zu erbringen, andererseits natürlich auch aus innenpolitischen Gründen, denn es wäre unrealistisch, die innenpolitischen Bedürfnisse nicht befriedigen zu wollen. Allerdings wird jetzt diese Nord-Süd-Verbindung beladen in einer Art und Weise, dass - wenn das alles beschlossen werden sollte - ich mich auf die Seite von Herrn Biel schlage und sage, dann bauen wir nur den Gotthard! Ein zu perfekter Ausbau ist übertrieben, denn Sie müssen sehen, nach dem Bau des Gotthards ist der Lötschberg im Grunde genommen der Rawil-Ersatz. So können wir nicht solche exzessiven Dinge bauen! Das würde das Schweizervolk nicht verstehen, vor allem wenn Sie daran denken, dass sich die Ostschweizer Kantone Zürich, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Graubünden und Glarus in dieser Vorlage mit einem Planungskredit von 50 Millionen Franken begnügen. Andere laden hier Milliarden auf. Also bei allerfreundeidgenössischen Verbundenheit, bitte ich, hier doch die Realität zu beachten. Wenn wir diese beiden Konzepte - Lötschberg und Gotthard -, denen wir zustimmen, beschliessen, ist es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass diese Bahnen einwandfrei und umweltschonend gebaut werden. Ich gebe zu - Herr Ogi weiss das auch -, ich habe ursprünglich immer an eine andere Linienführung gedacht: an eine Linie aus dem Raum Stuttgart nach Italien, und zwar einfach an dem Ort, an dem man auch durchkommt. Es sollten möglichst keine Belastungen von Agglomerationen entstehen, um diese Bahn

während 24 Stunden im Tag ununterbrochen betreiben zu können, un-terirdisch, so dass man sie in der Nacht mit Gütern in beide Richtungen bedienen kann und tagsüber mit Güter- und Per-sonenverkehr. Ich habe Verständnis, dass der Bundesrat auch aus innenpoli-tischen Gründen eine Kompromisslösung angestrebt hat. Ich glaube, dass die andere Lösung privatwirtschaftlich wahr-scheinlich rentabler gewesen wäre, wenn man die Linien un-terbrochen hätte betreiben können. Heute stehen wir zur Li-nienführung, wie sie der Bundesrat vorlegt. Für uns ist es von Bedeutung, dass diese Bahn wirklich gebaut wird. Hier gibt es eine Reihe von Gefahren. Wir wollen also nicht ir-gendwelche Planungsleichen fabrizieren und uns in Experten-gutachten und Umweltverträglichkeitsprüfungen usw. er-schöpfen. Ein solches Projekt lädt natürlich heute dazu ein, dass man täglich von der Idee, von Studien, von Grundlagen und von Versprechen lebt und im Grunde genommen nie et-was realisiert wird. Wir wollen eine Bahn, auf der Eisenbahn-züge fahren und welche Güter und Personen transportiert, und zwar nach neuesten Grundsätzen. Was sind weitere Gefahren? Die Gefahren lauern einmal bei Verzögerungen im Zusammenhang mit Einsprachen. Wir be-grüssen, dass Herr Bundesrat Ogi hier eine Lösung treffen will, die die Einspracheverfahren abkürzt. Ich wäre allerdings froh, wenn der Bundesrat das nicht nur für die bundeseigenen, son- dern auch für die privaten Bauten täte. Der Vorschlag des Bun-desrates riecht nach sozialistischer Auffassung, das heisst, wenn staatliche Bauten in der Einsprache einen Vorrang be-kommen! Wir sind dankbar, wenn der Bundesrat den näch- sten Schritt dann auch noch tut, indem er diese Art Einspra-cheverfahren auch für private Bauten gelten lässt, denn der Bundesrat merkt natürlich heute auch, dass er selbst Sklave der eigenen Gesetze geworden ist. Jetzt sollte er auch uns aus dieser Sklavenschaft befreien. Ein anderes Problem ist, dass das Projekt an ungenügender Projektorganisation zugrunde geht. Diesbezüglich hat sich die Kommission auch sehr engagiert - und auch Herr Bundesrat Ogi hat glücklicherweise die Gefahr erkannt -: Wir brauchen eine entsprechende Projektorganisation. Das kann nicht mit der linken Hand im Departement-sei das direkt im EVED oder sei das bei den SBB-getan werden. Ein Projekt dieser Grosse braucht eine professionelle Projektorganisation mit starken Leuten an der Spitze, die dieses Projekt begleiten können. Dazu gehört, dass dieses Projekt soweit wie möglich im Wett-bewerb vergeben wird. Darum finden Sie einen Passus, wo- nach der Bundesrat für den Wettbewerb zu sorgen hat. Das hat nichts zu tun mit einer Vorleistung an den EWR-Vertrag, den wir ja hoffentlich nie unterzeichnen werden. Das hat eine ganz andere Bedeutung: Nur wenn Sie den Wettbewerb zulas- sen, bekommen Sie das günstigste, das schnellste und das qualitativ einwandfreie Projekt. Ich verstehe die Bedenken von Herrn Biel, wenn er sagt, es eröffne sich hier ein gigantischer Selbstbedienungsladen, nur gäbe es beim Ausgang keine Kasse. Es hat schon Kassen, aber auf der falschen Seite. Wenn wir das Projekt reguliert vergeben, führt das dazu, dass eigentlich niemand ein richtiges Interesse hat, dass die Bahn fertiggestellt wird. Je mehr Studien man machen lässt, je mehr Stunden man aufschreibt, desto länger geht es, und desto mehr kann man einkassieren! Das müssen Sie verhindern, in- dem Sie das Projekt im Wettbewerb vergeben! Es wäre nicht verständlich, wenn ein 50 km langer Tunnel nicht im Wettbe- werb vergeben würde, und zwar schon in der Planung und Projektierung. Sie bekommen die besseren Lösungen, und so grosse Projekte sind natürlich auch international auszuschrei- ben; wir müssen keine Angst haben, wir sind auch auf inter- nationalen Märkten tätig, und zudem haben wir ja noch Schutzklauseln eingebaut, so dass man gleich lange Spiesse hat. Also ich messe diesem Passus grösste Bedeu- tung zu, denn nur so werden wir überhaupt je einmal eine Bahn haben. Nun zu den hohen Investitionen: Es wäre

am falschen Ort gespart, wenn wir bei den Investitionen nicht in bezug auf den Betrieb möglichst perfekt investierten. Bei allem, was uns betrieblich nützt, und dazu gehören eben auch die Umweltschutzinvestitionen, müssen und können wir investieren. Darum hat die Kommission relativ viel in dieser Richtung getan, namentlich für die hauptbetroffenen Kantone, Uri und Tessin bzw. Bern und Wallis. Ich betrachte das nicht als verlorenes Geld und auch nicht als überflüssig, aber es gibt natürlich Grenzen. Wenn jetzt die neuen Anträge mit diesen viel längeren Verbindungen kommen, namentlich von der Walliser Seite, und man glaubt, es gäbe weniger Einsparungen, dann ist das natürlich nicht im Sinne des Erfinders und führt sofort zu Gegenreaktionen aus anderen Regionen. Wir glauben, dass diese Bahn jetzt ausgewogen ist und dass wir das Unternehmen nicht weiter beladen sollten. Zu den Regionen. Es ist eindeutig: Die Regionen, die in dieser Vorlage am wenigsten bekommen, das sind die bevölkerungsreichen Gegenden der Ostschweiz bis und mit Kanton Aargau, den man hier miteinbeziehen muss. Diese Kantone haben eigentlich relativ viel zu tragen, und sie profitieren relativ wenig. Sie erhalten lediglich einen Planungskredit von 50 Millionen Franken. Es ist auch verständlich, dass der Kanton Graubünden hier Vorbehalte angemeldet hat. Auch der Kanton Graubünden ist im Gesetz verankert worden, indem auf seine besonderen Bedürfnisse Rücksicht genommen werden soll. Aber vergessen wir nicht: Die Alpentransversale ist eine Nord-Süd-Verbindung. Sie ist nicht in erster Linie ein Kleinverteilungsnetz innerhalb des Landes. Wenn wir das Ganze herabmindern auf ein Kleinverteilungsnetz, dann ist es keine Nord-Süd-Verbindung mehr. Zum Schluss zur Finanzierung: Man muss aufpassen, dass man hier nicht Sand in die Augen streut, denn diese Bahn kostet viel. Wer ehrlich ist, weiss, dass wir nicht recht wissen, ob diese Kosten vollumfänglich durch die Transportkosten bezahlt werden, das ist bei den SBB heute ja üblich. Wir investieren und bezahlen es ja auf andere Art und Weise - Steuergelder, direkte oder indirekte! Ich bitte den Bundesrat aber, hier nicht «Krampe» zu drehen! Wenn Sie jetzt an diesen Ökonomiebonus, der ja gestern Schule gemacht hat, denken, dann sind natürlich solche Bauvorhaben «gestorben». Das führte dazu, dass wir mit den Benzinzöllen und den Steuergeldern eine Bahn bezahlen, wie sie die Agglomerationen, z. B. die von Zürich, bekommen. Der Zürcher kann Bahn fahren, und damit er die Bahn benutzt, bekommt er im Jahr noch 800 Franken Ökonomiebonus. Und derjenige, der in Gebieten wohnt, wo es keine Bahn gibt, der muss dann zweimal bezahlen! Das Volk werden Sie - Herr Bundesrat - nicht hinter solche Vorlagen bringen, wenn Sie solche Ideen verbreiten. Darum bitten wir Sie also auch hier, vernünftig zu sein. Die Aufteilung 75/25 Prozent Steuer/Benzinzoll ist tragbar - aber wir sollten auch ehrlich sein: Wir wissen nicht ganz sicher, wie in dreissig Jahren die Sache finanziert oder zurückbezahlt werden kann. Ich

12. März 1991 N 419 Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) meine, die Eigenwirtschaftlichkeit sollte Vorrang haben. Billiger machen wir es, indem wir die Bauvorhaben möglichst vollständig im Wettbewerb vergeben. Cumberger: Darf ich meine Interessen offenlegen? Ich spreche hier als Vertreter einer Region, die durch das Projekt am stärksten betroffen ist, einer Region, die die Nachteile zweier Grossbaustellen - Sedrun und Lukmanier - zu ertragen hat, ohne dass die Verkehrsverhältnisse verbessert würden. Wir brauchen dringend eine neue Alpentransversale. Deshalb habe ich volles Verständnis für rasches Handeln, für eine rasche Beschlussfassung und für eine zügige Realisierung des Alpentransitkonzeptes. Unter diesen Vorzeichen können kantonale und regionale Begehren nicht prioritär behandelt werden - aber ohne die Kantone und ohne die Regionen geht es nicht. Ohne sie können wir dieses Jahrhundertwerk nicht verwirklichen. Deshalb ist es unbedingt notwendig, dass die berechtigten Begehren der Kantone und Regionen

berücksichtigt werden und dass von Anfang an eine intensive Zusammenarbeit mit ihnen her- gestellt wird. Wir dürfen in diesem Zusammenhang auch nicht ganze Landesteile vergessen, sozusagen auf die Seite schieben. Ich denke dabei an die Ostschweiz und an Grau- bünden. Ich möchte nicht die stets verlorenen Schlachten auf dem Feld der Verkehrspolitik aufzählen. Alles, alles, von der Splügen- bahn bis zur tödi-Greina-Bahn ging bachab. Geblieben ist ein hohles Ostalpenbahn-Versprechen. Heute haben wir die Chance, eine minimale Gleichbehandlung der einzelnen Ge- biete dieses Landes zu verwirklichen. Sie wollen zwei leistungsfähige Hauptverkehrsachsen durch die Schweiz bauen. Gleichzeitig muss die Ostschweiz, muss Graubünden an diese neuen Transitlinien angeschlossen wer- den. Wir können uns nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertrösten lassen: Hier und heute müssen eindeutige Zusiche- rungen erfolgen, spätestens aber in der versprochenen Zu- satzbotschaft, sofern diese demnächst erscheint. Ich darf Sie an die Option Graubünden erinnern: Dieser grosse Landesteil darf nicht von der Welt abgeschnitten wer- den, darf nicht isoliert werden. Dies hätte verheerende Folgen. Die Kommission hat unsere Hauptforderung mit einem ein- drücklichen Mehr abgeschmettert, nämlich den direkten An- schluss an die Gotthardlinie mittels eines Waagrechttunnels von Trun aus, das sogenannte Mini-Ypsilon von Herrn Stände- rat Cavelti. Diese originelle technische Lösung hätte die ganze Region Surselva und darüber hinaus den Kanton Grau- bünden und die Ostschweiz befruchtet und aufgewertet. Nachdem die Machtverhältnisse im Plenum nicht viel anders sein dürften als in der Kommission, verzichte ich darauf, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen. Hingegen muss ich mit um so grösserer Insistenz auf den übri- gen Forderungen bestehen. Ich danke für die Bereitschaft, «den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Grau- bünden Rechnung zu tragen». Dieser Zusatz ist sehr wertvoll. Es geht hier vor allem um den Ausbau des öffentlichen Ver- kehrs, um die Rinatisene Bahn: Sie hat ein Investitionspro- gramm in der Grössenordnung von 1,3 Milliarden Franken ausgearbeitet. Der grosse Teil dieses Programms muss im Rahmen des Alpentransits abgegolten werden. Dazu kommt der projektbedingte Ausbau der Strecke Chur- Sedrun, denn der Bauverkehr, die Zufuhr von Baumaterialien, muss weitgehend mit der Bahn erfolgen. Sie ist für diesen Mehrverkehr nicht gerüstet, so dass der Ausbau sofort erfol- gen muss. Beschlüsse fassen ist relativ einfach, Beschlüsse realisieren jedoch schwer. Deshalb müssen Sie die betroffenen Regio- nen grosszügig behandeln. Ich denke beispielsweise an die Surselva mit zwei Bau- und Lüftungsschächten. Diese Gross- baustellen haben negative Folgen für den Tourismus, für die Landschaft, für die Umwelt. Deshalb fordern wir: 1. Einen rechtzeitigen Einbezug der kantonalen, regionalen und lokalen Behörden im Entscheidungs- und Realisierungs- verfahren. Das ist ja vorgesehen. 2. Eine rechtzeitige und umweltschonende Erschliessung der Baustellen und geeignete Massnahmen zur Bewältigung des Mehrverkehrs. 3. Eine angemessene Berücksichtigung der regionalen Wirt- schaft sowie eine angemessene Kompensation für die entste- henden Nachteile. Fischer-Seengen: Die Schweiz ist aufgerufen, im Rahmender europäischen Integration gewisse Beiträge zu leisten, bei- spielsweise ihre Funktion als Transitland im Nord-Süd-Ver- kehr zu erfüllen. Hiezu hat sie die entsprechende Infrastruktur im gesamteuropäischen Interesse zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat hat sich dafür entschieden, zu diesem Zweck vermehrt Kapazitäten auf der Schiene anzubieten. Dieser Ent- scheid ist vertretbar und muss, sofern er die gewünschte Wir- kung haben soll, so rasch als möglich in die Realität umgesetzt werden. Wir müssen uns allerdings darüber im klaren sein, dass sich bei einem allfälligen EG-Beitritt die 28-Tonnen- Limite trotzdem kaum halten liesse. Um die Aufgabe als Transitland auf der Schiene möglichst op- timal

wahrnehmen zu können, hätte die sachlich sinnvollste Lösung ohne Zweifel darin bestanden, eine voll ausgebaute Transitachse durch den Gotthard anzubieten. Dies hätte nicht nur den Gotthard-Basistunnel, sondern auch vollausgebaute direkte Zufahrtslinien bedingt. Der Bundesrat hat dies zwar erkannt, glaubte aber aus politischen Gründen, diese Lösung nicht vorschlagen zu können. Immerhin hat er die Weiche grundsätzlich richtig gestellt, indem er sich beim Hauptentscheid zugunsten der Gotthardlinie aussprach und die übrigen Varianten entweder fallenliess oder lediglich als Zusatzentscheide in sein Gesamtpaket aufnahm. Es ist deshalb mit aller Intensität darauf hinzuwirken, dass der Hauptentscheid zugunsten der Gotthardachse auch tatsächlich die Priorität behält und nicht aus politischer Opportunismus plötzlich ins Hintertreffen gerät. Von Bedeutung in diesem Zusammenhang ist es auch, dass die Zufahrtslinien aus dem zentralen Mittelland, hauptsächlich aus dem Kanton Aargau, rechtzeitig auf Inbetriebnahme der neuen Transversale ausgebaut werden, wie dies die Kommission verlangt. Der wichtigste Nebenentscheid des Bundesrates, nämlich der Bau eines verkürzten Basistunnels am Lötschberg, lässt sich dann rechtfertigen, wenn dieser Basistunnel rund zehn Jahre früher als der Gotthard fertiggestellt werden kann und somit auch zehn Jahre früher eine wesentliche Steigerung der Transitzkapazität durch die Alpen bringen kann. Deshalb ist hier die zeitlich und distanzmässig tatsächlich kürzeste Variante zu wählen. Eine Verlängerung des Lötschberg-Basistunnels ist deshalb falsch, weil damit das ganze gutgemeinte Konzept des Bundesrates in Frage gestellt würde. In diesem Fall wäre es sinnvoller, die Gotthardachse noch intensiver als vorgesehen voranzutreiben und voll auszubauen. Die Forderungen nach Verlängerung des Lötschberg-Basistunnels stellen dessen Sinn ernsthaft in Frage, weil er dadurch die ihm zugeordnete Funktion gar nicht wahrnehmen kann. Sollte solchen Verlängerungswünschen zugestimmt werden, würde ich empfehlen, im Sinne des Antrages Biel auf den Lötschberg überhaupt zu verzichten. Einer kritischen Betrachtung bedarf auch der Vorschlag von Bundesrat und Kommissionsmehrheit, das Alpentransitvorhaben pauschal zu 25 Prozent aus Treibstoffzollerträgen zu finanzieren: Eine derart pauschale, undifferenzierte Verwendung dieser Gelder ist meines Erachtens nicht statthaft. Vielmehr darf der Einsatz von Strassengeldern nur im verfassungsmässig vorgesehenen Rahmen, das heisst für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, vorgesehen werden. Eine weitere Zweckentfremdung dieser Mittel kann auch zugunsten des Alpentransits nicht toleriert werden. Das Abstimmungsresultat vom 3. März gibt hinsichtlich weiterer Zweckentfremdung von Treibstoffzollerträgen die deutliche, unüberhörbare Meinung des Schweizervolkes wieder. Der Alpentransit ist ein Werk im gesamtschweizerischen Interesse, das vom gesamten Volk, nicht nur von einzelnen Gruppierungen getragen werden muss. Wenn diesem Grundsatz nicht Rechnung getragen wird, so muss mit entsprechendem Widerstand gegen das ganze Vorhaben gerechnet werden. Wir sollten es daher vermeiden, das Alpentransitvorhaben auf

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 420 N 12 mars 1991 diese Weise zu gefährden. Im übrigen ist die Finanzierungsfrage derart bedeutsam, dass sie ebenfalls im referendumspflichtigen Beschluss A geregelt werden sollte. Hari: Vorab gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich gehöre dem Verwaltungsrat der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn als Vizepräsident an. Meine nachfolgenden Ausführungen erfolgen aber im Interesse unseres Landes und nicht unbedingt im Interesse unserer Bahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon. Vorab danke ich Herrn Bundesrat Ogi und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die uns immer zeitgerecht zur Verfügung gestellten Unterlagen. Die

Botschaft ist wohltuend kurz, dafür präzise und aufschlussgebend abgefasst. Der Fahnenentwurf stand der Kommission an der letzten zweitägigen Sitzung bereits am zweiten Morgen mit allen am Vortag eingereichten Minderheitsanträgen zur Verfügung. Sicher eine grosse Leistung, die im Interesse anderer Kommissionen zur Nachahmung empfohlen wird. Wir alle wissen es, der Verkehr von Personen und Gütern nimmt sprunghaft zu. Die Forderung unserer Nachbarländer, die Hauptstrassenachsen mit 40 Tonnen schweren Lastwagen zu befahren, muss abgewiesen werden. Als echte Alternative dazu steht nun der Bau einer schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zur Diskussion. Dieses gewaltige Jahrhundertbauwerk bietet dereinst Gewähr, den kombinierten Verkehr zu bewältigen. Wenn es uns gelingt, einen Teil des Personen- und Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Bahn zu verlegen, dann hat unsere Generation, der man mit Recht vorwirft, sie habe an Natur und Umwelt mehr kaputtgemacht als alle anderen vorher, doch noch einen gewaltigen Beitrag zur Gesundung der Luft, der Natur und der Umwelt geleistet. Ob diese Güter nun lose, im Huckepackverfahren oder im zukunftssträchtigen Container transportiert werden, spielt an sich keine Rolle. Das Hauptziel ist- und muss sein- die Entlastung des Strassennetzes. Mit den vorgeschlagenen Hauptachsen Gotthard und Lötschberg werden die Verbindungen im internationalen Nord-Süd-Verkehrswirkungsvoll verbessert. Die Alpentransitbahn ist eine umwelt- und naturschutzgerechte Antwort auf die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz und Europas. Der Bundesrat hat die Zeichen der Zeit erfasst und uns einen guten Bundesbeschluss vorgelegt, in dem das wirklich Notwendige enthalten ist. Dass die Kommission Änderungen oder Verbesserungen anbrachte, ist natürlich ganz normal. In vielen Fällen sieht man nur das Teilstück vor der eigenen Haustüre, und so will auch ich mich der Variante Lötschberg zuwenden, die durch mein Heimattal führt. Diese Linie bringt, nebst den bereits erwähnten Vorteilen im internationalen Verkehr, namentlich auch für das Wallis, für die Westschweiz und den Kanton Bern dank gleichwertiger Achse mit dem Gotthard eine vollwertige Einbindung in das System der Hochleistungsbahnen von Italien und Deutschland. Für das vom Autoverkehrvöllig überlastete Kandertal bringt der vorgesehene Autoverlad in Heustrich eine langersehnte Entlastung und für das Wallis als Rawil-Ersatz eine gute Autoverbindung. Nur das Doppel Gotthard/Lötschberg kann alle Verkehrsanforderungen der Zukunft bewältigen. Bundesrat und Parlament tragen die Verantwortung für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahrzehnte in unserem Land. Nehmen wir doch diese Chance wahr. Wir dürfen das Augenmass für das Ganze nicht verlieren und müssen extreme Forderungen in Minderheitsanträgen ablehnen. Selbstverständlich sind alle Rückweisungsanträge wie auch der Antrag Biel betreffend Streichung des Artikels 4 strikte abzulehnen. Demgegenüber dürfen wir dort, wo echte Verbesserungen bezüglich Schutz des Kulturlandes und Verminderung von Lärmbelastungen vorgeschlagen sind, mit gutem Gewissen zustimmen. Jaeger: Auch ich lege zuerst meine Interessenbindungen offen: Erstens gehöre ich zu denen, die mit diesen Gutachten betraut worden sind, und zweitens bin ich auch noch Ostschweizer. Das hat mich in eine gewisse Konfliktsituation gebracht, denn mit meinem Herzen wäre ich an sich auf der Seite von Herrn Giger, aber der Verstand als Gutachter zwingt mich jetzt dazu, mich mit einigen Äusserungen von Herrn Giger auseinanderzusetzen. Er hat das Stichwort «Bestätigungsgutachten» in den Raum gestellt- damit ist natürlich nicht nur das Amt von Herrn Bundesrat Ogi angesprochen, sondern auch wir als Auftragnehmer sind betroffen, und ich setze mich mit diesem Vorwurf in aller Sachlichkeit auseinander. Herr Giger hat, um es auf einen Nenner zu bringen, gesagt, dass die ostschweizerischen Anschlussbedürfnisse an den Gotthard damit begründet

seien, dass gewisse Gutachten aus dem Ausland, vor allem aus dem nördlichen Nachbargebiet, zu Resultaten geführt hätten, die bis zu fünfzehnmal mehr Verkehrsvolumen, Tonnage, ausweisen als unsere Untersuchungen. Diese Kritik muss genau unter die Lupe genommen werden. Zunächst einmal ist es richtig, dass es verschiedene Gutachten gibt, nämlich das sogenannte Gutachten Heimerl und das Gutachten Zierl, die grundsätzlich zu anderen Resultaten gelangen als wir. Aber erstens müssen Sie diese Gutachten ganz genau vergleichen mit Bezug auf die Vorgaben, die dabei gemacht worden sind, und zweitens müssen Sie sie mit Bezug auf die einzelnen detaillierten Prognoseelemente vergleichen. Wir haben nicht nur das Gesamtverkehrsvolumen - wie z. B. Zierl für eine mögliche ausgebaute Splügenvariante - errechnet, sondern wir haben ganz spezifisch für einzelne Korridorabschnitte die Zahlen berechnet, und zwar nicht nur für das Gesamtvolumen, sondern unterteilt, wie das gemacht werden muss, nach Binnenverkehr, Exportverkehr, Importverkehr und Transitverkehr. Wenn Sie nun diese Zahlen richtig miteinander vergleichen, dann müssen Sie unsere Modal-split-Zahlen zusammenrechnen, und dann kommen wir für die einzelnen Korridorabschnitte, die wir sehr genau berechnet haben, zum Teil zu unterschiedlichen Volumina, die aber alle zwischen 2,5 und 7,5 Millionen Tonnen liegen. Damit liegen wir fast in der Grössenordnung des Gutachtens Zierl, sogar über der Grössenordnung des Gutachtens Heimerl. Sie sehen also, wenn Sie nicht Äpfel mit Birnen vergleichen, sondern alles zusammenzählen und dann Obst mit Obst vergleichen, kommen Sie zu ähnlichen Zahlen wie wir. Sie dürfen nicht einfach unsere Transitzahlen herausgreifen und nur die Transitzahlen milden Globalzahlen von Zierl und Heimerl vergleichen. Damit kommen wir zur entscheidenden Frage nach der verbleibenden Differenzen: Warum kommen wir jetzt-vor allem im Transitbereich - zu niedrigeren Zahlen? Das ist wiederum eine Frage der Annahmen. Wenn Sie beispielsweise wie die Gutachten Zierl und Heimerl die 28-Tonnen-Limite und das Nachtfahrverbot - die uns vorgegebenen verkehrlichen Beschränkungen - fallenlassen und ein Szenario beschreiben, bei dem die EG-Bedingungen übernommen werden, kommen Sie automatisch auf höhere Zahlen, und zwar deshalb, weil der ganze Umwegverkehr wegfällt. Jetzt haben wir verkehrliche Barrieren, wenn diese bleiben, haben Sie Umwegverkehr. Sowohl Herr Zierl wie auch Herr Heimerl haben uns attestiert, dass unsere Zahlen absolut hochkarätig seien, wenn man von unseren Vorgaben, die wir bekommen haben, ausgeht. Damit stellt sich die Frage, ob diese Vorgaben richtig seien. Als Auftragnehmer können wir an sich über Vorgaben, die man uns macht, nicht diskutieren. Wir können aber darüber urteilen, ob sie plausibel seien. Dazu muss ich sagen, dass wir die erhaltenen Vorgaben als absolut plausibel erachten, zumal sie schliesslich auch mit den Ostschweizer Regelungen abgestimmt worden sind. Das spricht für die Schlussfolgerungen, die unser Verkehrsminister und das BAV daraus gezogen haben. Ich möchte nicht politisch in die Diskussion eingreifen, möchte aber doch darauf hinweisen, dass die Ostschweizer Interessen am besten damit begründet werden, dass man möglichst viel Strassentransitverkehr, möglichst viel Export-, Import- und Binnenverkehr auf die Schiene bringen will. Die gewünschten Anschlusskapazitäten lassen sich damit begründen. Diese Wünsche sind auf vernünftige Art und Weise, wie es vom EVED geplant ist, erfüllbar. Sie können aber nicht mit Transitzahlen kommen, die es nicht gibt! Wir sind keine Zauberberlinge; wenn Sie von uns wollen, dass wir ein Szenario ohne die 28-Tonnen-Limite rechnen, also mit den EG-Ver-

12. März 1991 N 421 Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) kehrsbedingungen, so können wir das. Dann kommen wir zu den gleichen Ergebnissen wie die ausländischen

Gutachten, nur führen wir das detaillierter aus, und wir können es auch sauber und sehr sorgfältig begründen. Wir dürfen aber nicht einfach etwas, was es nicht gibt, prognostizieren; damit würden wir unglaublich. Ich selber war überrascht, zugegebenermaßen sogar etwas enttäuscht, dass die Resultate so herausgekommen sind. Aber, wie gesagt, der Verstand hat hier absolute Priorität. Wir müssen - ich muss das auch an die Adresse meiner Ostschweizer Kollegen sagen - versuchen, eine vernünftige Politik mit vernünftigen Forderungen zu betreiben. Dann kommen wir auch zu einem Ergebnis, das uns letztlich alle befriedigen wird. On. Cavadini: E' con soddisfazione che constatato che questo importante messaggio viene ora affrontato dal Consiglio nazionale e mi auguro che i nostri tempi e quelli del Consiglio degli Stati consentano di giungere presto una decisione positiva. Noi votiamo oggi il concetto di queste due trasversali ed i crediti di progettazione. 10 credo che da oggi in avanti comincia la fase più delicata, quella che deve permettere di individuare nei cantoni, in accordo con le autorità cantonali, con le ferrovie e con i comuni il tracciato migliore, in altre parole quel tracciato che sia maggiormente rispettoso dell'ambiente e che eviti anche il maggior numero di opposizioni, che poi potrebbero ritardare l'attuazione di questo importante progetto. Quindi, a questa fase, alla quale noi oggi diamo il via, è importante che venga dedicata la massima attenzione nei prossimi mesi tra cantoni, autorità federali, ferrovie e comuni. La commissione ha aumentato i crediti proprio a questo scopo. Mi auguro che questi soldi supplementari consentano di trovare delle soluzioni valide, senza per questo cercare dappertutto delle soluzioni estremamente ambiziose e onerose. Per quanto riguarda il Ticino, vorrei qui attirare l'attenzione su alcuni elementi che mi sembrano particolarmente importanti. 11 Ticino è il cantone che conosce il tratto al di fuori della galleria di base più lungo - 45 km; ciò che giustifica uno sforzo finanziario anche maggiore per i problemi ambientali, con i quali anche noi ci troviamo confrontati. Il Ticino dà una particolare importanza a questa infrastruttura che dovrebbe servire da un lato a risolvere i problemi per il traffico merci in transito, ma anche e soprattutto quelli del traffico viaggiatori. Non dimentichiamo che noi usufruiamo oggi di una linea ferroviaria concepita 110 anni fa e che non è più in grado di essere concorrenziale con l'automobile o con altri mezzi di trasporto. Si tratta di avvicinare il Ticino al resto della Svizzera con una linea ferroviaria, attrattiva e interessante. Il Ticino però è anche il cantone con un'autostrada internazionale sul suo territorio, e questa infrastruttura ferroviaria dovrebbe servire ad alleggerire questa autostrada, anche se non risolverà tutti i problemi. E' stato detto che la trasversale del Gottardo rappresenta l'asse principale di questo progetto. E perché essa è l'asse principale occorre dedicarle la massima importanza e priorità, lo ritengo che da questo profilo occorra fare uno sforzo maggiore per ridurre i tempi di costruzione di questa trasversale ferroviaria. Al Consigliere federale Ogi, che ha dimostrato di seguire con dinamismo questo importante progetto e che ha dimostrato anche sensibilità nelle richieste avanzate dai cantoni e dai comuni, e non soltanto del Cantone Ticino, vorrei porre due domande. In primo luogo vorrei avere l'assicurazione che i lavori per il tratto che interessa il Gottardo ed il Cantone Ticino possano iniziare il più presto possibile, prima se possibile - anche dei lavori del Lötschberg, perché la tratta ticinese e la galleria di base del Gottardo richiedono tempi più lunghi, ed è quindi importante, affrontare questi lavori tempestivamente. In secondo luogo vorrei avere l'assicurazione che il dipartimento affronterà tempestivamente gli studi per l'uscita su Luino da un lato e soprattutto per la continuazione da Lugano a Chiasso, studi che dovrebbero permettere di essere pronti, anche con queste varianti, qualora l'aumento del traffico giustificasse questi ulteriori sforzi. Si tratta in fondo, e concludo, di evitare che si

crei nel nostro Cantone, in un domani, una strozzatura ferroviaria che abbiamo già vissuto con l'autostrada del Gottardo. Dobbiamo oggi evitare che i ticinesi sopportino ancora i disagi per ritardi di decisioni federali e per errori di pianificazione e di previsioni. Mi auguro che queste assicurazioni possano esserci date; personalmente saluto con piacere questo importante messaggio e che sosterrò nelle prossime votazioni.

Fischer-Sursee: Das Gotthardkomitee und Luzern stehen grundsätzlich hinter der Alpentransitvorlage. Aus der Sicht von Luzern hat sie aber zwei Mängel: Es fehlen Aussagen über die Zufahrten für den Personenverkehr ab Basel über Luzern nach Arth-Goldau, und ungelöst ist vor allem die Zufahrt in Luzern. Für den Güterverkehr Basel-Chiasso bringt die Vorlage eine gute Lösung, Mängel hat sie bezüglich Reiseverkehr. Hier besteht noch ein weisser Planungsfleck. Die Zufahrt in Luzern ist, wie Sie wissen, ein Nadelöhr. Man kann sie nur mit sehr geringer Geschwindigkeit befahren, und das Hauptproblem ist der Kopfbahnhof, wo die Züge eine Spitzkehre machen müssen und dadurch zu lange Aufenthaltszeiten haben. Die Lösung kann für den Personenverkehr nur der Durchgangsbahnhof Luzern mit einem direkten Anschluss an die Linien Zürich und Arth-Goldau sein. Beim Neubau des Bahnhofes Luzern wurden vom Kanton bereits entsprechende Vorleistungen erbracht. Es ist baulich vorgesehen - und darauf Rücksicht genommen worden -, dass diese Trassees erstellt werden können. Bei der Initiative des Kantons Luzern im Jahre 1983 für einen Durchgangsbahnhof Luzern hat der Präsident der nationalrätlichen Kommission zitiert: «Die Bundesbahnen gehen davon aus, dass für diese Verbesserungen im Reiseverkehr» - auf der Nord-Süd-Achse - «nicht nur der Gotthard-Basistunnel, sondern auch der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut werden müsste.» Ich verweise auf das Amtliche Bulletin 1983, Seite 1370. Diese Aussage hat heute nach wie vor Gültigkeit, Herr Bundesrat: Wenn das Problem des Flaschenhalses Luzern nicht gelöst wird, wird Luzern vom Reiseverkehr umfahren. Dadurch entsteht nicht nur der Zentralschweiz, sondern der ganzen Schweiz ein wesentlicher Schaden. Luzern ist das Zentrum einer der wichtigsten schweizerischen Tourismusregionen; es ist Ausgangspunkt für viele Ausflugsziele in der Zentralschweiz. Wir bauen diese Alpentransversale sicher auch für den europäischen Fernverkehr, aber nicht nur. Wir bauen auch für unsere innerschweizerischen Bedürfnisse. Es nützt uns wenig, wenn die Touristen die Schweiz in drei Stunden durchfahren, das Zentrum der Schweiz aber nicht mehr als eigentliches Reiseziel angefahren werden kann. Wir müssen daher auch diese Bedürfnisse befriedigen. Wir erwarten daher von Ihnen, Herr Bundesrat, dass Sie in der angekündigten Anschlussbotschaft auch das Problem der Zufahrten nach Luzern behandeln. Wir haben dafür Verständnis und akzeptieren es, dass die Zufahrtsstrecken erst später im Baukastensystem ausgebaut werden sollen, um diese Vorlage nicht zu überladen und zu gefährden. Ich verzichte daher im Interesse der Gesamtvorlage darauf, einen entsprechenden Antrag in die jetzige Vorlage einzubringen. Wir erwarten aber, dass das Zufahrtsprojekt Luzern im Baukastensystem später realisiert wird und nicht im Kasten verschwindet. Andererseits erwarten wir aber auch, dass die Zusatzbegehren unserer Nachbarregionen nicht dieser Vorlage aufgepfropft werden, sondern freundlich ebenfalls zurückgestellt und später im Baukastensystem realisiert werden.

Iten: Als Anliegerkanton der Nationalstrasse N 2 ist Nidwaiden direkt mit den Problemen des ständig ansteigenden Personen- und Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse unseres Strassennetzes konfrontiert. Die Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung auf der Schiene betrachten wir deshalb als ein vordringliches Anliegen, sowohl aus nationaler als auch aus regionaler Sicht. Bei der Variantenwahl scheint es uns von erstrangiger Bedeutung zu sein, eine Lösung zu finden, die nicht nur

den Forderungen nach einer besseren Verbindung für den internationa-

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 422 'N 12 mars 1991  
len  
Transitverkehr gerecht wird, sondern auch dem alpenquerenden schweizerischen  
Binnenverkehr maximalen Nutzen und eine bestmögliche und vor allem rasche Umlagerung  
des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringt. Auch in der Bevölkerung meines  
Kantons beginnen sich jene Stimmen zu mehren, die den Forderungen aus dem Kanton Uri  
- auch dort, wo die Forderungen sehr extrem sind - zustimmen wollen. Als flankierende  
Massnahmen betrachten wir die Beibehaltung des 28-Tonnen-Höchstgewichtes und die  
Beibehaltung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für den Schwerverkehr auf der Strasse  
als unerlässlich. Aufgrund der in der Botschaft behandelten Beurteilungskriterien kommen  
wir zum Schluss, dass die Variante Gotthard die gestellten Anforderungen am besten erfüllt.  
Die Gotthardlösung ist in den meisten Punkten den übrigen Planungsfällen überlegen. Sie  
ist allein in der Lage, die Nationalstrasse N 2 und den Alpen transit zu einem integralen  
Verkehrssystem zusammenzufügen und damit die Strasse optimal zu entlasten. Nur die  
Gotthardvariante liegt vollumfänglich auf schweizerischem Hoheitsgebiet und ermöglicht  
deshalb, sämtliche wesentlichen Entscheide ohne langwierige Verhandlungen mit dem  
Ausland selbständig zu fällen. Mein Kanton begrüsst auch die Etappierung. Als Mindestan-  
forderung für eine erste Etappe betrachten wir die Erstellung eines Transitkorridors für  
Strassengüterfahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe und 40 Tonnen Gesamtgewicht auf der  
Schiene durch den Bau eines Basistunnels und entsprechendem sicherheitstechnischem  
Ausbau der Zufahrtslinien im Rahmen der «Bahn 2000». Schliesslich noch eine Bemerkung  
zur früher einmal im Basisbericht erwähnten möglichen Untervariante Seelisberg: Bei  
dieser Untervariante Seelisberg wäre eine offene Linienführung parallel zur N 2 durch die  
Stanserebene vorgesehen. Aus der Sicht unseres Kantons ist diese Lösung völlig unreali-  
stisch: Es wäre eine unzumutbare zusätzliche Umweltbelastung im Räume Stans; die  
Lösung wäre auch im Interesse des Tourismus ohne jeden Sinn; die Linienführung würde  
für die Region nichts bringen, weil es sich um eine internationale Linie handeln würde.  
Infolge der Notwendigkeit, bei dieser Variante auch den Zürcher Ast der Neat über Luzern  
zu führen, würde der Verkehrsknoten Luzern unseres Erachtens überbelastet. Zug und  
Arth-Goldau würden durch die Neat nicht mehr bedient. Schliesslich auch noch eine  
Ueberlegung zur Gesamtverteidigung: Es wäre wenig sinnvoll, diese Variante zu wählen  
und die Neat in offener Bauweise unmittelbar neben einem bedeutsamen Militärflugplatz  
vorbeizuführen. Die Untervariante Seelisberg wäre für Nidwaiden demnach unakzeptabel.  
Aufgrund der heutigen Beratungslage kann davon ausgegangen werden, dass diese  
Variante nicht mehr weiter verfolgt wird. Ich bin froh darüber, möchte aber von Herrn  
Bundesrat Ogi hören, dass dies auch so bleibt. Hildbrand: Im Rahmen der  
Neat-Vernehmlassung des Bundes vom Jahre 1988 hat sich die Walliser Regierung für die  
Lötschberg-Simplon-Variante entschieden und sich für den Bau eines  
Lötschberg-Basistunnels mit einem leistungsfähigen Westanschluss eingesetzt. Mit  
einigem Befremden mussten die Walliser im Anschluss an die durchgeführte Vernehm-  
lassung zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat am 10. Mai 1989 einen verkürzten  
Lötschberg-Basistunnel vorgeschlagen hatte. Die Westschweiz, die Walliser Regierung  
und der Walliser Grosse Rat haben sich gegen diesen Entscheid gewehrt und eine  
Aufwertung der Simplonlinie, einen Lötschberg-Basistunnel im Raum Brig und einen  
attraktiven Anschluss an das Mittelwallis als Rawil-Ersatz gefordert. Dieser umfasste  
einen Basistunnel von Kandergrund nach Brig, einen Anschluss für das Mittelwallis im  
Räume Leuk-Susten und den Autoverlad im Gebiet von Susten. Es handelte sich somit um

eine Lösung, die den an den Lötschberg gestellten Aufgaben - erstens Transit; zweitens Ergänzung zu «Bahn 2000»; drittens Verbindung der N 6 mit der N 9 und Autoverlad - voll auf gerecht wird und zudem in bezug auf die Belastung der natürlichen und umbauten Umwelt geradezu optimale Bedingungen aufweist. Nachdem sich aber herausgestellt hat, dass dieser Lösung, die in jeder Beziehung und auf jeder Stufe uneingeschränkte Akzeptanz fand, angeblich aus finanziellen und zeitlichen Überlegungen auf Bundesebene keine Chance eingeräumt wurde, sah sich die Kantonsregierung am 13. Februar 1991 veranlasst, eine Kompromissvariante vorzuschlagen. Diese sieht im wesentlichen vor, einen Basistunnel bis in den Raum östlich der Agglomeration Visp sowie einen Ausgang für den Autoverlad und den Westanschluss im Gebiete Raron-Ost zu schaffen. In bezug auf den internationalen Durchgangsverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt vermag diese Variante im Oberwallis voll zu befriedigen. Sie erfüllt die drei an den Lötschberg gestellten Funktionen, wie sie in der Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1990 verlangt wurden, vollauf. Es ist eine gute Lösung, die auch im Volk und in den betroffenen Gemeinden auf eine breite Unterstützung zählen kann. Obwohl der Westanschluss für das Mittelwallis und der Autoverlad nach Osten verlegt worden sind und dies eine klare Verschlechterung der Situation für die Region Leuk und das Mittelwallis bedeutet, unterstütze ich - im Interesse der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme auf Bundes- und Kantonebene - die Kompromissvariante der Walliser Regierung. Der Mehrheitsantrag der nationalrätlichen Kommission sieht in Artikel 4 einen Basistunnel im Raum Steg/Gampel/Raron vor. Diese Variante stellt einen unzumutbaren Eingriff in die Landschaft, die Siedlung und die bestehende Infrastruktur und Industrieanlagen dar. Sie führt zu einer Konzentration des gesamten internationalen, nationalen und regionalen Verkehrs auf der Simplonlinie im Raum zwischen Gampel und Brig. Mit dieser Konzentration wird auf einer Länge von etwa

## **E. 20**

km eine unzumutbare Lärmbelastung auftreten. Der Mehrheitsvorschlag der nationalrätlichen Kommission, der übrigens weitgehend identisch ist mit der Variante des Bundesrates, kann unmöglich akzeptiert werden. Zudem wird er auch von den betroffenen Gemeinden und deren Bevölkerung geschlossen und mit grosser Entschiedenheit abgelehnt. Herr Kollege Paul Schmidhalter hat zuhanden des Plenums einen Minderheitsantrag für die Linienführung des Lötschberg-Basistunnels gestellt. Sein Vorschlag ist identisch mit der Kompromisslösung der Walliser Regierung, unterstützt von der «Transalp 2005». Dieser Minderheitsantrag verdient Ihre und unsere Unterstützung, sofern Ihnen die Entwicklung und die Erhaltung des Oberwallis und seine Bevölkerung einiges bedeuten, denn nur ein Basistunnel im Raum Mundbach ermöglicht ein würdiges Dasein für Mensch und Umwelt im Oberwallis. Ich ersuche Sie daher, den Minderheitsantrag Schmidhalter zu unterstützen, und danke Ihnen im Namen der betroffenen Walliser Bevölkerung herzlich für Ihr Verständnis. On. Carobbio: Contrariamente al collega Rebeaud penso che, per perseguire gli obiettivi che lui aveva indicato di nuova concezione della mobilità e di protezione dell'ambiente, le trasversali ferroviarie alpine sono necessarie e urgenti. Collega Rebeaud, già siamo in ritardo. Questa è l'ultima occasione, dopo anni di discussioni e preparazioni, per decidere. Perciò non posso accettare le proposte di rinvio, anche quando sono dettate da giusti intendimenti, come è il caso della proposta del Gruppo ecologista. Un'opera importante, come la trasversale alpina, che ci impingerà per un'intera generazione, non può più ammettere ritardi. Alcuni dei problemi e degli interrogativi sollevati vanno certo tenuti presenti, ma potranno e dovranno essere affrontati per tappe e parallelamente ai lavori di realizzazione dell'infrastruttura-base, cioè delle gallerie. Altri

dovranno già essere vincolati, almeno come orientamenti, nel decreto che stiamo per approvare. La mia dunque è stata ed è, in commissione come qui, un'adesione convinta al messaggio del Consiglio federale e alla relativa proposta, basata sul principio di due tunnel e della soluzione di rete. Come sostenitore della priorità dei traffici pubblici, come fautore di misure efficaci di protezione dell'ambiente e come Ticinese che conosce i problemi che il traffico pesante oggi crea

12. März 1991 N 423 Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) sull'autostrada N 2, e per l'ambiente delle zone confinanti, non posso che essere a favore di questo progetto e non posso che auspicare che si passi rapidamente alla sua realizzazione. Tuttavia, affinché l'imponente opera raggiunga veramente gli obiettivi, che lo stesso Consiglio federale indica nel suo messaggio, e cioè - scaricare la strada dai traffici merci di transito; - contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria; - migliorare i collegamenti ferroviari internazionali e nazionali, penso che con la decisione di principio siano necessarie alcune scelte precise di misure collaterali. Misure, che il Consiglio federale e le decisioni della commissione non escludono, ma che - a mio parere - dovrebbero essere esplicitate meglio, come lo chiedono alcune proposte di minoranza, che sostengo. Penso qui a norme anche legali per il trasferimento effettivo e completo di tutto il traffico merci di transito su strada, in modo che non sia più necessario realizzare nuove opere stradali - in particolare non sia più necessario il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. Dissento però dalla presa di posizione del Consigliere di Stato ticinese Dick Marty, che giudico perlomeno intempestiva, ma di ciò avremo modo di parlare nel dibattito di dettaglio. Penso ancora a misure in favore della protezione ambientale sia per l'opera come tale, sia durante i lavori di costruzione. Queste misure mi sembrano estremamente importanti e devono essere chiaramente indicate nel decreto di legge. Per finire, penso a misure in favore dei traffici regionali e della realizzazione di validi collegamenti fra traffici regionali e trasversale. L'opera deve certo servire per i collegamenti col l'estero e per il traffico di merci di transito, ma anche per migliorare i trasporti ferroviari interni. Il Ticino, on. Ogi, è un caso tipico. La trasversale alpina non deve essere solo un corridoio nel Ticino. Chiedo quindi un impegno preciso, sia per i successivi studi della linea oltre Lugano, sia per la variante su Luino. E' assolutamente inaccettabile per i Ticinesi che la realizzazione della trasversale porti al risultato di trasferire su strada il traffico regionale. Questo deve rimanere su ferrovia e dev'essere integrato con la trasversale alpina. Con queste considerazioni credo che il messaggio debba essere sostenuto e portato in porto rapidamente. Wellauer: Die Zielsetzung einer schweizerischen Alpenversale ist in Artikel 1 des Beschlusses A umschrieben. Nach dieser Zielsetzung muss sich die Schweiz nicht nur den Herausforderungen der europäischen Verkehrsentwicklung stellen, sondern auch ein Konzept zum Schütze der Alpen und der Umwelt vor weiteren ökologischen Belastungen entwickeln. Mit anderen Worten: Es geht um ein integriertes Gesamtverkehrssystem, das die Strasse entlastet und dadurch zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik führt. Damit ein solch grosses Bauwerk tatsächlich zum Tragen kommt, muss es nicht nur technisch realisierbar, sondern auch noch marktgerecht sein und wirtschaftlichen Anforderungen genügen. Es sollte also langfristig verzinsbar und amortisierbar sein. Ist dies die vorgeschlagene Alpentransitlösung? Ich habe einige Zweifel: Der Bundesrat rechnet bei diesem Konzept mit einer durchschnittlichen Teuerung von 3 Prozent, und zwar bei Baukosten auf der Preisbasis 1989 von 10,1 Milliarden Franken. Die nationalrätliche Kommission hat im Verlaufe der Beratungen und Konsultationen verschiedenen zusätzlichen und teils auch berechtigten Wünschen der Regionen teilweise Rechnung

getragen, so im Kanton Uri, im Tessin, im Berner Oberland und im Wallis. Die Folge davon ist, dass der Gesamtkredit, basierend auf der Preisbasis 1991, nun auf 14 Milliarden angestiegen ist. Was uns aber heute schon interessiert, ist die Summe, die letztlich im Zeitpunkt, wo der erste Zug durch den Tunnel fährt, amortisiert und verzinst werden muss. Gehen wir davon aus, dass nächstes Jahr mit der Vorprojektierung, der Ausarbeitung von Linienführungsvarianten, anschliessend mit der Projektbereinigung, der Ausarbeitung der Baueingaben und letztlich noch der eigentlichen Bauprojekte begonnen werden kann, so wird der Baubeginn im Jahre 1996 feststehen. Die Teuerung wird dazumal gegenüber heute mit mindestens 15 Prozent zu Buche stehen. Unter der weiteren Annahme einer Bauzeit am Gotthard von 15 Jahren, einer durchschnittlichen Teuerung von 3 Prozent pro Jahr - in den letzten Jahren hatten wir mehr - und der Finanzierungskosten zum Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen, wie das die Kommission in Artikel 10 vorschlägt - man geht zudem noch davon aus, dass bei Baubeginn der Zinssatz für Bundesanleihen 5 Prozent beträgt, was sehr unwahrscheinlich ist -, werden im Zeitpunkt, wo der erste Zug durch den Gotthardtunnel fährt, 26 bis 27 Milliarden Franken an Kosten aufgelaufen sein. Dabei ist das Bauzeit- und Kostenrisiko gemäss Ziffer 226.2 der Botschaft von minus 10 bis plus 30 bis 40 Prozent nicht berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind auch die Kosten für den Bau von neuen Zulaufstrecken aus der Ostschweiz, dem Mittelland und der welschen Schweiz, welche nach dem Baukastensystem mit separaten Botschaften hinzukommen werden. Ich bin mir bewusst: Diese Zahlen sind nominal. Der Franken in 15 bis 20 Jahren wird nicht mehr der Franken von heute sein. Aber trotzdem stellt sich die Frage: Kann dieses Bauwerk den wirtschaftlichen Anforderungen genügen? Die Frage steht im Raum. Ich kann sie nicht beantworten, habe aber sehr grosse Zweifel. Ich bin aber auch überzeugt: Wenn wir etwas für unsere Umwelt tun wollen, können wir auf diese Aufgabe nicht verzichten. Dann dürfen bei einem Projekt von europäischen Dimensionen auch die Gesamtkosten nicht im Vordergrund stehen. Aus dieser finanziellen Optik heraus ist das Konzept des Bundesrates sicher richtig, nämlich sich im Moment auf die beiden Bahntunnel zu beschränken und alle anderen zusätzlichen Ausbauwünsche auf den Zufahrten mit späteren Vorlagen nach dem Baukastensystem zu beschliessen. Ich bin für Eintreten, möchte aber davor warnen, das Fuder mit vielen zusätzlichen Wünschen zu überladen, und bitte Sie deswegen, alle Anträge auf Erweiterung des Konzeptes abzulehnen. Rüttimann: Ich bin ebenfalls für Eintreten auf diese Vorlage. Es ist höchste Zeit, dass wir ans Werk gehen, diese grosse Aufgabe des Jahrhunderts, wenn nicht gar des Jahrtausends zu verwirklichen. Das hat auch der Bundesrat erkannt und schnell geschaltet, aber auch unsere Kommission - das verdient erwähnt zu werden - hat sehr schnell und sehr effizient gearbeitet. Ich möchte mich meinerseits nicht zu den grossen Linien und den Finanzbrocken dieses Werkes äussern, sondern zu einer im Moment eher noch marginal scheinenden Angelegenheit, nämlich den Zulauflinien zu den Alpentransversalen: Bei der BLS-Achse scheint das Problem schon jetzt gelöst oder die Lösung in Sicht zu sein - nämlich eine Vernetzung mit der «Bahn 2000»-, bei der Gotthard-Transversale als Hauptachse jedoch nicht, insbesondere auf der Nordseite nicht. Die Botschaft äussert sich zu diesem Problem sehr zurückhaltend. Auf Seite 107 wird sehr schüchtern und knapp erwähnt, dass von Basel her - also ohne Zweifel die Haupteinfallachse von Norden - die bisherige Linie über Ölten bis Sursee genutzt würde und von dort der Weg in verschiedenen Neubaustrecken via neuen Durchgangsbahnhof Luzern über Immensee, Arth-Goldau, Schwyz und Altdorf führe. In einem Nachsatz wird erwähnt, dass in Immensee die bestehende Güterlinie Lenzburg-Othmarsingen einmünde, welche dann um ein drittes

Gleis erweitert werde. Diese Linie, die in der grösstmöglichen Länge durch das aargauische Freiamt führt, ist jedoch gleichzeitig die kürzeste und direkteste von Basel über Brugg, Birrfeld, Wohlen, und es ist schon heute abzusehen, dass sie vor allem für den Güterverkehr eine grosse Bedeutung bekommen wird. Auch wenn ein drittes Gleis angesetzt wird, so befürchtet die Bevölkerung - hier äussere ich meine Interessenbindung -, dass durch diese voraussehbare starke Belastung der Personenverkehr eingeschränkt, mindestens aber auf Sparflamme gesetzt werden könnte. Dafür wäre dann aber rund um die Uhr - während

#### **E. 24**

Stunden! - der Lärm zu ertragen. Die früher einspurige Linie wurde in den letzten 30 Jahren auf Doppelspur ausgebaut,

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 424 N 12 mars 1991 und schon dadurch hat die Frequenz stark zugenommen. Zu dieser Prognose trägt noch der Umstand bei, dass in Birrfeld schon heute ein privatwirtschaftlicher Huckepackterminal in Betrieb ist - Herr Bundesrat Ogi, Sie haben ihn letzte Woche mit dem luxemburgischen Verkehrsminister besucht; dieser wird zweifellos bei der Aufnahme des Alpentransitverkehrs noch an Bedeutung gewinnen. Dass ein Ausbau der dortigen Einspur auf Doppelspur, also zwischen Brugg und Othmarsingen, folgen wird und folgen muss, ist selbstverständlich und wäre eigentlich schon überfällig. Herr Bundesrat Ogi, ich stelle Ihnen daher drei Fragen: 1. Nach welchem Terminplan werden die Zubringer zur Gotthard-Basislinie ausgebaut? 2. Kann der Personenverkehr auf einer derart für den Güterverkehr prädestinierten Linie wie jener durch das Freiamt noch aufrechterhalten werden? 3. Sind Lärmschutzmassnahmen vorgesehen, da ja ein drittes Gleis wohl der heutigen Zweispurstrecke folgen müsste, d. h. nicht in einen Tunnel verlegt werden könnte? Dass schliesslich der Kontrolle und Koordination bei diesem Mammutbauwerk grosse Bedeutung geschenkt werden, ist für mich ein wichtiges Anliegen. Es ist ein modernes, effizientes und fachlich kompetentes Kontrollorgan zu schaffen. Ich werde mir erlauben, bei der Detailberatung noch darauf zu sprechen zu kommen. On. Baggi: Vivo nella regione dell'alto Ticino, fra le montagne, e ritengo giusto che anche la voce di quel piccolo ambiente vi sia portata. Il mio Ticino non è quello delle industrie, non è quello dei servizi bancari, non è quello dello sviluppo economico basato sulla mano d'opera dei frontalieri. Il mio Ticino è rimasto al limite di quest'evoluzione. Il mio Ticino è ancora in gran parte agricolo e artigianale, dove le condizioni economiche sono ben lontane da quelle delle altre regioni. L'autostrada sembrò poterci avvicinare ai centri più forti. Qualcosa certamente portò, almeno all'inizio. Ma ora, anche l'autostrada sembra uno dei nostri fiumi in piena, minacciosa. Da secoli via di transito tra nord e sud, l'alto Ticino ha sempre sognato di ricavare vita dai traffici. E i traffici, la vita l'han portata, ma più a nord, oltre le alpi, o più a sud, verso i centri. Il moderno traffico propone ora all'alto Ticino di essere coinvolto nella più grande opera mai realizzata nelle alpi. Che cosa sente, che cosa aspetta, che cosa teme la mia regione? I sentimenti sono diversi. Vi è una grande speranza, certamente. Per tutta la durata dei lavori, giungerà sul posto nuova vita, portata dalle imprese, dalle maestranze, vi sarà lavoro. Terminata l'opera, la necessaria manutenzione sarà per dare una garanzia di occupazione. La stazione ferroviaria prenderà importanza. Biasca e dintorni diventeranno polo di attrazione, polo d'insediamento - questa è la speranza accompagnata però dalla consapevolezza degli inconvenienti. Durante i lavori la presenza di lavoratori, sicuramente estranei al nostro ambiente, procurerà difficoltà di convivenza. Per questi lavoratori

stranieri, certamente bisognerà sistemare abitazioni degne di uomini, con alloggio, uffici, installazioni sanitarie e di svago. I lavori, soprattutto per gli accessi alla galleria, dovranno tener conto dell'ambiente della valle. Il materiale di scavo dovrà trovare una sistemazione adeguata. La Valle di Riviera, tra Biasca e Bellinzona, dovrà essere particolarmente protetta. Già percorsa dal fiume, da due strade cantonali, dalla linea ferroviaria, dall'autostrada, questa valle dovrà accogliere anche la linea veloce. Si deve far in modo che questa valle non debba pagare un prezzo troppo alto. Per il futuro, in loco, nella zona di Biasca o nelle immediate vicinanze, tutte le infrastrutture devono trovare posto: stazione, depositi, centrali di manutenzione. Non devono essere spostati a sud, come si è tentato di fare con l'officina delle ferrovie. E' solo così che l'alto Ticino potrà in futuro avere garanzia di vita. Noi, delle Valli alpine del sud, aspettiamo la trasversale nuova, però, ed è questo il senso del mio discorso, chiediamo a coloro che saranno preposti alla sua realizzazione, di tener conto di quanto vi ho qui riassunto. La trasversale rischia, di soffocare l'ambiente piccolo e meraviglioso che abbiamo. Vogliamo che sia salvaguardato, rispettato, aiutato con quanto la trasversale potrà darci.

Portmann: Graubünden kam vor 190 Jahren als freier europäischer Staat und als jahrhundertealter, reger Freundnachbar Italiens zur Eidgenossenschaft; arm, aber stolz. Es hatte vom europäischen Nord-Süd-Verkehr über seine Pässe jahrhundertlang recht und schlecht gelebt. Kaum in der Eidgenossenschaft, brach der Bund mit dem Bau der Gotthardbahn das wirtschaftliche Rückgrat Bündens. Mit dem Passverkehr über seine Alpen war es schlagartig aus. Seither politisiert Graubünden für einen weniger einäugigen, weniger eingleisigen Bahnverkehr von Norden nach Süden durch unser Land. Und Graubünden politisiert mit Taten. Es hat dem Bund auf einem Sechstel der Landesfläche aus eigener Kraft eine Bahn gebaut. Graubünden trägt noch heute 15 Prozent dieser Bahnkosten. Welcher andere Kanton dieser Schweiz tut das? Graubünden hat dem Bund vertraut, denn der Bund versprach, er werde dem ganzen östlichen Landesteil die direkte Bahnzufahrt nach Italien durch die Bündner Alpen sichern. Heute steht dieses Parlament einen Schritt vor der Erfüllung dieses Versprechens. Das Versprechen - Herr Bundesrat Ogi - heisst nicht, Graubünden hat noch eine Option zugeht. Garantieren Sie, Herr Bundesrat, garantieren Sie, Kolleginnen und Kollegen, dass Sie mit Ihrem ersten neuen Versprechen dahin wirken, dass die Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz einbezogen wird, dass Sie mit diesem neuen Versprechen nicht nur die Grossballungsräume Winterthur, Zürich und St. Gallen und neustens sogar Aargau - wie uns Herr Blocher gesagt hat - in diesen Bahnraum einbinden, sondern auch den grossen östlichen Landesteil, den Grosskanton Graubünden? Graubünden war einmal die Türkei der Schweiz. Damit muss es vorbei sein. Garantieren Sie, Herr Bundesrat, Kolleginnen und Kollegen, dass Sie mit Ihrem zweiten unbestimmten Versprechen den besonderen Verkehrsverhältnissen Graubündens Rechnung tragen, wenn Sie die bessere Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie verwirklichen, dass Sie mit diesem zweiten Neuversprechen nicht nur die Grossräume Winterthur, Zürich und St. Gallen, sondern auch den Grosskanton Graubünden besser an die Gotthardachse anbinden? Besser heisst für Graubünden: direkt. Garantieren Sie dieses «direkt»! Sie stellen damit Graubünden jener Ostschweiz gleich, die Sie meinen, denn Graubünden ist punkto Bundesbahn bis heute eine Wüste geblieben, auf dem Schienenweg abgeriegelt vom alten Nachbarn Italien. Die Alpentransversale will den Kanton Graubünden unterqueren, ohne Graubünden anzuschliessen. Zwei senkrechte Lüftungsschächte von 1000 und 1500 Meter Höhe sollen die dreckige Luft aus dem Basistunnel in die saubere Luft Graubündens blasen und frische Bündner Alpenluft in den Basistunnel pumpen! Und die Alpen Graubündens sollen

neue Kunstberge bekommen, Aushubhalden des Basistunnels und der Schächte! Graubünden sagt ja dazu; aber, Freunde, nicht nur gegen neue Versprechen: Graubünden will einen Schrägschacht anstelle von zwei Vertikalschächten - und Graubünden hofft hier auf den Ständerat -, einen Schrägschacht, der nicht nur entlüftet, sondern gleichzeitig den Kanton mit der Gotthardlinie verbindet. Das - und nur das! - ist für Graubünden nicht nur «eine originelle Idee», wie einer meiner Vorredner meinte, sondern die Einlösung einer wirklichen Option. Öffnen Sie, Herr Bundesrat, endlich diese Perspektive! Halten Sie, Kolleginnen und Kollegen, da Wort, wo das Worthalten leichtfällt. Bedenken Sie, in der Staatspolitik gibt es Augenblicke, in denen das Selbstverständnis einer Teilrepublik verletzt werden kann - lasst uns das vermeiden! Schule: Wir diskutieren in der Tat ein Jahrhundertwerk, einmal für Europa - wobei wir allerdings verpasst haben, zeitgerecht eine Mitbeteiligung und Mitfinanzierung anzubegehren. Wir können heute realistischerweise den Alpen transit nur verbal als Alternative zum 40-Tonnen-Korridor anbieten und verlangen, dass das Transitabkommen mit der EG nun unverzüglich unter Dach gebracht wird. Es ist aber vor allem ein Jahrhundertwerk für unser Land. Wir

12. März 1991 N 425 Neue Eisenbahn-Alpen trans versale (Neat) streben damit verbesserte Verkehrs- und Umweltverhältnisse, besonders im Alpenraum, an - ein Jahrhundertwerk zugunsten unserer Alpenkantone, die ohne diesen Alpen transit vom Güterverkehr auf der Strasse buchstäblich überrollt würden. Die Aufgabe des Alpen transits ist es, auch in Zukunft eine sinnvolle Verkehrsteilung in Mitteleuropa zu gewährleisten. Die Schweiz wird auch in Zukunft etwa ein Drittel des alpenquerenden Verkehrs übernehmen müssen. Es geht aber auch um eine sinnvolle Verkehrsteilung in unserem Lande selbst. Die Güter müssen künftig noch mehr auf die Bahn verlagert werden. Und der künftige, sich verdoppelnde Güterstrom muss auf der Schiene bewältigt werden. Welches sind die Voraussetzungen, damit der Alpen transit diese Aufgaben erfüllen kann? Wir dürfen nicht einfach zwei «Alpenlöcher» bauen. Wir brauchen ein vernetztes System, in das die Zufahrtsstrassen voll integriert sind, in das auch die ganze Ostschweiz zwingend eingebunden sein muss. Es geht dabei nicht um eine Art Abgeltung für den Splügen. Wir müssen einfach - das die Forderung - ein gesamtschweizerisch sinnvolles Verkehrssystem erhalten. Mit Blick auf die europäische Landkarte ist es zwingend, dass unsere Bahn voll ins künftige europäische Hochleistungsnetz integriert wird. Ich habe in der Kommission deswegen die Gleichbehandlung der Romandie und der Ostschweiz verlangt. Die Kommission hat diesem Anliegen in den neu formulierten Artikeln 5 und 6 Rechnung getragen. Der Bund hat neu nach dem Kommissionsvorschlag auf den Einbezug der ganzen Schweiz in das europäische Hochleistungsnetz hinzuwirken. Persönlich hätte ich es vorgezogen, wenn man im deutschen Text von «Integration» der Westschweiz und der Ostschweiz gesprochen hätte statt nur vom weniger verbindlichen «Einbezug». Wir brauchen eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahn, die auch im Norden alle Tore zu den Nachbarn in Basel, Schaffhausen und St. Margrethen optimal nutzt. Wenn der Alpen transit seine Aufgaben auch in zeitlicher Hinsicht erfüllen soll, müssen wir uns an das Konzept des Bundesrates halten und rasch einen möglichst kurzen Lötschberg-Basistunnel realisieren, um so die beim Simplon heute vorhandenen Kapazitätsreserven zu nutzen. Wir müssen in einer zweiten Etappe als Hauptachse den aufwendigeren Gotthard-Basistunnel -selbstverständlich umweltgerecht - erstellen. Noch ein letztes Wort zu den Finanzen: Dieses Jahrhundertprojekt ist mit enormen Kosten verbunden. Die Kommission hat kräftig aufgestockt, um den berechtigten Anliegen der Kantone und Regionen Rechnung zu tragen. Nicht die hohen Investitionen selbst sind das

zentrale finanzielle Problem. Diese Investitionen werden sich ja über zwei Jahrzehnte verteilen und lassen sich durchaus aus allgemeinen Bundesmitteln und Treibstoffgeldern finanzieren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht stellt sich vielmehr das Problem der Rentabilität dieser Investition, die aus heutiger Optik nicht gewährleistet scheint. Persönlich bin ich aber vom volkswirtschaftlichen Nutzen des Alpentransits überzeugt. Dieser Nutzen wird ganz Europa zugute kommen. Die Bahnen werden darum im nächsten Jahrhundert auch einen rechten, zumindest bestimmt kostendeckenden Preis verlangen können. Wer weiss, vielleicht wird der Alpentransit für die Schweiz in einer fernen Zukunft gar zu einem guten Geschäft! Luder: Um auf den auf uns zukommenden neuen Eurotransit einigermaßen umweltgerecht reagieren und ihn verkraften zu können, ist der Bau der neuen Alpentransversale nötig. Weniger der Bundesrat in seiner Alpentransit-Botschaft, sondern vielmehr die vorberatende Kommission des Nationalrates hat aus den letzten grossen Bahnbaubeschlüssen der «Bahn 2000» zwei wesentliche Lehren gezogen: Erstens soll den Anliegen der betroffenen Kantone besser entsprochen werden, und zweitens haben schon jetzt Begehren von betroffenen Regionen für umwelt- und landschaftschonende Linienführung in der Vorlage Eingang gefunden. Dazu zwei Feststellungen. 1. Fristgerechtes Bauen: Bauwerke wie die Neat bringen nationalen und internationalen Nutzen. Es gibt aber auch die Direktbetroffenen, bei denen der Nutzen im Vergleich zum Schaden, der entgegengenommen werden muss, unverhältnismässig klein ist. Die Erfüllung der Wünsche der Direktbetroffenen ist die beste Gewähr für einen fristgerechten Baubeginn - auf jeden Fall viel besser als fragwürdige Rechtsänderungen, wie sie nun für einen Teilbereich der «Bahn 2000» mit einem neuen Plangenehmigungsverfahren vom Bundesrat vorgeschlagen werden. 2. Kosten: Die Erfüllung von kantonalen und regionalen Wünschen ist neben der viel rascheren Realisierung schliesslich billiger als ein jahrelanges Seilziehen um die Linienführung. Bei Jahrhundertbauwerken wie der Neat fragt später niemand mehr nach den Kosten, sondern man wird nur noch darüber befinden, ob die Anlagen gescheit oder fragwürdig in die Landschaft gestellt worden sind. Neben ihrer Notwendigkeit weist die Neat Schwachpunkte auf: 1. Die Botschaft spricht von der europäischen Herausforderung. Es fehlen aber konkrete, bindende Zusagen vom Ausland, für die Alpentransversale auch die nötigen Verladebahnhöfe zu erstellen und zu betreiben. 2. Den neuen umwälzenden politischen Veränderungen in Europa wurde kaum Rechnung getragen. Mit der Oeffnung der Ostgrenzen wird neben dem Nord-Süd-Verkehr ein neuer Ost-West-Verkehr entstehen. 3. Eine unbekannte Grosse sind nun einmal die Kosten; es fehlen die Angaben für vorgesehene Massnahmen wie den Anschluss der Ostschweiz oder die Aufwertung der Simplonlinie mit einem Anschluss an das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz von Frankreich. Für mich ist Eintreten gegeben. Ich werde mich aber gegen den Bau eines Lötschberg-Basistunnels stellen, das heisst, ich werde dem Antrag Biel mit einem eigenen Ergänzungsantrag zustimmen. Ich bitte um Eintreten zum Gesamtprojekt. Bircher Peter: Das ganze Neat-Projekt mit den beiden Alpenquerungen ist grundsätzlich zu begrüssen. Es scheint für die schweizerische Verkehrspolitik massgeschneidert zu sein. Man soll dieses Netz, das sich während gut hundert Jahren sehr wohl bewährt hat, erneuern und ergänzen. Das ökologische Postulat, der Transit sei noch weit mehr auf der Schiene zu bewältigen, ist wegweisend und hier auch unbestritten geblieben. Ich stimme auch allen Verbesserungsanträgen der vorberatenden Kommission zu. Das eigentliche Schlüsselwort für diese Vorlage - mit allen massiven finanziellen Folgen - ist die Oekologie. Aus diesem Leitwort ergibt sich denn auch mein grundsätzlich kritischer Einwand: Ist diese ganze, sich stets noch steigernde Mobilität - man spricht von

einer nochmaligen Verdoppelung innert Jahrzehnten - der Weisheit letzter Schluss? Wollen wir diese mit allen Mitteln staatlich fördern oder zumindest zulassen? Ist es wirklich nicht möglich - die Botschaft negiert das nämlich teilweise -, im Rahmen der Europaverhandlungen nach Mitteln und Wegen zu suchen, um hier auch einige Grenzen zu setzen und vor allem den Verkehr das zahlen zu lassen, was er effektiv kostet? Die Güterbeförderung ist offensichtlich zu billig und führt, wenn man das alles den freien Marktkräften überlässt - ich bin sehr für die freien Marktkräfte -, zu einem Verkehr von gigantischem Ausmass. Zwei kleine Beispiele: Kürzlich kreuzten auf der Nord-Süd-Route im Freiamt zwei Züge. Jeder hatte das Gleiche geladen, nämlich Neuwagen einer deutschen Automobilfabrik. Damit wurde also in entgegengesetzter Richtung hin und her gefahren. Ein anderes Beispiel: Die berühmte Papiergeschichte. Holz aus Schweden, in Schweden geschlagen, Papierverarbeitung in Holland, Papierrollen werden den Rhein hinauf transportiert. Der Transport erfolgt dann in eine westschweizerische Grossdruckerei. Hier kommen Laster bis aus dem Grossraum von Paris und holen gedruckte Warenhauskataloge zur Verteilung ab. Ist das der Weisheit letzter Schluss? Macht das Sinn? Sollen wir für solche Masslosigkeiten - ich betrachte das einfach als Uebertreibungen - auf Schiene und Strasse Transportkapazitäten

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) 426 N 12 mars 1991 bauen? Das muss man doch - bei allem Ja zur freien Marktwirtschaft - bedenken, das muss nachdenklich stimmen. Ein weiterer Einwand: Das ganze Vorhaben ist doch sehr stark auf die beiden Alpenquerungen fixiert. Es erweckt den Eindruck, wir könnten Tunnels durch die Alpen bauen und alle Probleme seien gelöst. Wenn man dann allerdings die Botschaft und die Referate der Herren Kommissionsreferenten genau studiert, so sind sehr viele Hinweise auf ein Europakonzept zu finden, auf ein noch zu ratifizierendes Abkommen, auf Auswirkungen in anderen Regionen, auf die «Bahn 2000», auf den Huckepack-Korridor usw. Es wird auch der Einbezug der West- und Ostschweiz erwähnt. Plötzlich redet man dann aber wieder - ich beziehe mich auf die Botschaft von Zufahrtsstrecken. Das ganze Projekt hat aber grosse Auswirkungen für den gesamten Verkehrsablauf an den Hauptachsen, von Grenze zu Grenze. Es geht doch da nicht einfach um Zufahrtsstrecken zu den Alpentunnels. Diese verkürzte Sicht kommt leider schon bei Artikel 1 zum Ausdruck, in welchem vom Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen die Rede ist. Es geht gewiss um den Schutz der Alpen, aber nicht nur. Auch wenn über die weiteren Schritte in der Vorlage ein Vorgehenskonzept festgeschrieben ist, stellen sich doch folgende Fragen: Wie gedenkt der Bundesrat aufgrund der weiteren Verfeinerung der Planung die Auswirkungen und Folgerungen auf die gesamten Haupttransversalen von Grenze zu Grenze und im Konsens mit der europäischen Verkehrspolitik periodisch darzustellen? Welche Folgen ergeben sich insbesondere im bereits dicht befahrenen Mittelland? Es wurde von Kollegen aus dem Aargau bereits darauf hingewiesen. Wie sind vor allem auch bestehende Kapazitäten sinnvoll nutzbar? Ich denke z. B. an den grosszügig konzipierten Rangierbahnhof in Spreitenbach. Sollte die jeweilige Berichterstattung, wie in Artikel 16 der Vorlage festgehalten, nicht auch die ganze Vernetzung mit «Bahn 2000» einschliessen? Zum Schluss: Ich sage ja zur Neat, aber man darf nicht nur die Alpenquerungen im Blickfeld behalten; mehr Verkehrsökologie in der Europapolitik ist erforderlich. Das ist ein Thema. Die Auswirkungen auf alle Hauptlinien von Grenze zu Grenze der Schweiz sind zu bedenken und die Folgemaassnahmen im Verbund mit «Bahn 2000» periodisch aufzuzeigen. Schmidhalter: Ich spreche im Namen der Interessengemeinschaft «Simplon-Lötschberg-Transalpin 2005». Diese Inter-

essengemeinschaft wurde 1988 gegründet und umfasst die sechs welschen Kantone Jura, Freiburg, Genf, Neuenburg, Waadt und Wallis sowie den Kanton Bern. Bereits anlässlich der Vernehmlassung haben sich diese sieben Kantone sowie die CVP und die SP einheitlich und entschieden für das Konzept der gegenseitigen Ergänzung zwischen Gotthard- und Lötschberg-Simplonlinie ausgesprochen. Vorerst möchte ich dem Bundesrat, aber auch der nationalrätlichen Kommission danken, dass sie auf das solide Konzept für eine schweizerische Eisenbahnzukunft im Rahmen des europäischen und nationalen Verkehrs eingetreten sind und dieses Konzept grossmehrheitlich unterstützen. Vor diesem Konzeptbeschluss wurde nur eine neue Nord-Süd-Bahnverbindung durch die Schweiz gesucht. Die Lötschberg-Simplon-Linie hätte viele Vorteile gehabt. Sie hätte schneller, billiger, rationeller sowie umweltgerechter realisiert werden können. Doch heute sind wir der Meinung, dass dies nicht eine gute Lösung gewesen wäre, da einseitig ein stark belasteter Bahnkorridor mit Transitgüterverkehr und schnellem Personenverkehr entstehen würde. Die Belastung der Umwelt in diesen durchfahrenen Regionen wäre nicht zu tolerieren und eine Linie - und wenn es auch nur die Gotthardlinie gewesen wäre - wäre bei möglichen Unterbrüchen zu anfällig gewesen. Auf der anderen Seite hat das Schweizervolk ja gesagt zum Konzept «Bahn 2000», was auch beinhaltet, dass wir in den nächsten hundert Jahren auf der Schiene einen Gemischtverkehr haben werden. Das heisst, wir haben keine superschnellen Personenverkehrsstrecken, sondern müssen versuchen, auf unserem guten Bahnnetz den Güterverkehr (Export, Import und Transit) sowie den städteverbindenden Personenverkehr optimal zu leisten. Das transalpine Eisenbahnnetz im europäischen Verkehr muss auf der «Bahn 2000» aufbauen, und darin lag auch ein weiterer Vorteil der Lötschberg-Simplon-Linie. Mit fortschreitender Aufwertung der beiden bestehenden Achsen parallel zum Bau der beiden Basistunnel kann einerseits eine übermässige Verkehrskonzentration verhindert und andererseits eine optimale Verteilung des Bahnverkehrs auf zwei Nord-Süd-Strecken erreicht werden. Bei den sieben Kantonen, die vor allem die Lötschberg-Simplon-Linie unterstützen, sehen wir ein, dass die rasche Realisierbarkeit des Lötschbergs einen Haupttrumpf darstellt. Wir werden daher alles daransetzen müssen, den Bau des Basistunnels zeitlich zu forcieren, damit bereits im Jahre 2000 die Basislinie ab Basel durch die Schweiz Operationen und betriebsbereit ist. In der Zwischenzeit kann die vielkritisierte Doppelspur BLS gute Dienste leisten, und es sollte auch möglich sein, mit der Uebergangslösung gemeinsam mit dem Gotthard den anfallenden kombinierten Verkehr von Grenze zu Grenze auf der Bahn zu transportieren. Die Westschweiz ist für die Aufwertung der Simplontallinie. Wir unterstützen diese Alpentransitvorlage einheitlich, weil mit dem Lötschberg-Basistunnel der Nord-Süd-Zubringer zum Simplon realisiert wird. Der Bundesrat und die Nationalratskommission schlagen vor, dass die Schweiz sich an das französische Hochleistungsnetz anschliesst. In diesem Sinne sind wir auch für den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf-Mâcon und einen TGV-Anschluss nach Basel. Mit «Bahn 2000» wird die Simplontallinie auf Schweizer Boden modernisiert und ausgebaut, und es sollte möglich sein, auch mit einem neuen Staatsvertrag das Problem Brig-Domodossola in Zukunft einer optimalen Lösung entgegenzubringen. Der Bahnverkehr auf der Basislinie durch den Lötschberg, aber auch auf der Simplontallinie, wird zunehmen, und es wird daher notwendig sein, dass wir das Bahnproblem Brig-Domodossola lösen. Hier gibt es meiner Ansicht nach nur eine Lösung, nämlich einen neuen Basistunnel parallel zum bestehenden Simplontunnel. Darauf möchte ich an einer anderen Stelle zurückkommen. Die Parlamentarier der erwähnten sieben Kantone werden grossmehrheitlich die Vorlage

unterstützen. Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen Le débat sur cet objet est interrompu Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr La séance est levée à 13 h 00

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit) Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin) In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 07 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.040 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 12.03.1991 - 08:00 Date Data Seite 401-426 Page Pagina Ref. No 20 019 683 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.