

85.518

**Postulat Weber-Arbon**  
**Neue Eisenbahn-Alpentransversalen.**  
**Weiteres Vorgehen**  
**Transversales ferroviaires à travers les Alpes**

*Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1985*

Nachdem der Bundesrat den Entscheid betreffend Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahn-Transitlinie durch die Schweizer Alpen zurückgestellt hat, wird er eingeladen

- a. die Entscheidungsgrundlagen für das Gotthardbasis- und das Splügen-Projekt auf einen gleichen Stand zu bringen;
- b. die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten in dieser Angelegenheit zu intensivieren und in absehbarer Zeit zu konkreten Ergebnissen zu führen;
- c. im Geschäftsbericht jährlich Bericht über den Fortschritt der Studien und der Verhandlungen zu erstatten.

*Texte du postulat du 21 juin 1985*

Le Conseil fédéral ayant rejeté la décision concernant le choix d'une ligne et la construction d'une nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes, il est invité

- a. à mettre sur le même pied les éléments permettant de prendre des décisions relatives au projet de tunnel de base du Saint-Gothard et à celui de la ligne du Splügen,
- b. à intensifier les négociations à ce sujet avec les Etats voisins et à faire en sorte qu'on parvienne à des résultats concrets dans un avenir pas trop éloigné,
- c. à renseigner chaque année, dans le rapport de gestion, sur l'avancement des études et les progrès réalisés dans les négociations.

*Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort*

*L'auteur renonce au développement et désire une réponse écrite*

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. August 1985*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 août 1985*

Es trifft zu, dass der Projektierungsstand der beiden Alpenbahnprojekte Gotthardbasis und Splügen unterschiedlich ist. Im Vernehmlassungsverfahren zum 1979 publizierten Schlussbericht der Kontaktgruppe «Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen» vertraten die meisten Kantone die Auffassung, dass die zur Verfügung stehenden Unterlagen zum Fällen eines Grundsatzentscheides zugunsten der einen oder der anderen Variante trotzdem genügen. Der Bundesrat schliesst sich diesem Standpunkt an. Es ist jedoch unbestritten, dass die vom Postulanten geforderten Untersuchungen vor einem allfälligen Baubeschluss durchzuführen sind. Sowohl die Gotthardbasislinie als auch die Splügenbahn sind grundsätzlich machbar. Noch nicht im Detail abgeklärt sind die Möglichkeiten zur Reduktion der Umweltbeeinträchtigungen. In der Innerschweiz haben die SBB weitere umweltschonende Varianten geprüft. Für den Abschnitt Chur-Thusis sind ebenfalls entsprechende Aufträge erteilt worden; das Resultat dieser Arbeiten liegt noch nicht vor. Im Tessin ergibt sich eine gewisse Zusammenarbeit zwischen Kanton und SBB im Rahmen der Raumplanung. Des Weiteren haben die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission und ein privates Planungsbüro die Beeinträchtigung der Umwelt durch die beiden zur Diskussion stehenden Alpentransversalen untersucht. Diese Studien können allerdings weder als Argumente für die Gotthardbasis- noch als solche für die Splügenlinie herangezogen werden; die Resultate sind zu wenig eindeutig.

Die Vornahme weiterer grösserer Projektierungsarbeiten scheint dem Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt nicht opportun. Dies gilt auch für die Zweckmässigkeitsprüfung im Sinne der Botschaft über die Grundlagen einer koordinier-

ten Verkehrspolitik (KVP). Bis zum Zeitpunkt, wo ein Baubeschluss aktuell wird, können nämlich die Verhältnisse im In- und Ausland noch wesentlich ändern. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, diese Arbeiten seien erst im Vorfeld der Ausarbeitung einer Botschaft über den Bau einer weiteren Eisenbahn-Alpentransversale durchzuführen.

Aehnliche Ueberlegungen können bezüglich der vom Postulanten beantragten Verhandlungen mit den Nachbarländern angestellt werden. Es ist unbestritten, dass – nach einem entsprechenden Ausbau der Zufahrten – ein Teil des künftigen Splügenverkehrs über Lindau-Buchs SG geführt werden könnte. Trotz schweizerischer Bemühungen ist es indessen bis heute nicht gelungen, eine verbindliche Festlegung der umliegenden Länder auf die eine oder andere Variante zu erwirken. Der ständig zunehmende Marktanteil der Strasse im Alpentransitverkehr ist nicht eine Folge fehlender Kapazität unserer Alpenbahnen. Die verkehrs- und fiskalpolitischen Rahmenbedingungen gestatten es ausländischen Strassentransportunternehmern oft, im Alpentransit ein qualitativ hochstehendes Angebot zu geringeren Kosten als die Bahn zu erbringen. Die Schweiz hat auf diese Datenkonstellation keinen Einfluss. Güter, die am ausländischen Versandort auf Lastwagen verladen werden, sind in der Regel auch für die Alpenbahnen verloren.

Verhandlungen mit dem Ausland dürfen nicht bloss die Linienführung einer neuen Alpenbahn und die Behebung von Engpässen auf deren Zufahrten zum Gegenstand haben. Sonst könnte sehr wohl der Fall eintreten, dass von den Schweizer Bahnen zur Verfügung gestellte zusätzliche Transportkapazität von ausländischen Verfrachtern nur ungenügend genutzt wird, da die im Ausland geltenden Rahmenbedingungen die Beförderung auf der Strasse attraktiver machen als den Transport auf unseren Alpentransversalen.

Vereinbarungen mit den umliegenden Ländern sollten sich deshalb auf ein Konzept über die Bewältigung des künftigen Transits im gesamten Alpenraum abstützen können. Hierfür fehlen zurzeit in diesen Ländern die rechtlichen und politischen Voraussetzungen.

Aufgrund der geschilderten Sachlage scheint dem Bundesrat ein Vorgehen gemäss lit. a und b des Postulates nicht angezeigt. Damit wird auch lit. c gegenstandslos. Der Bundesrat wird aber die Entwicklung im In- und Ausland weiterhin aufmerksam verfolgen und die eidgenössischen Räte hierüber in geeigneter Form informieren.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Präsident:** Im schriftlichen Verfahren lehnt der Bundesrat sowohl die Motion Salvioni wie auch das Postulat Weber-Arbon ab.

**Salvioni:** Finalmente, è il caso di dirlo, giunge in Parlamento la discussione di questa mozione e del postolato del collega Weber-Arbon, che sono di interesse nazionale e non solo di una parte della Svizzera, e soprattutto non solo ticinese.

Et c'est la raison pour laquelle je m'excuse auprès des collègues latins si je vais m'exprimer en langue allemande puisque ce problème intéresse surtout la Suisse orientale et la Suisse centrale, et intéresse aussi, mais un tout petit peu moins, les cantons romands.

«Bis im Jahr 1982 war der Rat der Meinung», das ist in verschiedenen Dokumenten niedergelegt, «dass für den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale zur Vermeidung einer neuen Kapazitätskrise um die Jahrhundertwende schon jetzt baldige Entscheide notwendig seien.» In diesem Sinn hatte sich Herr Bundesrat Schlumpf 1981 wörtlich geäußert. Erst im Juli 1982 teilte Herr Bundesrat Schlumpf eine Aenderung des Vorgehens und der Ausführungszeiten mit: keine zweistufige Prozedur, (Linienführungsentscheid und dann Baubeschluss in zwei Phasen), sondern Linienführung und Baubeschluss gleichzeitig. Die wichtige Aenderung bestand aber darin, dass der Bundesrat sich vorbehält,

die Notwendigkeit einer sofortigen Entscheidung – bis dahin ausdrücklich angenommen – zu überprüfen. Erst im März 1983, anlässlich der Präsentation der Gesamtverkehrskonzeptions-Botschaft, teilte Herr Bundesrat Schlumpf mit, der Bundesrat hätte nunmehr seine frühere Ueberzeugung preisgegeben und die Dringlichkeit des Baues einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale verneint. Im nachfolgenden Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983 gab der Bundesrat die Gründe bekannt, welche diese Umkehrung verursacht hatten. Es sind grob gefasst folgende:

1. Der Gütereisenbahn-Transit durch die Schweiz hat in den letzten 10 Jahren nicht zugenommen, was die Eigenwirtschaftlichkeit von 120 auf 80 Prozent reduziert hätte. 2. Die Transitzkapazität der Eisenbahnachsen durch die Alpen werde inklusive Frankreich und Oesterreich in der Zukunft von heute 28 auf 55 respektive 65 Millionen Tonnen erhöht, in der Schweiz mit einigen Verbesserungen auf der Linie Simplon von 13 auf 26 Millionen Tonnen.

3. Die Wachstumsaussichten würden von 7 Prozent jährlich in den letzten 25 Jahren auf 2 Prozent in den nächsten Jahren geschätzt.

4. Die Verkehrsteilung zwischen Strasse und Schiene hängt von Preis- und Leistungsbedingungen ab. Deswegen hat man drei Szenarien konstruiert. Der Anteil der Schiene reduziert sich um ein Drittel vom Marktanteil oder bleibt konstant (zweite Variante) oder steigt auf zwei Drittel (dritte Variante).

5. Wenn die Lastwagen den kürzesten Weg wählen sollten, würden heute 53 Prozent auf der Gotthardachse verkehren. Wenn dagegen nur 2 Prozent diesen Weg wählen, dann ist es wegen der Begrenzung des Maximalgewichtes bei 28 Tonnen und wegen des Nachtfahrverbots.

Wenn die N 2 fertiggestellt sein wird, ist aber zu erwarten – und das sagt der Bundesrat –, dass die heute durch den Brenner und den Montblanc verkehrenden 28-Tonnen-Lastwagen (es sind nach den Erhebungen ungefähr die Hälfte sämtlicher Lastwagen) die Gotthardroute wählen werden. Dies würde bedingen, dass etwa 27 Prozent der in Richtung Nord-Süd verkehrenden Lastwagen die Schweiz durchqueren würden; wie der Bundesrat vorsieht, werden sich fast alle auf die N 2 konzentrieren.

6. Die Verdoppelung der Transitzkapazität der SBB im Güterverkehr – das sagt immer der Bundesrat – reicht ohne bedeutende Engpässe in zwei Szenarien bis ins Jahr 2020, in einem Szenario bis ins Jahr 2000 aus.

7. Bei den Strassenalpentransversalen werden Engpässe im Szenario 1 erst gegen 2020 – schätzt der Bundesrat – auftreten. «Die Schweiz kann die Situation durch den Bau eines zweiten Autotunnels verbessern», meint der Bundesrat in diesem Bericht. Am Gotthard wären immerhin ungefähr 6000 Lastwagen pro Tag zu erwarten.

8. Letzte Ueberlegung: Die Uebernahme eines wesentlichen Anteils des Güterverkehrs auf Huckepackzüge ist in der heutigen Situation aus Kapazitäts- und Rentabilitätsgründen nicht möglich.

Soweit die Begründungen des Bundesrates, die vom Parlament nicht näher geprüft und einfach ohne Genehmigung zur Kenntnis genommen wurden.

Heute ist es nach meinem Dafürhalten unumgänglich, diese Stellungnahme des Bundesrates grundsätzlich zu ändern. Allgemein kann man sich dem Urteil von Bertschi anschliessen, das er in seiner tiefgreifenden und ausführlichen Analyse formuliert hat. Die Transitzpolitik der Schweiz ist zu national, zu sektoriell und zu kurzfristig. Die Motive, die die Transitzpolitik beeinflussen, sind entweder konjunkturelle Schwankungen der Nachfrage, regionalpolitische Probleme (Gotthard oder Splügen) oder kurzfristige Finanzierungsprobleme.

Zu den verschiedenen Argumenten des Bundesrates seien hier in sehr knappen Formulierungen die Ueberlegungen und Feststellungen, die sich aus der Studie von Bertschi und aus allgemeinen Ueberlegungen insbesondere hervorheben, erwähnt:

1. Wenn der Gütereisenbahn-Transit durch die Schweiz in den letzten Jahren nicht oder sehr wenig zugenommen hat,

ist dies auch wegen des ungenügenden Leistungsangebots der SBB in bezug auf Fahrzeiten und Preis. Uebrigens treten bei dem Warenverkehr der SBB seit 1963/64 regelmässig bei allgemeinen Konjunkturbelebungen Engpässe auf, die zu Verkehrskontingentierungen führen.

2. Die Leistungsqualität der Warentransporte auf der Schiene hat sich verschlechtert, was die Folge gehabt hat, dass der Anteil der Schiene gegenüber der Strasse von über 90 auf weniger als 50 Prozent gesunken ist.

3. Die heutige schlechte Rentabilität der veralteten Bergstrecken sollte nicht zum Schluss führen, dass man nichts unternimmt (oder nur kosmetische Interventionen), sondern dass man eine rationellere und konkurrenzfähige Lösung findet wie z.B. die NEAT, die Neue Eisenbahn-Alpentransversale.

4. Indem die verkehrspolitische Kooperation auf europäischem Niveau zu keinem greifbaren Resultat geführt hat, würde eine Linienwahl seitens der Schweiz die übrigen europäischen Länder dazu führen, ihre Linien an die in der Schweiz geplanten anzupassen. Dies wurde übrigens auch im Bericht des Bundesrates anerkannt.

5. Heute sind, europäisch gesehen, unsere Verkehrsträger im Schlepptau. In den neunziger Jahren werden wir zum Beispiel in Basel die neue ICE mit Geschwindigkeitsspitzen von 350 km/Std. und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 200 km/Std. empfangen. Von Basel bis Chiasso werden die Passagiere (und die Güter) auf die schöne, alte, museale Bahnlinie, die unsere Urgrossväter im letzten Jahrhundert gebaut haben, umsteigen und werden Chiasso mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von hundert und sage 60 km/Std. erreichen. Von Chiasso weg werden sie nach Rom bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 km/Std. weiterbefördert. Das wird in den neunziger Jahren passieren, wenn wir nicht schnellstens etwas unternehmen, es sei denn, dass in der Zwischenzeit eine schnelle Umfahrung via Brenner mit einem Basistunnel gebaut werde. Dann wären wir vom Nord-Süd-Verkehr ganz abgeschnitten.

6. Das Personenpotential, das durch eine NEAT befördert werden kann, ist auf 55 Millionen geschätzt worden. Davon entfallen heute nur 8,5 Prozent auf die Bahn, der Rest geht auf Autos und Flugzeuge.

Rund 5 Millionen Wagen fahren jährlich durch den Autotunnel. Ein guter Anteil der Benützer würde die Bahn verwenden, wenn die Fahrleistungen bezüglich Fahrgeschwindigkeit kompetitiv wären. Wie der zitierte Bertschi hervorhebt, spielt die Reisegeschwindigkeit die grösste Rolle unter den Qualitätsmerkmalen der Verkehrsträger (siehe TGV Paris-Genf). Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale würde die Reisezeiten zwischen 25 und 60 Prozent reduzieren.

7. Bertschi behauptet in seiner Studie, dass eine neue Eisenbahn-Alpentransversale ab sofort rentabel wäre. Ich will seine Ergebnisse nicht im Detail zitieren, dafür fehlt mir die Zeit. Ich kann hier aber andeuten, dass Bertschi die Rentabilität bis im Jahre 2050 auf einige 10 Milliarden für die SBB, auch für die internen Ertragsraten, schätzt. Er kommt zum Schluss, dass auch mit einem dreimal so hohen Realzinsfuss die volkswirtschaftlichen Gesamtergebnisse noch positiv wären, dass Baukostenüberschreitungen um bis 50 Prozent die Rentabilität nicht in Frage stellen würden, dass auch bei fortdauernder Nichtüberwältzbarkeit der vollen Teuerung auf die Bahntarife die Ergebnisse noch immer positiv ausfielen und dass ein zeitliches Hinausschieben des Projektes dessen Rentabilität nicht verbessern würde.

Bundesrat Schlumpf hat vorige Woche behauptet, die neue Eisenbahn-Alpentransversale sei nicht vergessen. Vorher müsse man die «Bahn 2000» unter Dach bringen, dann komme die Alpentransversale. Aber Bundesrat Schlumpf vergisst, dass nach dem Bericht 1983 der Baubeginn erst im Jahre 2000 stattfinden würde, wobei der Bundesrat mit 20 Jahren Bauzeit rechnet (fünf Jahre Politik und fünfzehn Jahre Bau). Zu dieser Meinung muss ich sagen: Der Bundesrat ist zu optimistisch. Die Politik würde viel mehr als fünf Jahre in Anspruch nehmen, und die Bauzeit wäre auch länger. Der Gotthard-Autotunnelbau hat elf Jahre benötigt

bei 17 Kilometern, und bei 50 Kilometern würde es wahrscheinlich etwas länger dauern.

Ich werde auf die anderen Aspekte, besonders die wirtschaftlichen Aspekte für unsere elektromechanische Industrie für den Bau von Schnellzügen – was auch sehr wichtig ist –, nicht eingehen. Ich werde mich auf die externen Wirkungen für die Ökologie, den Umweltschutz, beschränken.

Wenn der Bundesrat effektiv von der Kausalität zwischen Waldsterben und Autoverkehr überzeugt ist und wenn diese Gefahr realistisch ist, dürfen wir keine einzige Minute verlieren. Die Kosten einer Waldzerstörung sind unberechenbar. Es drängt sich auf, alles zu unternehmen, um diese Gefahr mit strukturellen Investitionen zu entfernen.

Die Verlagerung der Transporte von der Strasse zur Schiene ist eine Notwendigkeit. In einem marktwirtschaftlichen System kann man diese Umlagerung nur mit einer Erhöhung der Kompetitivität der öffentlichen Transportmittel erreichen.

Mit meiner Motion beantrage ich nicht, dass der Bundesrat sich für die Gotthardlösung ausspricht, noch dass er morgen mit einem Baubeschluss vor das Parlament kommt. Ich beantrage nur, dass der Bundesrat so schnell wie möglich mit einer Linienwahl-Entscheidung vor das Parlament tritt, dies als Prämisse für einen nachfolgenden Bauentscheid, der in der Form eines Postulats vom Parlament verabschiedet werden sollte. Dies entspricht genau der Entscheidung der Regierungsparteien, die vorige Woche getroffen wurde. Deswegen bitte ich Sie, die Motion und das Postulat anzunehmen.

**Weber-Arbon:** Mein Postulat beschlägt, wie der Vorstoss von Herrn Kollege Salvioni, das Thema der Stellung und der möglichen Initiativen der Schweiz in der internationalen Eisenbahnpolitik im Bereich der Eisenbahntransversalen.

Der Bundesrat hat uns dazu am 7. September 1983, also vor mehr als zwei Jahren, einen Bericht zugestellt. Daraus ging hervor, dass der Bundesrat zurzeit keinen Entscheid mit Bezug auf die Linienführung zu treffen gedenke, von einem Baubeschluss ganz zu schweigen.

Der Bundesrat erklärte aber immerhin auf Seite 49 jenes Berichtes folgendes: «Es drängt sich auf, in der Frage des Baus einer zusätzlichen Eisenbahn-Alpentransversale die im Vergleich zur NHT-Zweckmässigkeitsprüfung noch fehlenden Untersuchungen durchzuführen und jene zu aktualisieren, die von unterschiedlichen Randbedingungen ausgehen.»

Was will ich mit meinem Postulat vom 21. Juni dieses Jahres? Es ist bloss – nebenbei bemerkt – eine Neuauflage eines Vorstosses unseres früheren Ratskollegen Hans Schmid, St. Gallen, vom 4. Mai 1984.

Ein erstes Anliegen: Die Entscheidungsgrundlagen für ein Gotthardbasis- und für das Splügenprojekt sollen auf den gleichen Stand gebracht werden. Der Bundesrat hat selber seinerzeit zugegeben, dass ein Rückstand in dieser Beziehung für das Splügenprojekt bestehe. Wir wollen vorläufig nur, dass die Spiesse gleich lang gemacht werden.

Am 4. Mai 1984 hat Herr Bundesrat Schlumpf in der Debatte über diese Eisenbahntransversale in unserem Rat dies auch bestätigt. Er hat damals gesagt: «Die verschiedenen Grundlagen sind selbstverständlich aufzuarbeiten und vor allem auf den gleichen Stand zu bringen. Die Machbarkeitsstudie, diese Verträglichkeitsstudie, wird selbstverständlich gemacht. Wir haben das auf Seite 49 des zitierten Berichtes in einigen Sätzen dargelegt.»

Später kam dann eine bundesrätliche Absetzbewegung. In der Antwort zum Postulat Schmid schon vom 26. November des letzten Jahres, aber auch in der Antwort auf meinen Vorstoss vom 28. August erklärte der Bundesrat, die Vornahme weiterer grösserer Projektierungsarbeiten schein ihm im heutigen Zeitpunkt nicht opportun. Und dann weiter unten: «Der Bundesrat ist der Auffassung, diese Arbeiten seien erst im Vorfeld der Ausarbeitung einer Botschaft über den Bau einer weiteren Eisenbahntransversale durchzuführen.»

Entscheidungsgrundlagen sind, meine ich, zu schaffen, bevor der Entscheid vor der Türe steht oder stehen sollte. Dazu kommt ein zweites. Wir müssen heute und nicht morgen oder irgendwann die Kontakte mit den interessierten Nachbarländern aufnehmen. Eine Linienführung kann ja nur in enger gegenseitiger Absprache festgelegt werden. Es ist doch die Schweiz, unsere Regierung, unser zuständiges Departement, welche in dieser Sache die Initiative übernehmen müssen. Warum denn da zuwarten? – Das ist der zweite Punkt meines Postulates. Was der Bundesrat dazu auf Seite 3 seiner Antwort gesagt hat, tönt wirklich etwas allzu ängstlich: «Vereinbarungen mit den umliegenden Ländern sollten sich auf ein Konzept über die Bewältigung des künftigen Transits im ganzen Alpenraum abstützen können. Hiefür – der Bundesrat wörtlich – «fehlen zurzeit in diesen Ländern die rechtlichen und politischen Voraussetzungen.» Ja, dürfen wir es uns denn leisten, eine derartige abwartende Haltung einzunehmen? Ich treffe mich mit meinem Vorstoss schliesslich mit dem wertvollen Programm der Bundesratsparteien für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, das Sie letzte Woche auf den Tisch des Hauses gelegt bekommen haben. In Ziffer 5 können wir dort folgendes nachlesen: «Die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpenbahntransversale sind unter Einbezug der Ypsilon-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie aufzuarbeiten, damit der Linienwahl-Entscheid möglichst bald gefällt werden kann.» Ich unterstreiche das Wort «aufarbeiten».

Ich bitte Sie deshalb, mein Postulat an den Bundesrat zu überweisen. Der Bundesrat beantragt bekanntlich Ablehnung dieses Postulates. Ich würde es begrüssen, wenn aufgrund dieser Entwicklung – vor allem der Gespräche in den Bundesratsparteien – und in dieser vorweihnächtlichen Stimmung der Vertreter des Bundesrates vielleicht eine etwas differenziertere Haltung einnehmen könnte.

Ich möchte zum Schluss noch bemerken, wenn etwa die pièce de résistance zu meinem Postulat im dritten Punkt, in litera c, enthalten sein sollte, wo der Bundesrat eingeladen wird, im Geschäftsbericht jährlich Bericht zu erstatten über den Fortschritt der Studien und der Verhandlungen, würde ich nicht anstehen, auf diesen Teil zu verzichten. Es geht mir da vor allem um die beiden Anliegen, die ich Ihnen jetzt nochmals erläutert habe: gleiche Spiesse für beide Konzepte und Intensivierung der Verhandlungen mit den Nachbarstaaten. In diesem Punkt treffe ich mich ja auch mit dem Vorstoss unseres Ratskollegen Salvioni.

**M. Pini:** Dans le cadre de notre Conception globale des transports, l'effort, on l'a souligné plusieurs fois, est porté sur la réalisation d'un équilibre tendant à l'efficacité entre les infrastructures routières et ferroviaires. Cela intéresse tout particulièrement l'évolution des transports de marchandises et des personnes, l'évolution du trafic nord-sud de l'Europe à travers les Alpes. C'est dans ce cadre que la motion de M. Salvioni trouve sa motivation fondamentale. La députation tessinoise aux Chambres fédérales que j'ai aujourd'hui l'honneur de représenter, en accord avec le Conseil d'Etat de mon canton, appuie sans réserve l'invitation que cet acte parlementaire important exprime à l'intention du Conseil fédéral.

Nous considérons cette motion comme une contribution concrète de la part d'un des cantons parties à la politique suisse du trafic ferroviaire et du trafic routier aux efforts déployés par l'autorité fédérale compétente pour assurer à la Confédération, au début des années 2000, la pleine maîtrise du trafic intérieur et du trafic international, en tenant compte des aspects aussi prioritaires que ceux liés à la protection de notre environnement et de ceux qui sont tributaires de l'interdépendance accrue des courants du trafic européen qui, depuis toujours, utilisent le passage naturel de la Suisse à travers les Alpes. Nous croyons, dans l'intérêt même de notre politique globale des transports, que l'invitation formulée par la motion présentée par M. Salvioni, de reprendre sans retard les enquêtes et d'entamer parallèlement les démarches nécessaires pour planifier en temps

utile le projet de construction d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes, répond aujourd'hui à une nécessité évidente. Selon le rapport de l'autorité fédérale, élaboré en 1983, la capacité relative au trafic ferroviaire à travers la Suisse se prolongerait jusqu'aux environs des années 2020. La demande pourrait ainsi être satisfaite, dans toutes les éventualités, jusqu'à l'année 2000. Au-delà de cette échéance, on estime que la situation deviendrait critique même dans le cas où, en Europe, une politique des transports favorisant les chemins de fer se réaliserait. D'autre part, on ne croit pas que la fluidité souhaitée du trafic routier transalpin des marchandises puisse être garantie par une répartition optimale entre les quatre axes principaux, c'est-à-dire le Grand-Saint-Bernard, le Simplon, le Saint-Gothard, le San-Bernardino. Le trafic lourd se concentrerait plutôt sur la N 2 où il supplanterait le trafic des voitures. Cette prévision, formulée par le rapport susmentionné, se réalise déjà. En effet, les données actuellement relevées sur le trafic de transit le long de l'axe autoroutier Bâle-Chiasso le prouvent largement. Le réseau ferroviaire transalpin dont dispose actuellement la Suisse ne peut pas favoriser une augmentation de la demande au titre du trafic européen des marchandises nord-sud. En effet, ces structures, qui sont vieilles de plus d'un siècle, n'ont pas le support nécessaire pour être compétitives par rapport à la route, c'est-à-dire à la vitesse que la route peut assurer aujourd'hui aux transports de marchandises et même au transport des personnes. Là est en effet l'enjeu, et M. Schlumpf, conseiller fédéral, le sait depuis longtemps. La Direction générale des Chemins de fer fédéraux est également consciente que les chemins de fer ne sont plus compétitifs par rapport à la route, non pas parce qu'ils sont des chemins de fer, mais parce qu'ils ne peuvent pas garantir une vitesse assez grande. Or, nous devons combler cette lacune.

En effet, il est dans l'intérêt, tant des transports nationaux que des transports européens, de relancer les chemins de fer en renouvelant l'infrastructure qui puisse, je le répète, les rendre compétitifs en ce qui concerne la vitesse.

La motion présentée par M. Salvioni, que je vous prie d'accepter dans sa nouvelle version, demande de ne pas, ultérieurement, retarder cette relance. Il ne s'agit pas d'anticiper sur ce qui n'existe pas encore, mais de prévoir d'être à même de faire face, en temps utile, à ce qui existe déjà, c'est-à-dire le trafic des marchandises à travers notre pays. L'année 2000 est en grande partie dépassée par nos prévisions théoriques de développement des trafics routier et ferroviaire. En effet, cette année 2000 est déjà entrée dans un horizon nettement perceptible. Il faut donc, dès maintenant, la considérer, dans notre volonté politique, en évitant d'être en retard d'une idée et surtout d'une génération.

**Müller-Meilen:** Die Schweiz ist durch ihre geografische Lage ein Transitland, was Vor- und Nachteile und vor allem auch Verpflichtungen mit sich bringt. Gegenwärtig ist die Kapazität für den internationalen Bahnverkehr ausreichend. Sie wird es nach dem Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie und ihrer Zufahrten auch noch für längere Zeit sein. Der vollständige Ausbau dieser Bahnlinie erlaubt immerhin, mehr als das Doppelte dessen zu transportieren, was heute auf der Schiene in der Schweiz die Alpen überquert. Aber der Gütertransport auf der Strasse kann künftig nicht mehr in dem Umfange anwachsen, wie er dies in den letzten Jahren seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels getan hat. Zudem gilt es, längerfristig die ausreichende Bahnkapazität zu sichern, was nur durch Planungen und Entscheidungen auf lange Frist möglich ist. Deshalb halte ich es für richtig, die Unterlagen für den Linienwahl-Entscheid der Alpentransversale jetzt bereit zu stellen und die nötigen internationalen Gespräche aufzunehmen, denn eine angemessene Ausnützung neugeschaffener Kapazitäten setzt internationale Gespräche und Abmachungen voraus.

Mit dem Baubeschluss sollte hingegen zugewartet werden. Man wird ihn nach der Vornahme der zeitraubenden Abklärungen und nach dem Linienentscheid unter den dannzu-

maligen Gegebenheiten fällen müssen, um den Zeitpunkt richtig festzulegen. Es ist klar, dass es nicht möglich ist, das Programm Bahn 2000, das für SBB und Privatbahnen rund 6 Milliarden Franken kostet, und die Alpentransversale, mit Kosten von wahrscheinlich 6 bis 8 Milliarden Franken, gleichzeitig zu bauen. Das würde die Bundesfinanzen aus dem Gleichgewicht bringen. Die sachliche und die zeitliche Priorität – das muss ganz deutlich gesagt werden – gehört dem Konzept Bahn 2000, das allen unseren Landesteilen grössere Vorteile bringt als die Alpenbahntransversale. Es bringt auch im Sinne der Förderung des öffentlichen Verkehrs mehr. Dieses Ausbauprogramm dürfte jedoch etwa um das Jahr 2000 auslaufen. Im besten Falle könnte nachher sozusagen nahtlos die Transversale in Angriff genommen werden.

Diese Abfolge entspricht übrigens durchaus dem Programm der Bundesratsparteien für den öffentlichen Verkehr, in dem für die Bahn 2000 rasch ein Investitionsprogramm gefordert wurde, während für die Alpenbahntransversale die unverzügliche Erstellung der Entscheidungsunterlagen für den Linienwahl-Entscheid gefordert wurde.

In diesem Sinne unterstütze ich die Ueberweisung des Postulates Weber und des Postulats und der Motion Salvioni, die in der heutigen Fassung auf den Zweiphasen-Entscheid für die Transversale Rücksicht nehmen.

**M. Etique:** Tout en étant Romand, je me sens néanmoins très concerné par la proposition et les projets de M. Salvioni. Si je partage son souci de voir la Suisse continuer à tenir une place de choix dans la carte européenne des transports et à jouer un rôle de tout premier ordre dans le trafic nord-sud, si je comprends aussi les préoccupations de nos compatriotes tessinois face à l'explosion du trafic lourd dans leur région, suite à l'ouverture des tunnels routiers sous les Alpes, si je ne puis être, en principe, opposé à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, pour autant qu'elle soit d'une nécessité démontrée, j'estime néanmoins qu'il faut d'abord étudier les possibilités de tirer un profit maximum de notre réseau ferroviaire existant. Je pense en particulier à la ligne du BLS, dont le doublement doit inciter les responsables de notre politique ferroviaire à promouvoir un véritable deuxième axe nord-sud, ce qui implique la mise en valeur systématique des différentes voies d'accès au BLS, ce que j'ai d'ailleurs demandé récemment par voie de postulat. Par exemple, et pour suivre les vœux de M. Salvioni, il serait possible de soulager la ligne du Gothard d'une partie de son trafic marchandises, en expédiant les trains complets à partir de Bâle sur Delémont, Bienne, Berne, Loetschberg, Simplon, Domodossola II, ce qui aurait aussi pour avantage de décongestionner quelque peu la région de Milan.

En outre, la réalisation du tunnel sous la Manche, sur le principe duquel les gouvernements français et britannique se sont mis tout dernièrement d'accord, ne sera pas sans effet sur la carte des transports de l'Europe dès 1995. Le surcroît de trafic qui en résultera ne pourra pas être entièrement absorbé par la région parisienne avec les conséquences qui en résulteront au niveau des points d'entrée de ce trafic dans notre pays et cela certainement à l'avantage de l'axe Loetschberg-Simplon.

L'importante question soulevée par M. Salvioni mérite une approche plus globale, orientée d'abord par la volonté d'explorer à fond toutes les possibilités qu'offre le réseau actuel, dont une exploitation optimum et une modernisation adéquate devraient permettre de faire face aux besoins pour de très longues années encore. Ce sont les raisons pour lesquelles je fais ces réserves quant à cette proposition et que je vous invite à suivre la proposition de rejet du Conseil fédéral.

**Giger:** Ich bitte Sie, der Motion Salvioni – respektive den beiden Postulaten Salvioni und Weber – zuzustimmen. Bereits im Mai 1984 habe ich mich zur Alpentransversale geäussert, und ich kann deshalb verzichten, nochmals im Detail darauf einzutreten. Es gelten noch die gleichen Argu-

mente wie damals. Im Gegenteil, nach neuesten Presseinformationen regt sich im Süden und Norden einiges für eine baldige Linienwahl. Gegenüber früher zwingen uns auch die heutigen Umweltprobleme, öffentlichen Verkehrsfragen vermehrt Priorität einzuräumen.

Ich weiss, dass Herr Bundesrat Schlumpf sich tapfer gegen einen heutigen Linienentscheid zur Wehr setzt. Ich glaube jedoch, dass es heute sicher keine stichhaltigen Argumente mehr gibt, sich gegen eine planerische Gleichstellung der beiden Bahnprojekte Gotthard und Splügen auszusprechen. Bei der Standhaftigkeit, mit welcher sich Herr Bundesrat Schlumpf gegen eine heutige Linienwahl ausspricht, bekomme ich mitunter das Gefühl, als würde das zukünftige Trasse der Ostalpenbahn direkt an seinem Hause in Felsberg vorbeiführen und so quasi Haus von Garten trennen. Ich bitte den Herrn Departementsvorsteher, über seinen Schatten zu springen und den beiden Postulaten Salvioni und Weber zuzustimmen. Nebenbei bedeutet die planerische Gleichstellung auch Beschäftigung für die heute weitgehend abgehalfterten Nationalstrassenbauer. Ich meine damit unsere Ingenieurbüros, welche Ihnen für einen solchen Auftrag sicher dankbar wären. Ich bitte Sie, der Motion Salvioni – respektive den Postulaten Weber und Salvioni – zuzustimmen.

**Schmidhalter:** Die beiden Vorstösse, Motion Salvioni und das Postulat Weber, stehen im Widerspruch zum Bericht des Bundesrates über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale, welcher durch National- und Ständerat in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen wurde. In diesem Bericht steht auf Seite 49 betreffend die Weiterführung der vorbereitenden Arbeiten: «Da jedenfalls im gegenwärtigen Zeitpunkt kein Linienführungs-Entscheid getroffen werden soll, werden die SBB noch die für die beiden Varianten Gotthard und Splügen verlangten Machbarkeitsuntersuchungen weiterführen, soweit dies sinnvoll und notwendig ist.» Dieser Satz ist klar und bestätigt uns, dass der Entscheid über die neuen Alpentransversalen erst später getroffen werden soll. Für die nähere Zukunft wurden aber den SBB zusätzliche Machbarkeitsuntersuchungen in Auftrag gegeben – aber nur für den Gotthard und den Splügen!

Ich habe bei der Behandlung dieses Berichts im Nationalrat gegen dieses Verfahren protestiert und verlangt, dass, wenn schon Studien ausgeführt werden, vergleichende Untersuchungen gemacht werden müssen. Mit anderen Worten: Ich habe unmissverständlich darauf hingewiesen, dass es neben dem Gotthard und dem Splügen auch noch den Simplon gibt! Ich zitiere aus meiner damaligen Intervention: «Ich beantrage daher, dass die SBB betreffend die zukünftigen Machbarkeitsstudien nicht einseitig beauftragt werden, sich nur auf eine mögliche Variante zwischen Gotthard und Splügen zu konzentrieren, sondern zu gegebener Zeit, unter Berücksichtigung aller eingetragenen Abänderungen, die definitiven und notwendigen Ausbauten unseres gesamten Bahnnetzes neu festzulegen.» Diesem Antrag wurde nicht widersprochen. Die vergleichenden Untersuchungen hat der Bundesrat selber definiert.

Für jedes Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung ist die Zweckmässigkeit überdies aufgrund von vergleichenden Untersuchungen, insbesondere Auslastung bestehender Infrastrukturen und anderer Möglichkeiten, nachzuweisen. Sofern nun das Parlament und damit der Bundesrat durch diese Vorstösse gezwungen wird, seine Stellungnahme aus dem Bericht vom 7. September 1983 zu ändern, entsteht eine neue Situation. Unter diesen Umständen muss ich als Vertreter der Westschweiz an abgegebene Versprechungen erinnern. Diese gingen dahin, dass sich die verantwortlichen Stellen in näherer Zukunft auf den Ausbau der bestehenden Nord-Süd-Verbindungen zu konzentrieren haben. Das bedeutet ganz eindeutig: Neben dem Ausbau und der Weiterentwicklung des Gotthards, gleichgültig in welcher Variante, müssen auch der Ausbau und die Weiterentwicklung des schon bestehenden Ypsilons am Simplon zu gleichen Teilen vorangetrieben werden. Das betrifft die Strecken Basel-Bern-(ich könnte hier wie Herr Etique auch noch

den Jura einschliessen)-Lötschberg-Simplon sowie Val-orbe-Genf-Simplon. An einem gezielten Ausbau dieses bestehenden Ypsilons ist die gesamte Nordwest- und Westschweiz interessiert.

Der internationale Güterverkehr: 1989 wird die BLS auf Doppelspur ausgebaut sein, und mit Domodossola II wird ein neuer internationaler Güterbahnhof entstehen. Beim Güterverkehr sind grosse Geschwindigkeiten nicht notwendig, da mit diesen hohen Achslasten so oder so wegen des Unterhalts nicht schneller gefahren werden sollte. Der Gotthard und das Simplon-Ypsilon werden zu diesem Zeitpunkt für den internationalen Güterverkehr eine 120prozentige Kapazitätsreserve haben. Die heutige Kapazität ist nur zu 80 Prozent ausgelastet.

Im Personenfernverkehr (ich verweise diesbezüglich auf die von Ständerat Lauber und mir eingegebene Motion): Die Simplonlinie muss unbedingt für den Personenfernverkehr auf eine schnellere Verbindung zwischen Paris-Mailand-Rom ausgebaut werden. Sofern man aber heute, im Gegensatz zum Bericht des Bundesrates, einen Linienführungsentscheid für die Zukunft treffen will, muss in zweiter Priorität auch an einen möglichen Umbau der Verbindung Basel-Simplon zu einer Flachbahn gedacht werden. (*Glocke des Präsidenten*). Habe ich nicht 10 Minuten Redezeit?

(*Disput zwischen Präsident und Herrn Schmidhalter, weil letzterer glaubte, 10 Minuten und nicht 5 Minuten Redezeit zu haben.*)

**Schmidhalter:** Ich gebe mein Manuskript dem Bundesrat ab. (*Heiterkeit*)

**M. Carobbio:** Je prends brièvement la parole non en tant que Tessinois, mais comme porte-parole du groupe du Parti du travail, du Parti socialiste autonome et des Organisations progressistes, pour apporter notre soutien à la motion Salvioni et au postulat de M. Weber. Notre position est connue. J'ai déjà eu l'occasion de l'exposer devant ce plénum, lors du débat sur la gestion des Chemins de fer fédéraux de 1984. Nous sommes d'avis que la décision de principe concernant la transversale alpine ne peut plus être renvoyée et cela indépendamment du tracé que l'on finira par choisir. La nécessité de développer une politique coordonnée des transports, qui ait comme but de favoriser l'utilisation des moyens de transports publics impose, à mon avis, que l'on considère également le problème de la liaison nord-sud. Dans cette optique, la décision prise en son temps par le Conseil fédéral et avalisée par le Parlement, de renvoyer la décision concernant la transversale alpine est – nous l'avons déjà dit – incompréhensible et inacceptable, pour trois raisons principales.

Premièrement, le projet Rail 2000, dont on va parler ces prochains mois, pour être efficace ne peut se passer d'aborder la question de la liaison nord-sud. Les arguments émis en faveur du renvoi de la décision ne sont – à mon avis – pas convaincants. Il ne s'agit pas uniquement de la capacité de transport, Monsieur Etique, mais aussi et surtout des temps de parcours. Cet aspect-là ne se résout pas simplement en répartissant le transport sur d'autres lignes, mais en décidant quelle ligne transversale alpine nous voulons réaliser et cela, le plus rapidement possible.

Deuxièmement, la décision s'impose également du fait que la réalisation de la transversale demande l'étude d'une solution qui tienne compte de tous les aspects du problème et ils sont nombreux: protection de l'environnement, intérêts socio-politiques et économiques en jeu. Au vu de tous ces aspects, on ne peut pas continuer à en retarder l'examen.

Troisièmement, la réalisation de la transversale alpine demande aussi qu'on prenne immédiatement des contacts avec les autorités des pays voisins et intéressés à une transversale alpine pour définir les modalités de coordination des liaisons ferroviaires, tant en ce qui concerne le transport des passagers que celui des marchandises.

En conclusion, la complexité du problème demande que l'on étudie immédiatement la question de cette transversale. Il s'agit d'un choix qui s'insère parfaitement dans le pro-

gramme pour l'encouragement des transports publics, décidé récemment par les quatre partis gouvernementaux. Je comprendrais donc mal qu'aujourd'hui, le Conseil fédéral maintienne son refus de la motion Salvioni dans sa nouvelle version ainsi que du postulat de M. Weber. Je vous invite donc à appuyer ces actes parlementaires.

**Bircher:** Ich möchte Ihnen einige ökologische und verkehrspolitische Überlegungen zu bedenken geben, welche für einen Entscheid in der Frage Eisenbahn-Alpentransversale, also für die Motion Salvioni und für das Postulat Weber, sprechen.

Sie wissen sehr wahrscheinlich noch aus früheren Diskussionen, dass der Schwerverkehr durch den heutigen Gotthardstrassentunnel innert der ersten fünf Jahre von 200 auf 1200 Lastwagen pro Werktag gestiegen ist. Sie können sich vorstellen, dass, sollte dieser Anstieg weitergehen, ein enormer Druck auf den Personenwagenverkehr anhält. Die Folge davon wird sein, dass über kurz oder lang der Ruf nach einer zweiten Autobahnrohre erhoben wird. Deshalb müssen wir die Frage der Eisenbahntransversale aus verkehrspolitischen und ökologischen Erwägungen etwas dringlicher behandeln, als es der Bundesrat möglicherweise immer noch tun will.

Unser Ziel wäre – da sind viele derselben Meinung –, einen Teil des Transitschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Dies ist nur möglich, wenn wir eine gut ausgebaute Infrastrukturlinie im Nord-Süd-Verkehr anbieten können; eine Infrastrukturlinie, die schnell ist und die moderne Transitleisten übernehmen kann. Denken Sie an die neuen kombinierten Verkehre, an die Container, an die Hucklepacklasten, die nicht durch den alten hundertjährigen Gotthardtunnel gefahren werden können oder dann nur mit enormen technischen Problemen und Zeitverlusten.

Unser Ziel muss sein, möglichst bald eine Infrastrukturlinie anzubieten, die solche Transporte erlaubt. Deshalb sind meines Erachtens die Kapazitätsstudien, die der Bundesrat und die SBB bisher durchgeführt haben, auf einer falschen Basis aufgebaut. Man kann mit der heutigen Kapazitätsumenge schon sagen: Wir können sie noch bewältigen. Insofern ist Herrn Schmidhalter zu entgegnen: Auch «seine» Simplonstrecke ist keine vom Nord-Süd-Transitverkehr gewünschte Schnellverbindung. Sie wird sehr wahrscheinlich im marktmässigen Abwägen bei vielen Grosstransporteurern doch nicht berücksichtigt, vor allem wenn die Güter – wie Sie richtig gesagt haben – nicht aus dem Raum Nordwestschweiz, sondern eher aus dem Grossraum München, Stuttgart und anderen Grossräumen der Bundesrepublik stammen.

Deshalb meine Schlussfolgerung: Die bisherigen Kapazitätsüberlegungen sind sehr wahrscheinlich nicht sehr tragfähig. Wir müssen damit rechnen, dass ganz andere, neue Kapazitäten gewonnen werden können.

Eine andere Überlegung finden Sie in der SP-Motion, welche unser Kollege Clivaz im Oktober 1985 eingereicht hat. Er schreibt von neuen Hochgeschwindigkeitszügen für den Personenverkehr. Auch dafür sollte eine verbesserte Infrastruktur geschaffen werden. Es ist mir eigentlich nicht verständlich, und ich frage den Bundesrat, weshalb die Bereitschaft nicht da war, diese SP-Motion heute zu traktandieren und gleichzeitig zu behandeln. Auch sie möchte die Entscheidung vorbereiten und eine baldige Bauplanung ermöglichen.

Ich komme zum letzten Punkt. Wir haben in der Zwischenzeit noch ein neues Element mit der parlamentarischen Initiative eines Ständerates (zufälligerweise ist es ein Bündner Ständerat), des Herrn Cavelti, erhalten, der in Form eines Ypsilon eine Kompromissvariante anbietet. Herr Bundesrat Schlumpf hat sich vielleicht – ich stelle die Frage oder die Behauptung auf – bisher als Bündner doch etwas gefürchtet, zwischen Splügen und Gotthard zu wählen, und zwar nicht in erster Linie aus dem Grund, den Herr Giger erwähnt hat, weil er um seinen Garten fürchtete, sondern wohl eher, weil Herr Bundesrat Schlumpf fürchtete, die Gotthard-Basisroute wäre verkehrspolitisch die bessere.

Herr Bundesrat Schlumpf: Mit diesem Ypsilon würde eine Brücke gebaut: Sie würde die Nordostschweiz und das Vorderrheintal auf der einen Seite erfassen und auf der anderen Seite die eine geradlinige Nord-Süd-Achse via Gotthardroute in einem einzigen Tunnel ermöglichen. Schon deshalb, glaube ich, sind jetzt Entscheidungsgrundlagen nötig. Wenn wir an eine solche Studie herantreten, vergehen sehr wahrscheinlich Jahre. Fachleute sprechen heute davon, dass man rund fünf Jahre reine Projektierungszeit benötige. Es kommen dann zirka doppelt so viele Jahre Bauzeit. Sie sehen sofort, dass wir dann über das Jahr 2000 hinausschauen. Ich glaube, eine Vorbereitung des Planungsentscheides steht jetzt an.

Deshalb bitte ich Sie, wie die meisten der Vorredner, die Motion Salvioni und das Postulat Weber-Arbon zu überweisen.

**Wyss:** Ich könnte ähnlich wie Herr Schmidhalter verfahren, das heisst, auf eine ausführliche Wortmeldung verzichten und statt dessen mein Manuskript Herrn Bundesrat Schlumpf geben. Er weiss bereits, was ich sagen werde; ich kenne bereits seine Antwort. Ich hoffe nur, dass mit der heutigen Debatte einmal mehr aufgezeigt wird, für wie dringend in verschiedenen Gegenden unseres Landes die Frage der Alpentransversale angesehen wird. Ich bin nach wie vor für eine Gotthard-Basisvariante. Ich meine, dass die Variante Cavelti die zweitbeste Lösung ist. Sie wird etwas teuer sein. Ich bin aber doch der Meinung, dass man unbedingt auch diese Variante prüfen müsse. Ich kenne Ihre Befürchtungen, Herr Bundesrat Schlumpf; Sie haben sie bereits mehrfach im Rate vertreten. Trotzdem versuche ich, Sie davon zu überzeugen, dass Sie zumindest nicht absolut gegen diese Motion Stellung nehmen werden.

Die Verkehrsströme sind daran, sich zu ändern. Auf der Nord-Süd-Achse ändern sie sich dermassen, dass auch in den Nachbarstaaten die Frage neu überprüft wird. Ich weiss von Frankreich, dass der Entscheid über eine TGV-Est-Linie in Prüfung ist. Zur Diskussion steht unter anderem, ob sie nach Strassburg führt. Die Franzosen würden es begrüssen, wenn wir die Frage der Alpentransversale rasch prüfen. Ich weiss auch von den Deutschen, insbesondere vom Land Baden-Württemberg, dass dort die Meinungen etwas geteilt sind. Sie wären froh, wenn wir den Grundsatzentscheid fällen würden. Ihr Ministerpräsident, Herr Lothar Späth, will namentlich diesen Entscheid aus verschiedenen Gründen im Moment nicht treffen.

Für mich, Herr Bundesrat Schlumpf, ist unbestritten, dass die Bahn 2000 erste Priorität hat. Das wäre eine Voraussetzung, die man hier deutlich festhalten müsste. Ich weiss, dass dieses Projekt Milliarden verschlingen wird. Aber ich kann nicht verstehen, weshalb man nicht sofort beginnt, die Planung zu diesem wichtigen Grundsatzentscheid, wo diese Transversale durchgehen soll, voranzutreiben. Ich meine, dass dies Jahre braucht; das ist hier auch mehrfach dargestellt worden. Das ist der Grund, weshalb ich mich erneut dafür einsetze, Herr Bundesrat Schlumpf, dass mit der Planung für die Bahn 2000 mit Priorität I auch bald dieser Grundsatzentscheid für diese Alpentransversale getroffen werden müsste. Anschliessend kommen dann noch genügend Probleme des Baus und so weiter.

Ich bitte Sie also, die Motion von Herrn Salvioni und das Postulat Weber-Arbon zu unterstützen.

**M. Clivaz:** Le cheminot que je suis a entendu avec un réel plaisir les professions de foi ferroviaires exposées par la plupart de ceux, sinon tous, qui m'ont précédé à cette tribune. J'avais moi-même, lors de l'examen du rapport du Conseil fédéral du 7 septembre 1983 sur la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, invité le gouvernement à engager sans retard des pourparlers avec les pays limitrophes quant à l'organisation future du trafic de transit en Europe. J'avais alors insisté sur la nécessité d'encourager l'utilisation du rail et de développer le ferroutage ainsi que le trafic combiné. Si l'on admet que des mesures doivent être prises aujourd'hui pour transférer du trafic de la route vers



le chemin de fer – ce qui ne saurait être contesté en l'état actuel des choses – on arrive logiquement à la conclusion qu'une nouvelle ligne, dite de plaine, à travers les Alpes de notre pays est indispensable. Et ce non seulement pour acheminer des marchandises mais aussi pour assurer le trafic voyageurs. En effet, depuis l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, la position du rail est sérieusement affaiblie en raison de la durée du parcours beaucoup plus longue par rapport à la route. M. Pini a dit tout à l'heure ce qu'il fallait dire à ce sujet.

Il est vrai, comme l'a déclaré le Conseil fédéral, que la capacité des lignes de transit par chemin de fer suffira encore pendant de longues années, surtout lorsque le doublement de la ligne du BLS sera terminé. Selon les prévisions, une nouvelle ligne à travers les Alpes ne sera donc pas nécessaire avant les années 2010 environ, mais comme il faut compter une bonne vingtaine d'années entre le moment où la décision de construire est prise et celui de l'ouverture au trafic d'une telle ligne, il importe de s'en occuper dès maintenant. C'est pourquoi les propositions faites par MM. Salvioni et Weber d'entamer sans retard des négociations avec les pays voisins me paraissent tout à fait justifiées. Si nous nous abstenons de le faire, la concurrence exercée par le Brenner à l'est et par le Mont-Cenis à l'ouest ira en s'accroissant, d'autant plus que les dirigeants des chemins de fer autrichiens et italiens s'entendent pour casser les tarifs des transports de marchandises afin de transférer à tout prix le trafic de la route vers le rail. J'ai eu personnellement confirmation de ce fait lors d'un récent entretien avec des personnalités autrichiennes.

Cette situation fera perdre à notre pays la place qu'il occupe dans le domaine des transports européens, d'autant que le réseau des trains à grande vitesse se développe à un rythme accéléré, comme on l'a déjà souligné ici. Nous connaissons les performances et le succès extraordinaire du TGV français, qui circule sur deux tronçons des lignes CFF. Le train à grande vitesse des chemins de fer allemands, ICE, arrivera à Bâle en 1991 au plus tard, et nos voisins du sud construisent eux aussi des lignes pour trains à grande vitesse. Or, si de notre côté, nous nous contentons d'observer ce qui se passe au-delà de nos frontières, nous serons un beau jour totalement éliminés du trafic ferroviaire de transit. Un mailon manquera dans l'organisation des transports européens et la Suisse risquera de devenir le Liechtenstein ferroviaire de l'Europe. Il ne nous restera alors que le trafic routier et tous ses inconvénients.

Il est donc urgent que la Suisse prenne l'initiative d'un examen général du trafic terrestre en Europe. Tel est le sens de la motion que j'ai déposée au nom du groupe socialiste lors de la dernière session. Celle-ci vise également à réaliser, dans les meilleurs délais, une nouvelle transversale alpine et à améliorer l'attractivité de la ligne du Simplon.

Nous sommes cependant conscients du fait que la priorité – ainsi que l'a souligné M. Wyss tout à l'heure – doit être donnée au projet Rail 2000, ce qui ne doit pas nous empêcher cependant d'étudier simultanément la question de la traversée des Alpes, comme le demandent du reste les partis gouvernementaux dans le programme en faveur des transports publics qu'ils ont adopté le 2 décembre.

L'examen des trois variantes – Gothard, Splügen et Cavely – doit donc être entrepris sans retard afin que nous soyons prêts à prendre, le moment venu, une décision de principe quant au tracé. J'appuie donc les démarches de MM. Salvioni et Weber.

**Kühne:** Im Gegensatz zu einem meiner Vorredner kann ich Ihnen, Herr Bundesrat, mein Manuskript nicht übergeben. Ich habe es nämlich im Zug geschrieben, und das Rollmaterial ist noch nicht durchwegs so vorzüglich, dass Sie das lesen könnten, was ich im Zuge schreibe.

In der Antwort des Bundesrates wird festgehalten, dass Verhandlungen mit dem Ausland sich nicht bloss auf die Linienführung einer neuen Alpenbahntransversale und auf die Behebung von Engpässen ausrichten dürfen. Vereinbarungen mit den umliegenden Ländern sollten sich demnach

auf ein Konzept über die Bewältigung des künftigen Transitverkehrs im gesamten Alpenraum abstützen können. Der Bundesrat stellt weiter fest, dass aus seiner Sicht hierzu in heutigen Zeitpunkt die rechtlichen und politischen Voraussetzungen in den entsprechenden Ländern fehlen würden. Aufgrund der geschilderten Sachlage scheint dem Bundesrat ein Vorgehen gemäss Litera a und b des Postulates Weber nicht angezeigt.

Persönlich ziehe ich die Schlussfolgerungen etwas anders. Um zu Vereinbarungen zu kommen, müssen wir unsere eigene Position zuerst festlegen. Dafür benötigen wir zuverlässige Unterlagen. Solche bestehen mit Vorbehalten für die Gotthardvariante. Für die Splügenbahn und noch vielmehr für die Y-Lösung besteht ein Planungsdefizit. Die Schweiz liegt im Herzen Europas und hat daher in diesen Fragen entsprechende Verantwortung zu übernehmen. Die grossen wirtschaftlichen Zentren, namentlich im süddeutschen Raum und in der Lombardei, werden für den Transitverkehr auch in Zukunft besorgt sein. In diesem Lichte wohl ist das Interesse lombardischer Kreise am Splügen zu verstehen. Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale braucht für die Realisierung nicht nur sehr viel Geld – wir wissen übrigens nicht einmal genau wieviel –, sondern auch sehr viel Zeit. Ich sehe durchaus ein, dass wir nicht gleichzeitig alles tun können. Die zeitgemässe Schienenverbindung im Mittelland, Bahn 2000, hat Priorität. In diesem Sinne bin ich glücklich, dass der Bundesrat heute entschieden hat.

Die Verbindung im Mittelland sollten wir eigentlich jetzt schon haben, aber es muss noch eine verhältnismässig lange Durststrecke durchgestanden werden.

Das Gleiche soll uns bei der Nord-Süd-Verbindung nicht widerfahren. Schalten wir hier erst auf grün, wenn es offenkundig ist, dass unsere ehemalige Paradelinie – ich meine die Gotthardstrecke – veraltet ist, kommen wir auch hier zu spät.

Aus diesem Grund möchten die Bundesratsparteien die Entscheidungsgrundlagen aufarbeiten. Die Postulate gehen in dieser Richtung, und ich unterstütze sie. Ich hätte auch nichts dagegen, wenn Herr Salvioni seine Motion in ein Postulat umwandeln würde.

**Bonny:** Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass es sich bei diesen Vorstössen nicht nur um verkehrspolitische Angelegenheiten handelt, sondern auch um Geschäfte von grosser staatspolitischer und nationaler Tragweite. Es ist ganz klar – das hat man heute in der Debatte gespürt –, dass regionale Aspekte mit hineinspielen; das ist durchaus legitim. Aber mit Blick auf die nationale und internationale Bedeutung bin ich der Auffassung, dass solche regionale Aspekte zurückzutreten haben. Als Berner Vertreter sollte ich hier eigentlich eine Lanze für den Lötschberg und Simplon brechen. Aber auch hier müssen wir vor allem aus einem Gesamtinteresse des Landes operieren.

Weshalb trete ich für die Motion Salvioni und das Postulat Weber ein? Zuerst einmal ist der Zeitfaktor zu beachten: Der Bundesrat selber hat in seinem Bericht aufgeführt, dass die Planungs- und Realisierungszeit ausserordentlich lang ist (sie wird mit 20 bis 25 Jahren beziffert). Wenn wir also heute die Weichen zu stellen beginnen, hat das zur Folge, dass es erst noch einige Jahre des 21. Jahrhunderts braucht, bis wir dieses Werk überhaupt vollendet haben.

In meinen Augen wird im Bericht des Bundesrates die Attraktivität etwas unterschätzt, die ein solches Werk hätte. Ich glaube, dass gerade das Beispiel des französischen TGV gezeigt hat, dass – wenn einmal ein verkehrspolitisches Instrument erfolgreich ist – sämtliche Prognosen auf diesem Gebiet gleichsam über den Haufen geworfen werden.

Ein zweiter Aspekt, der mir in der ganzen Debatte zu kurz gekommen zu sein scheint, ist die Position der SBB. Ich gestatte mir, kurz Herrn Latscha, den Präsidenten der Generaldirektion SBB, zu zitieren: «Auch wenn ein Baubeschluss für heute oder morgen noch nicht zu erwarten ist, so ist ein Grundsatzentscheid doch von ausserordentlicher Dringlichkeit» – wohlverstanden: ausserordentlicher Dringlichkeit! –, «denn nicht nur die SBB, sondern auch die Nachbarbahnen

haben laufend Investitionen zu tätigen. Sie sollten dringend wissen, auf welches Ziel sie auszurichten sind».

Und noch ein dritter Aspekt: Es ist ganz klar, und das hat die Debatte sehr schön gezeigt, dass es hier um ein Geschäft mit internationalem Charakter geht. Ich möchte sagen, es ist ein internationales Geschäft *par excellence*. Es wurde auf die Bedürfnisse im süddeutschen Raum sowie in der Lombardei, einem Schwergewicht der italienischen Wirtschaft, hingewiesen. Darüber hinaus müssen wir aber auch lernen – die Auseinandersetzung um die Schwerverkehrsabgabe hat das gezeigt –, dass wir wohl nicht mehr autonom sind, anders als in der Antwort des Bundesrates angedeutet wurde, beispielsweise durch Wiedereinführung von Sperrzeiten für den Schwerverkehr auf der wichtigsten Nord-Süd-Achse «die Weichen» zu stellen, das heisst nach Belieben etwas mehr oder etwas weniger Schwerverkehr durchzulassen. Wir müssen uns in das verkehrspolitische europäische Konzept integrieren.

Zum Schluss meiner Ausführungen – das ist für mich ein grundsätzliches Anliegen in diesem Zusammenhang – möchte ich unterstreichen, dass es um etwas geht, was weit über die Verkehrspolitik hinausgeht. Wir sollten in der schweizerischen Politik vermehrt langfristig disponieren. Das gilt in ganz besonderem Mass für die Verkehrspolitik. Der alte Bismarck hat einmal gesagt: «Ein Politiker wird zum Staatsmann, wenn er nicht nur an seine Zeit denkt, sondern auch die Perspektiven seiner Enkel berücksichtigt.» Er hat wohlgemerkt nicht von Urenkeln gesprochen, sondern von Enkeln.

Ich würde Ihnen gerne, Herr Bundesrat Schlumpf, am Schluss Ihrer Stellungnahme attestieren, dass Sie wirklich ein Staatsmann im Sinne von Bismarck sind.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich werde etwas hin und her gerissen – nicht in der Sache, sondern von Gefühlen: Nämlich ob ich ein Gefühl der Freude haben darf, weil ich in Argumenten, die zum Teil *alta voce* vorgetragen wurden, sehr vieles von dem Gedankengut wiederfinde, das wir in unserem Bericht 1983 selbst dargelegt haben, oder ob ich mehr etwas darüber erstaunt sein soll – aber ich bin es nicht –, dass auch vieles vorgetragen wurde, zu dem ich und der Bundesrat schon oft Stellung bezogen und mit aller Deutlichkeit Erklärungen abgegeben haben: Es hätten keine Missverständnisse über die Stellungnahmen des Bundesrates oder von mir aufkommen dürfen, wie das vorhin teilweise der Fall war.

Zuerst aber zwei persönliche Vorbemerkungen.

Herr Nationalrat Giger, ich nehme an, Ihre Bemerkung sei ein vorweihnächtlicher Spass gewesen. Wenn meine Standhaftigkeit davon abhinge, ob ich von einem nationalen Problem an Haus und Garten persönlich berührt werde oder nicht, dann gäbe es doch wohl ehrlicher Weise nur eine Konsequenz, nämlich zu demissionieren. Daran aber denke ich nicht im entferntesten. Hingegen möchte ich Sie gerne einladen, mich einmal zu besuchen. Dann werden Sie feststellen, dass mein Haus und Garten in Felsberg und am Heizenberg in Flerden überhaupt nicht – weder positiv noch negativ – betroffen werden.

Nationalrat Bircher: Wenn Furcht vor einem Entscheid, der mir persönlich vielleicht nicht passen würde – das wäre dann die gegenteilige Annahme von Herrn Giger; Sie glauben eher an die Gotthard-Variante –, Beweggrund meines Handelns im Departement, im Bundesrat und auch hier wäre, könnte ich dazu auch sagen, dass ich sicher am falschen Platz wäre. Ich glaube aber, die Argumente, die zu dieser Stellungnahme des Bundesrates geführt haben, waren damals, als wir sie hier einbrachten, so richtig, wie sie es heute noch sind.

Nationalrat Salvioni: Sie halten uns mit Recht einen Gesinnungswandel vor. In der Tat ist er im Jahre 1981 in dieser Frage eingetreten. Er hat sich natürlich auch in meinen persönlichen Voten ausgedrückt, weil ich ja die Stellung des Bundesrates zu vertreten habe. Bleiben wir aber bei den Tatsachen: Dieser Gesinnungswandel bezieht sich aus-

schliesslich auf die Frage des Vorgehens, indem in den Jahren 1981/82 bei uns und bei mir selbst die Einsicht reifte, dass mit einer vorgezogenen Linienwahl – ich nehme gleichzeitig zu den Ausführungen von Nationalrat Müller Stellung – überhaupt nichts zu gewinnen wäre.

Ein vorgezogener Linienwahl- oder Grundsatzentscheid wäre rechtlich völlig nutzlos. Nehmen Sie das doch zur Kenntnis! Die Form wäre ein einfacher Bundesbeschluss, der dann Jahre später, wenn Fleisch am Knochen ist und wir den Baubeschluss vorlegen – das müssen wir für eine konkrete Linie –, erneut in Frage gestellt werden könnte, und ich wage zu behaupten, auch neu in Frage gestellt würde. Wir haben heute hier in verschiedenen Voten einen kleinen Vorgesmack davon bekommen.

Ich nenne Herrn Schmidhalter. Ich habe Ihren Text fertig gelesen. Er ist übrigens gut. Er entspricht weitgehend meinen Ueberlegungen. Aber selbstverständlich würde hier dann sozusagen ein Wunschkonzert ausgetragen, genau gleich, wie wenn wir vor einigen Jahren schon einen Linienwahl-Entscheid getroffen hätten.

Ueberlegen wir uns doch einmal: Es wurde hier die neue Variante von Ständerat Cavelti ins Spiel gebracht. Sie ist prüfenswert. Aber wo wären wir denn heute, Nationalrat Müller, wenn wir im Jahre 1983 einen Linienwahl-Entscheid für den Splügen oder den Gotthard getroffen und seither dahingehende Dispositionen getroffen hätten, aber heute mit der prüfenswerten Idee eines Y kämen? Dann würden wir doch im Hinblick auf einen Baubeschluss auch diese Frage wieder neu einer Prüfung unterziehen.

Herr Salvioni, der Bundesrat hat nur in diesem Punkt einen Gesinnungswandel vorgenommen. Ich persönlich auch. Ein Linienwahl-Entscheid allein bringt uns nichts. Wir werden die Linienwahl zu entscheiden haben, wenn wir dem Parlament den Baubeschluss unterbreiten. Genauso, wie wir bei Bahn 2000 heute vorgegangen sind für die Teilstrecke Bern-Olten oder Mattstetten-Rothrist. Da haben wir Ihnen auch nicht einen Linienwahl-Entscheid vorgelegt: Wollen Sie die Variante Süd oder die Variante Nord? Unsere Botschaft Bahn 2000, die Sie demnächst erhalten werden, wurde heute vom Bundesrat verabschiedet. Dort haben wir beide Varianten, Nord und Süd, mit allen wesentlichen Gesichtspunkten dargelegt und gesagt, weshalb der Bundesrat die Variante Süd vorschlägt. Sie werden dann sicher auch die Frage Nord- oder Südvariante diskutieren, aber im Zusammenhang mit dem von uns beantragten Baubeschluss und nicht im luftleeren Raum, um dann später einmal, anlässlich einer Botschaft zum Baubeschluss noch einmal *da capo* zu konzertieren, mit allen Dissonanzen und Disharmonien, die damit unweigerlich verbunden wären.

Nationalrat Salvioni, noch ein Punkt: Sie haben unsere Ausführungen im Bericht 1983 zitiert und dabei übergangen, dass diese drei Szenarien, die wir als mögliche Zukunftsperspektiven darlegten, immer abhängig gemacht waren von bestimmten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Ob dann Szenario 1, 2 oder 3 oder irgendein Kompromiss herauskommt, hängt davon ab, welche Verkehrspolitik wir inzwischen in unserem Land betreiben konnten. Auch dafür sind die Unterlagen in Ihrem Rate in Bearbeitung.

Ich möchte noch einmal – keineswegs das letzte Mal – wiederholen: Der Bundesrat hat nichts anderes beschlossen, als dass er Ihnen zu gegebener Zeit einen Baubeschluss für eine Eisenbahn-Alpentransversale und einen Finanzierungsbeschluss unterbreiten wird. Wir haben uns in diesem Bericht mit der Frage beschäftigt, ob das damals schon hätte gemacht werden müssen, ob das dringlich sei, und haben anhand verschiedener Perspektiven der Szenarien 1982/83 gesagt: Nein, jetzt muss noch kein Baubeschluss vorgelegt werden. Wir wollten keinen blossen Linienwahl-Beschluss, aber zu gegebener Zeit einen Baubeschluss. Der Baubeschluss ist jetzt noch nicht dringlich. Aber wir haben mit keinem Wort gesagt, dass ein Baubeschluss erst im Jahre 2000 zu fassen wäre. Wir haben nur gesagt: Wenn man von einem Bedarf erst im Jahre 2020 ausginge, dann wäre der spätestmögliche Start das Jahr



2000. Der Bundesrat hat nie gesagt, wir würden erst im Jahr 2000 mit einer solchen Vorlage kommen.

Uebrigens, zu einem anderen Votum: Wir haben nie 25 Jahre, immer 20 Jahre gesagt. Das wurde richtig zitiert. Fünf Jahre für die politische Entscheidung und dann fünfzehn Jahre für die Bauausführung. Herr Salvioni, ich bin zwar kein Ingenieur, aber zwischen einem Strassentunnel und einem Eisenbahntunnel besteht natürlich nicht nur ein Unterschied in der Länge, sondern in den technischen Anforderungen. Einen Eisenbahntunnel baut man viel rascher als einen Strassentunnel mit allen Entlüftungs- und Heizungsanlagen usw. Eine Bauzeit von 15 Jahren wurde immer von allen Fachleuten als realistisch bezeichnet.

Zu meinen Ausführungen namens des Bundesrates darf ich Ihnen eine kleine Weihnachtslektüre empfehlen: Lesen Sie doch bitte nach – eine sehr lesenswerte und vor allem wahre Lektüre – «Amtliches Bulletin» Nationalrat, 1984, Seite 582 ff. und «Amtliches Bulletin» Ständerat, 1984, Seite 605 ff.! Da sind alle Erklärungen des Bundesrates aus meinem Munde enthalten.

Zur Sache im Sinne einer Zusammenfassung: Wir haben uns, seit wir 1980/81 die KVP-Vorlage – gestützt auf die GVK – erarbeiteten, auf den Standpunkt gestellt, alle diese Fragen, insbesondere die Frage einer Eisenbahn-Alpentransversale, überhaupt die transitpolitischen Fragen, seien in die koordinierte Verkehrspolitik zu integrieren. Wir wollten, dass Prioritäten gesetzt werden, einerseits nach der politischen Verkraftbarkeit vieler Vorlagen, andererseits auch nach der Planungskapazität bei den SBB und anderen Bahnen, und drittens nach der finanziellen Kapazität. Wir haben weiter den Standpunkt vertreten, dass auf die Entwicklung des Verkehrsmarktes Rücksicht genommen werden müsse; denn wir bauen nicht einfach auf Vorrat neue Transitkapazitäten. Demgegenüber hat es gelegentlich schon etwas eigenartig getönt. Wollen Sie denn europäische Verkehrsanteile hamstern?

Sollen noch mehr Anteile ohne Kostendeckung über die Schiene durch unser Land verfrachtet werden? Haben Sie sich vergegenwärtigt, dass wir heute eine Kostendeckung von 80 Prozent, das heisst eine Unterdeckung von 20 Prozent haben? Es muss doch für den geschätzten Bedarf eine gewisse Sicherheit und für die Auslastung eine gewisse Wahrscheinlichkeit bestehen, sonst wird eine derartige Grossinvestition zur Dauerlast, zum Abenteuer.

Nationalrat Weber, zu Ihrem Postulat: Gegen die Punkte a und b wäre unsererseits nichts einzuwenden. Sie haben heute offeriert, Buchstabe c fallen zu lassen. Wir haben immer gleiche Chancen, gleich beschaffene Startlöcher für Gotthardbasistunnel und Splügen gefordert. Wir haben auch erklärt, dass wir bereit sind, den Rückstand – das auch an die Adresse von Nationalrat Giger – in der Planung der Ostalpenbahn aufzuholen, weil wir wollen, dass die Chancen für diese beiden bisher diskutierten Varianten die gleichen sind. Neu hinzu käme die Frage einer Flachbahn Simplon – das hat Herr Schmidhalter schon vor einem Jahr hier in die Diskussion eingebracht. Und neu hinzu kommt die parlamentarische Initiative von Ständerat Cavelti, die in den nächsten Wochen in der ständerätlichen Kommission behandelt wird. Wir sind übrigens durchaus damit einverstanden, dass man dieses «Ypsilon Cavelti» in die Gesamt- abklärungen miteinbezieht.

Dann wird verlangt, internationale Gespräche aufzunehmen. Ich weiss nicht recht, was aufzunehmen wäre. Ich habe öfter darüber orientiert, dass sie in vollem Gange sind. Ich weiss nicht, ob Sie andere meinen als diejenigen, die ich mit den Verkehrsministern der Nachbarländer und, im Rahmen der CENT, in der europäischen Verkehrsministerkonferenz führe. So treffe ich mich am 1. Februar wieder mit den Verkehrsministern von Italien, Oesterreich und der Bundesrepublik in Zürich. Traktanden sind die Eisenbahn-Alpentransversale, der Nord-Süd-Transitverkehr insgesamt und, was auch nicht unbedeutend ist, die Preispolitik der betreffenden Bahnen.

Es wurde gesagt, wir seien nicht mehr wettbewerbsfähig. Ja, wenn zum Beispiel die österreichischen Bahnen Tarifverbil-

ligungen bis gegen 20 Prozent vornehmen, sollen wir das auch machen? Sollen unsere SBB auch 20 Prozent für den Transitverkehr reduzieren, auf dass unser Defizit insgesamt um 100 oder 200 Millionen höher werde? Ich höre schon die Stimmen, die dann sagen, das Management bei den SBB müsse besser werden. Diese Fragen sind nicht so einfach, wie das hier vereinzelt zum Ausdruck gebracht wurde.

In den Jahren 1980-81, als wir begonnen haben, aufgrund von beigenweisen Unterlagen eine Verkehrspolitik zu erarbeiten, die ihren Niederschlag in der KVP, neuestens auch im Projekt Bahn 2000 und in vielen anderen Vorlagen gefunden hat, ging es doch darum, auch eine Prioritätenordnung aufzustellen. Welches sind die Prioritäten? KVP als Grundlage, Leistungsauftrag 87, Bahn 2000. Die Rahmenkredite für die KTU müssen ins Projekt Bahn 2000 einbezogen werden.

Und nicht zu vergessen: der Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie. Die Herren Etique und Schmidhalter haben das mit Recht in Erinnerung gerufen. Es sind noch keine zehn Jahre vergangen, seit wir in diesem Parlament beschlossen haben, diese Nord-Süd-Transversale zu verstärken, und zwar zu verdreifachen, von 4 Millionen Tonnen Kapazität auf 12 Millionen zu erweitern. Das ist in vollem Gange. Wir haben etwa 600 Millionen Bundesfranken als Beiträge bereits geleistet, und jetzt sollte das plötzlich in den Gesamtbetrachtungen keine Rolle mehr spielen? Diese Kapazitäten kann man offenbar aufs Eis legen!? Nach gewissen Leuten brauchen wir plötzlich andere Kapazitäten, wir brauchen eine ganz andere Anlage usw. Wenn man weiterhin mit 5 oder 6 Millionen Tonnen jährlich durch den Lötschberg und den Simplon fährt, kann man bei weitem keine Kostendeckung erwirtschaften.

In dieses Prioritätenpaket gehört auch die Vereinabahn. Es ist ein relativ kleiner Posten. Und es gehört, da sind wir völlig gleicher Meinung, im richtigen Zeitpunkt eine neue Eisenbahn-Alpentransversale hinein.

Sie verlangen in Ihrer Motion, die Sie jetzt zweigeteilt haben, dass wir Abklärungen aufnehmen. Falsch ist das Verb «wiederaufzunehmen»: Wir haben die Abklärungen nie abgebrochen. Lesen Sie auf Seite 49 nach. Sie verlangen im zweiten Punkt, dass wir Verhandlungen auf europäischer Ebene in die Wege leiten. In die Wege leiten können wir sie nicht, aber fortführen selbstverständlich, und das machen wir auch. Sie laufen seit vielen Jahren. Sie verlangen drittens den Einbau in die schweizerischen Schnellbahnverbindungen. Das ist mit der Bahn 2000 bereits geschehen. Das konnten Sie bei der Formulierung Ihrer Motion allerdings noch nicht wissen. Dazu als Orientierung am Rande: Die Bahn 2000 ist nach dem Baukastensystem angelegt. Da kann eine künftige Eisenbahn-Alpentransversale – ob es nun die eine oder andere Variante ist – ohne Schwierigkeiten eingepasst werden.

Zum Postulat von Nationalrat Weber: Die Frage bezüglich einer vorgezogenen Linienwahl, von der Herr Giger sprach, ist ein unglückseliger Gedanke von früher! Ich hatte ihn auch gehabt. In bezug auf das Gleichziehen des Planungsstandes Ostalpenbahn/Gotthard haben wir keine Meinungsverschiedenheiten. Auch wir sind der Meinung, dass die Verhandlungen mit dem Ausland weitergeführt werden müssen. Was ich als nicht zweckmässig erachten würde, wäre die Pflicht einer jährlichen Berichterstattung. Man soll nur berichten, wenn man etwas zu sagen hat. Aber Sie haben angekündigt, dass Sie diesen dritten Punkt allenfalls fallen lassen würden.

Darf ich nun abschliessend noch, losgelöst von den einzelnen Voten, einige Bemerkungen anbringen? Vorgängig möchte ich Nationalrat Salvioni zu bedenken geben: Abgesehen von der Frage der vorgezogenen Linienwahl bestehen in bezug auf das, was zu tun ist, keine Meinungsverschiedenheiten mehr. Eine ganz kleine würde immerhin noch bestehen, wenn man Ihren Text minutiös nähme. Das mache ich aber nicht.

In Ihrem Text steht auch, wir sollten Verhandlungen mit dem Ausland in bezug auf die Frage einer Finanzierung auf europäischer Ebene führen. Dazu möchte ich mit aller Klar-

heit sagen: eine Finanzierung einer neuen Eisenbahn-Alpen-transversale auf europäischer Ebene steht nicht zur Diskussion. Ueber diese Frage entscheiden wir allein, eingepasst in eine europäische Verkehrspolitik; wir lassen uns unsere Autonomie nicht durch Investitionskostenbeiträge abkaufen. Diesen Standpunkt vertraten wir schon immer, und er ist übrigens seit einem Jahr auch von Oesterreich übernommen worden. Dort hatte man für solche Infrastrukturbeiträge noch eine gewisse Bereitschaft gezeigt. Natürlich könnten wir das Geld brauchen, aber einige hundert Millionen Franken Investitionsbeiträge des Auslandes lösen das Problem nicht. Wir brauchen eine verkehrspolitische Koordination zwischen den Nachbarländern, damit wir nicht nur die Linie so wählen, wie sie international zweckmässig erscheint, sondern auch den Huckepack-Verkehr und alle modernen Möglichkeiten der Aufgabenteilung Schiene/Strasse weiter vorantreiben können. Dafür brauchen wir eine koordinierte Verkehrspolitik in ganz Europa. Für die künftige Auslastung dessen, was wir neu schaffen, ist das unendlich viel wichtiger als einige hundert Millionen Franken. Ihre Zielsetzungen, Herr Salvioni, betreffen das, was wir ohnehin tun. Ich frage mich, ob wir nicht aneinander vorbeidiskutieren, auch im Blick auf die Öffentlichkeit. Ich meine, wenn auch Sie den ersten Teil in Postulatsform einbringen würden, wie Sie den zweiten Teil in Postulatsform umgewandelt haben, und Nationalrat Weber Litera c fallenlässt, wäre eine *unité de doctrine* zwischen Nationalrat und Bundesrat durchaus möglich, eine *unité de doctrine*, die für eine Verkehrspolitik einiges bedeuten würde.

Transitverkehr im Jahre 2000 wird verkehrspolitisch von nationaler Bedeutung bleiben, weil wir einen Anschluss an das gesamteuropäische Verkehrsnetz sicherstellen können. Es wird von volkswirtschaftlicher Bedeutung sein, eine starke transitpolitische Stellung der Schweiz zu vertreten, weil dadurch die Standortgunst unseres Landes im industriellen, aber auch im touristischen Sektor gesteigert werden kann. Es kann drittens, richtig disponiert und abgesprochen mit den Nachbarländern, auch betriebswirtschaftlich interessant sein für die betreibenden Bahnunternehmungen, insbesondere SBB und BLS, weil der Transitverkehr Kostenträger sein kann. Heute haben wir eine Unterdeckung. Im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik kann der Transitverkehr aber Kostenträger sein.

Nicht zu unterschätzen ist die staatspolitische Bedeutung. Unsere Transitstellung hatte nicht nur in der Vergangenheit eine grosse politische Bedeutung, sondern wird mit dem Angebot ausreichender zeitgemässer Verkehrswege auch in Zukunft europäisch einen politischen Wert in unseren internationalen Beziehungen darstellen. Eine solche Transitstellung Schweiz hat nicht nur für uns Bedeutung, sondern auch international. Der zentrale Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz ist für Westeuropa distanz- und kostenmässig bei weitem die günstigste Variante. Eine Diversifikation (Schiene/Strasse/Wasser) und auch geografisch (Oesterreich, Schweiz und allenfalls Frankreich) liegt im Interesse der betreffenden Nachbarländer. Ausreichende Kapazitätsreserven sind auch eine Sicherheit für die Marktbedienung, die wirtschaftlichen Märkte der umliegenden Länder überhaupt. Mit einem Ausbau unserer Transitachsen erbringen wir eine Dienstleistung im eigentlichen Sinne des Wortes, eine Dienstleistung für uns, aber auch für andere. Hier müssen nationale und internationale Interessen im Gleichgewicht stehen. Da gilt das Prinzip Geben und Nehmen. Leistung und Gegenleistung müssen einigermaßen äquivalent sein.

Herr Nationalrat Clivaz, es ist nicht die Frage, ob wir zu einem Eisenbahn-Liechtenstein Europas werden. Die Frage ist: Was bringt die Eisenbahn-Alpentransversale nicht nur uns, sondern insgesamt? Für eine neue Eisenbahn-Alpen-transversale ist zu bedenken, dass es ein ausserordentliches Bauwerk sein wird, ein Bauwerk von epochaler Bedeutung, einer Bedeutung für Generationen. Wir haben allerhand einzubringen: Landreserven, Landschaft; Umweltbelastungen müssen in Kauf genommen werden; ein grosser Finanzaufwand. Wir wissen, dass es um Summen zwischen 5 und 8

Milliarden Franken geht, etwa wie für die Bahn 2000. Wir schaffen damit eine Langzeitbelastung für unseren Haushalt. Wenn eine solche Grossinfrastruktur nicht ausgelastet wird, sind die Kapitalkosten und die fixen Kosten von unserem Land über die SBB oder über den Bundeshaushalt zu tragen.

Es wurde gesagt, man müsse über die Grenzen hinaus auf Europa blicken. Wir haben eine Aufgabe auch aus europäischer Solidarität zu erfüllen. Ich bin absolut gleicher Meinung. Wir können nicht nur das tun, was uns und unseren Interessen gut tut. Wir haben aber auch über die Grenzen von Generationen hinauszuschauen und müssen daran denken, was durch solche Dispositionen späteren Generationen an Lasten erwächst.

Ich habe gesagt: Verkehrspolitik kann nur als koordinierte Gesamtpolitik verstanden werden. Der Bundesrat hat ein Gesamtpaket geschnürt. Wir haben Prioritäten gesetzt. Das Paket ist Ihnen zu einem guten Teil bekannt, weil es bereits in Form von Botschaften seinen Niederschlag gefunden hat. Wir wollen auf diesem Wege weiterfahren und eine kontinuierliche, zeitgerechte, auch zukunftsgläubige Verkehrspolitik realisieren.

Eines aber wollen wir nicht: Wir wollen nicht zurückfallen in die Zeit der Einzelläufe, wie sie weitherum in unserem Lande, gerade auch im Verkehrswesen, üblich waren. Da hatte bald jeder sein Projekt zwischen Rhein und Genfersee, und als Ausweg aus dieser Situation liess man alle diese Projekte und Vorhaben gründlich abklären, um nichts entscheiden zu müssen. Dieser Nachholbedarf im Bereiche des öffentlichen Verkehrs stammt daher, dass man lange Zeit nur geplant, abgeklärt und konzipiert, aber wenig realisiert hat. Und mit einem «hors-d'oeuvre riche et varié», in das alles und jedes eingebracht wird, lösen wir keine Probleme. Im Parlament einen Wunschkatalog zu formulieren ist eines; ein anderes aber ist, diesen zu realisieren, denn das stösst an Fakten, an die politische und finanzielle Realisierbarkeit.

Der Bundesrat hat für unsere Verkehrspolitik eine Endstation festgelegt. Man könnte sie etwa so definieren: Rationelle Bewältigung sinnvollen Verkehrs unter Respektierung der prioritären Anliegen von Umwelt, Landschaft, Land und Menschen. Der Bundesrat hat aber auch schon die Teilstrecken, die Bahnhöfe, die Zwischenstationen festgelegt. Eine solche Zwischenstation wird eine Eisenbahn-Alpentransversale sein. Nur eine gerade Fahrt wird zu dieser Station und schliesslich zu diesem Ziel führen.

**Salvioni:** Nur zwei, drei Worte, um den Unterschied zwischen meiner Motion und der Stellungnahme des Bundesrates aufzuzeigen.

Der Bundesrat hat im Jahre 1983 im Bericht nicht nur einen Gesinnungswandel in bezug auf das Vorgehen, sondern auch in bezug auf die Dringlichkeit getroffen. Er hat nämlich gesagt, dass diese Eisenbahn-Alpentransversale nicht mehr dieselbe Dringlichkeit habe, wie er vorher dachte; deswegen könne er sie verschieben. Meine Motion will die Stellungnahme des Bundesrates der Entscheidung des Parlamentes unterstellen. Die Ueberprüfung dieses Problems ist dringlich, der Bundesrat darf sie nicht weiter hinausschieben. Deswegen bitte ich Sie, meine Motion als Motion zu unterstützen.

**Bundesrat Schlumpf:** Die Akustik im Saal ist schlecht, das weiss ich. Ich möchte unterstreichen, dass der Bundesrat nichts verschoben hat. Er hat nur gesagt: Wir wollen nicht einen vorgezogenen Linienwahl-Entscheid. Das ist keine Verschiebung, denn wir wollen auch einen Linienwahl-Entscheid, aber später, nicht losgelöst, bringen!

**Präsident:** Herr Salvioni beantragt, seine Motion aufzuteilen und den ersten Teil, die Abklärungen betreffend Planung, als Motion und den zweiten Teil, die Abklärungen betreffend den Bau, als Postulat zu überweisen. Eine solche Aufteilung ist gemäss Geschäftsreglement möglich. Der Bundesrat beantragt, das Ganze als Postulat zu überweisen.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Salvioni (Teil I als Motion überweisen)	107 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates (Ueberweisung als Postulat)	32 Stimmen

**Präsident:** Den zweiten Teil der Motion ist sowohl der Motionär als auch der Bundesrat bereit, als Postulat zu überweisen. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

*Ueberwiesen – Transmis*

85.518  
Postulat Weber-Arbon

**Präsident:** Herr Weber-Arbon ist einverstanden, auf den Buchstaben c zu verzichten. In diesem Falle ist der Bundesrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

84.925

**Interpellation Ruffy**  
**Direkte TGV-Verbindung Paris-Mailand**  
**Liaison directe Paris-Milan par le TGV**

Siehe Seite 760 hiervor – Voir page 760 ci-devant

*Diskussion – Discussion*

**M. Ruffy:** L'objet concernant le Gothard et la nouvelle transversale avait trait à une réalisation à faire, le Simplon est une réalisation qui se défait.

Le rapport de la Commission romande pour la ligne du Simplon portant sur l'exercice 1979 concluait de la manière suivante: «Paris-Milan, ce sont 821 kilomètres par Vallorbe et le Simplon, 791 kilomètres lorsque, par la ligne nouvelle, le TGV arrivera à Lausanne. Par le Saint-Gothard, il faut compter 898 bornes kilométriques entre la capitale française et la métropole lombarde, et 954 par la ligne du Mont-Cenis. Le Simplon offre le meilleur profil en long. C'est aussi par cette ligne que les Alpes sont traversées à la plus faible altitude, bien qu'il faille franchir le seuil jurassien. La carte du Simplon est donc assez facile à jouer en trafic voyageurs. Certaines lacunes doivent toutefois être comblées et des efforts doivent être entrepris pour augmenter la vitesse commerciale, surtout sur le parcours italien, où elle se dégrade actuellement, améliorer les correspondances à Milan, accroître le confort des trains en particulier en offrant des possibilités de restauration.» Ce texte était signé par un certain Jean-Pascal Delamuraz.

Aujourd'hui, il faut bien le constater, les mesures adéquates préconisées n'ont pas été prises. Le trafic diurne sur la ligne du Simplon a baissé en 1984 de 25 pour cent, alors que la ligne concurrente Milan-Turin-Modane-Paris a connu une augmentation de 30 pour cent.

Les menaces continuent à planer sur l'avenir de l'axe du Simplon dans la mesure où l'on se refuse à s'attaquer aux caractéristiques les plus défavorables de la ligne actuelle. Les arguments techniques derrière lesquels vous vous abritez dans votre réponse, Monsieur le Conseiller fédéral, résistent mal à un examen détaillé, et n'apportent pas les assurances qu'une politique dynamique et offensive des transports ferroviaires devrait offrir.

Vous mettez en avant les gains de temps. Or, on a remarqué que l'amélioration est relativement minime, trente minutes au maximum lorsqu'il n'y a pas de retard.

Vous mettez en avant la diminution des tarifs. Certes, les prix ont baissé, mais les prestations aussi, sans parler des prestations accessoires telles que la restauration, qui ont cessé d'être attractives à tel point que même Laurent Fabius s'en est alerté.

Vous mettez en avant l'augmentation du nombre des nouvelles relations diurnes entre Paris et Milan. Je puis vous dire qu'en raison de la rupture de charge à Lausanne cette amélioration n'est malheureusement qu'apparente. En effet, les trains qui arrivent de Milan en gare de Lausanne ont constamment du retard, si bien que leurs passagers pour Paris ne peuvent avoir la correspondance prévue et doivent prendre le TGV suivant, avec tous les inconvénients que représentent ces deux heures d'attente. La rupture de charge à Lausanne, avec ses fréquentes ruptures de correspondance, est gravement préjudiciable au maintien de la ligne du Simplon. Un voyageur qui en vit une fois les inconvénients tentera de prendre un autre cheminement ou un autre mode de transport.

Enfin, vous faites croire que la construction de compositions quadricourants serait une chose difficile à réaliser. Mais, à vous entendre, nous sommes en pleine régression technique, car nous ne serions en fait plus capables de réaliser ce que nous avons déjà réussi à faire il y a vingt ans dans le cadre des lignes TEE. Vous savez très bien qu'un achat à l'étranger ou qu'une construction sous licence serait tout à fait possible. On peut lire dans la *Nouvelle Gazette de Zurich*, du 25 mars 1985, que les constructeurs suisses tels que la Flug- und Fahrzeugwerke AG, la Schweizerische Industriegesellschaft, la Schindler Waggon Pratteln AG, sont prêts à construire une telle composition.

Pourquoi donc ne pas recourir à cette solution de la construction sous licence ? N'y a-t-il pas là un exemple remarquable d'investissements qui pourraient se faire dans le cadre d'un programme de relance ? Nous pourrions améliorer le confort des voitures qui ne sont pas prévues pour des trajets de six à sept heures et, de plus, dans le cadre de prestations accessoires attractives, on pourrait redonner aux wagons-restaurants leur rôle divertissant et, pourquoi pas, leur réputation gastronomique.

Vous réfugier derrière les arguments tels que l'autonomie des CFF, comme vous venez de le faire, pour justifier des options de haute portée politique, non seulement nous inquiète mais nous paraît insoutenable sur le plan politique. Quant à nous, nous n'accepterons en aucun cas, au nom de l'autonomie des CFF, l'abandon du Simplon comme axe international prioritaire, comme axe économique vital pour la Suisse romande, comme voie d'accès permanente à nos sources culturelles. Le fait qu'on l'ait ignoré comme voie de transit pour les trains de marchandises en page 41 du Magazine des CFF, consacré au Rail 2000, n'est pas pour nous rassurer.

Monsieur le Conseiller fédéral, le fait que votre réponse du 27 février 1985 à mon intervention du mois de décembre 1984 n'est que la traduction résumée de votre lettre du 28 août 1984 adressée à M. Schmidhalter me laisse sceptique quant à votre volonté de faire avancer les choses avec nos partenaires, alors même qu'il s'agirait de faire vite et de décider concrètement.

Le scrutin concernant le rachat des lignes privées comme celle du Jura-Simplon souleva au siècle passé des débats acharnés. Ceux qui ont alors misé sur la Confédération étaient convaincus de la mission non seulement nationale, mais aussi internationale des chemins de fer. Pour ne pas le leur faire regretter aujourd'hui, Monsieur le Conseiller fédéral, il vous incombe d'assurer le maintien de cette mission et il vous appartient de renouer au plus vite le dialogue avec nos partenaires étrangers, de relancer les négociations pour empêcher la détérioration de la vocation de cet axe déterminant parmi nos voies de communication. Mais, peut-être, est-ce déjà fait et que les entretiens qui ont eu lieu hier entre M. Cossiga, président de la République italienne, et M. Furgler, président de la Confédération, ont permis d'aborder ce sujet!

La réponse du Conseil fédéral, de caractère politique, doit

## **Postulat Weber-Arbon Neue Eisenbahn-Alpentransversalen. Weiteres Vorgehen**

### **Postulat Weber-Arbon Transversales ferroviaires à travers les Alpes**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.518
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2082-2092
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 937

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.