

Marktpreisen unabdingbar. Wettbewerbsverzerrende, staatspolitisch begründete Auflagen belasten die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens stark. Verlieren die PTT ihre Konkurrenzfähigkeit, müsste mit bedeutenden volkswirtschaftlichen und auch finanziellen Konsequenzen gerechnet werden. Der Bund hat ein eminentes Interesse an einem finanziell gesunden und starken Unternehmen PTT. Die Finanzstrukturen sind aber transparenter zu gestalten. Dazu soll die geforderte Analyse beitragen. Auf der anderen Seite sind die finanzpolitischen Auswirkungen einer Abgeltung auf den Bundeshaushalt nicht zu vernachlässigen. Auch deshalb soll die Prüfung im vorerwähnten Sinne weitergezogen werden.

Der Bundesrat hat Verständnis für das Anliegen des Motionärs. Er möchte aber in einem ersten Schritt die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Frage ihrer Abgeltung einer eingehenden Prüfung im ausgeführten Sinne unterziehen. Gestützt auf die Auswertung dieser Analyse soll dann das weitere Vorgehen bestimmt werden. Insbesondere auch aus finanzpolitischen Überlegungen lehnt es der Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt ab, den Vorstoss in der eingereichten Form entgegenzunehmen. Aber ich spüre es: Sie sind hier, Herr Ständerat Cottier, anderer Meinung. Wir sind aber bereit, die erwähnte Prüfung – so wie ich das jetzt erwähnt habe – eingehend und im Sinne des neuen Fernmeldegesetzes einzuleiten und Ihnen Bericht zu erstatten.

Ich bitte Sie, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

M. Cottier: Je remercie M. le conseiller fédéral qui, si j'en crois sa réponse, prend à coeur les préoccupations exprimées dans la motion. Toutefois, il souhaite la transformer en postulat, avec le risque que l'objet, pourtant de très grande actualité, tombe dans les oubliettes. Or, cela nous ne pouvons pas l'accepter: l'accroissement du déficit provenant de ces prestations de l'économie générale est trop important.

L'étude devra aboutir à des conclusions qui permettront de choisir la solution appropriée, laquelle pourrait être aussi bien une privatisation complète ou partielle qu'une compensation à prendre en charge par la Confédération. Nous ne préjugeons pas de la nature et du contenu des mesures à prendre. Ce qui est certain, c'est qu'il est urgent d'agir pour éviter la dégradation de la situation. Je regrette que le Conseil fédéral n'évoque pas dans sa réponse la possibilité de la privatisation de ces services pour libérer les PTT de leurs charges. Nous demandons donc un examen complet où toute solution doit rester ouverte. Une fois établies les conclusions de l'étude, il s'agira de prendre les mesures adéquates.

Je maintiens donc la motion et je vous invite à la soutenir.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion

33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 655 hiavor – Voir page 655 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 26. September 1991
Décision du Conseil national du 26 septembre 1991

projet de transit alpin, certaines réactions critiques ne laissent pas de nous étonner, sinon de nous inquiéter. Les chiffres concernant les coûts supplémentaires engendrés par les décisions du Conseil des Etats ont pris un caractère plus spéculatif qu'objectif, soit sous la plume de journalistes, soit dans la bouche de certains de nos collègues. Jusqu'à nos collègues de la Commission des transports et du trafic du Conseil national qui ont repris l'argument des coûts supplémentaires provoqués, a-t-on prétendu dans un communiqué, par nos décisions! Or, en comparant les décisions du Conseil national et du Conseil des Etats, on constate que les déclarations d'intention, voire également les assurances données dans un conseil comme dans l'autre, se répartissent à égalité de conséquences. Je m'en voudrais d'insister, mais l'équité commande de rétablir les faits, surtout si l'on veut bien admettre que les décisions du Conseil des Etats sont pratiquement identiques quant au fond à celles du Conseil national. Ce que je souhaite, en tous cas, c'est que l'on en revienne à une appréciation sereine de la situation en évitant des critiques infondées, ou pour le moins peu fondées, qui portent préjudice au projet.

En ce qui concerne l'arrêté A, nous avions une première divergence à l'article 1bis. Or, par 22 voix contre 16, votre conseil a décidé d'inclure un article 1bis qui stipule que jusqu'à la mise en exploitation de la nouvelle ligne ferroviaire on veillera, grâce à des mesures appropriées, à ce que le trafic marchandises se fasse essentiellement par rail. Vous savez ce qu'il est advenu: par 97 voix contre 87, le Conseil national a décidé de biffer cet article par un vote à l'appel nominal. La majorité de votre commission vous propose, par 9 voix contre 6, d'adopter une solution de compromis. La minorité I veut se rallier au Conseil national, alors que la minorité II propose une formulation qui ne s'éloigne que peu de la décision initiale du Conseil des Etats. Quant à la minorité III, elle propose de reprendre la version de la majorité en remplaçant le terme «principalement» par «essentiellement». Vous avez sous les yeux le nouveau dépliant qui expose parfaitement ces trois positions de la commission.

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zur Förderung der Ziele des Artikels 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransportverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Minderheit I

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Uhlmann)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit II

(Danioth, Bühler, Bühler, Cavelti, Jaggi, Jelmini)

Für eine bestmögliche Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit

a. der alpenquerende Gütertransportverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt; und

b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Minderheit III

(Rüesch, Masoni, Uhlmann)

Zur Förderung der Ziele des Artikels 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransportverkehr in der Regel auf der Schiene abwickelt.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire transalpine,

M. Flückiger, rapporteur: Avant d'en venir à la discussion de détail concernant les divergences, je voudrais vous faire part d'une brève réflexion. Après les débats de notre conseil sur le

sant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Minorité I

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Uhlmann)

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité II

(Danieoth, Bühler, Bühler, Cavelty, Jaggi, Jelmini)

Des mesures appropriées doivent être prises pour une utilisation optimale de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes afin que

- a. le transit transalpin des marchandises se déroule principalement par le rail
- b. les objectifs écologiques visés à l'article premier puissent être atteints.

Minorité III

(Rüesch, Masoni, Uhlmann)

Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule essentiellement par le rail.

M. Cavadini, porte-parole de la minorité I: Nous nous sommes entretenus longuement, très longuement de la question du principe dans les séances de commission puis en plénum. Il m'appartient de respecter le temps de délibération de notre Chambre pour ne pas abuser et redire très brièvement les raisons de notre opposition à l'inscription de cet article 1bis.

Le représentant du Conseil fédéral a dit regretter que cet article 1bis ait pu devenir pendant quelque temps le «Schicksalsartikel» de cette décision parce que ce n'était pas la question du principe même de la réalisation des transversales ferroviaires. Nous le suivons très volontiers, mais il n'empêche – et nous le voyons bien aujourd'hui – qu'il s'agit d'une question de principe fondamentale sur laquelle il n'y a pas, à notre avis, d'accommodement. En effet, si nous examinons la proposition dite de compromis qui vous est présentée aujourd'hui, nous nous arrêtons à deux éléments différents: on demande tout d'abord que le trafic de marchandises se fasse essentiellement par le rail. Quelle est l'application réelle de cette disposition? Que cache-t-elle, que comprend-elle? Si c'est simplement la réinscription d'un principe dont le Conseil national n'a pas voulu, à l'appel nominal, nous ne pouvons certes pas l'accepter. D'autre part, on dit qu'il convient de stimuler ce trafic marchandises par rail grâce à des mesures appropriées. Quelles sont ces mesures appropriées? A l'évidence, il ne peut s'agir que d'incitations financières, ce qui introduira une fois encore des distorsions dans la libre concurrence qui doit s'établir entre les deux moyens de communication, rail et route.

Nous nous étonnons d'ailleurs de l'acharnement que l'on met ici dans la défense de ce principe, alors qu'aujourd'hui le trafic des plus de 40 tonnes est une réalité en Suisse. Nous pouvons le prouver très rapidement. Nous avons ici une autorisation de l'Office fédéral de la police donnée à un transporteur pour circuler en Suisse avec un camion de 44 tonnes. C'est de notoriété publique. Il est donc tout à fait regrettable de vouloir revenir ici avec cette interdiction car, lorsque l'on recourt à la formule essentielle, il est évident que l'on va tout mettre en mesure pour appliquer l'article 1bis tel qu'il avait été défini dans notre première délibération.

Voilà pourquoi nous vous demandons de maintenir la décision du Conseil national, d'appuyer la proposition du Conseil fédéral et d'en rester à la forme simple de l'article premier qui n'interdit pas le transit des marchandises par la route. Nous avons donné l'essentiel des arguments dans d'autres débats, nous avons évoqué l'Europe, nous avons parlé de l'inadéquation de cette réponse à la question formulée. Nous vous demandons donc de renoncer à toute inscription, fût-ce partielle, de ce principe dans les dispositions que nous arrêtons.

Danieoth, Sprecher der Minderheit II: Dieser Artikel 1bis, bezeichnet als Förderungsartikel, ist zum Schicksalsartikel geworden. Er ist nicht unangenehm, aber nicht besonders positiv.

weil hier Farbe bekannt werden muss, weil wir uns nicht mit blossen Deklamationen und schönen Worten begnügen können, sondern weil wir eine Verbindlichkeit in diesen Beschluss hineinbringen.

Diese Verbindlichkeit lässt die Frage stellen, wie glaubwürdig unsere Position beim Volk und in Europa erscheint. Sie sehen mich an der Spitze einer Minderheit. In Tat und Wahrheit entspricht der Antrag im Prinzip – in der Zielrichtung, im Aufbau und in der Verbindlichkeit – dem Beschluss, den Sie das letzte Mal klar gefasst haben: dass sich der alpenquerende Gütertransit später grundsätzlich auf der Schiene abwickeln soll, wodurch die Ziele, auch die ökologischen Ziele, erreicht werden können. Die Frage nach der Bedeutung des Wortes «grundsätzlich» wird in verschiedenen Kritiken aufgeworfen. Für jeden, der objektiv und unvoreingenommen diesen Begriff anschaut, enthält er sinnvolle, notwendige Möglichkeiten von Ausnahmen.

Unser Beschluss ist im Nationalrat – ich habe die ganze Debatte mitverfolgt – mit zunehmender Spannung schlussendlich trotz erheblichem Sperrfeuer der beiden Kommissionssprecher und des bundesrätlichen Sprechers sehr ehrenvoll mit 87 zu 93 Stimmen unterlegen. Ich möchte allen ganz herzlich danken, die sich für diese klare Option ausgesprochen haben. Ich bin sonst nicht unbedingt in Gesellschaft derjenigen Leute, die mich diesmal unterstützt haben. Ich glaube, dass damit der Beweis geliefert wurde, dass bestimmte Klischees, mit welchen uns gewisse Journalisten versehen, doch etwas zu schmalbrüstig sind – weil es hier nicht um Worte, sondern um Taten geht.

Ich habe meinen neuen Antrag über das Wochenende reiflich überdacht und mit Freunden besprochen. Er sieht in zwei Punkten eine Aenderung vor:

1. Weggelassen wird die einleitende, als starr bezeichnete Zeitbestimmung «rechtzeitig auf die Inbetriebnahme». Allerdings wird sie nicht einfach ersatzlos gestrichen, also amputiert, denn nur zeitgerechte Massnahmen können wirklich greifen. Diese müssen teilweise zu Beginn erfolgen; sie müssen aber auch langfristig weitergeführt werden können, weil es sich um eine langfristige Auslastung der Neat handelt, weil wir nicht nur punktuelle, quantitative Umlagerungen haben wollen, sondern eine langfristige Umleitung dieses Sektors, dieser Sparte des Verkehrs – nicht jeden Güterverkehrs, sondern des Gütertransits auf 500 bis 700 km durch die Alpen. Wir müssen hier Rahmenbedingungen schaffen, damit jeder vernünftige Transporteur sagt: Zu diesen Bedingungen steige ich auf die Bahn beziehungsweise den kombinierten Verkehr um.

Dazugekommen ist auch die wirtschaftliche Komponente: Je besser die Neat ausgelastet ist, desto besser kann der Umwelt gedient werden.

2. Ersetzt wird der Ausdruck «ist sicherstellen», der – zumal in der französischen Fassung – als gesetzlicher Zwang missgedeutet worden ist. Ich möchte mehrfach unterstreichen, dass ein solcher gesetzlicher Zwang wegen fehlender Verfassungsgrundlage nicht möglich ist; er wäre mit der Verfassung und auch mit der Tatsache unvereinbar, dass die KVP abgelehnt worden ist. Die KVP-Ablehnung ist also durchaus respektiert worden.

Der neue Antrag der Kommissionsmehrheit, der mit einem sehr knappen Resultat von 8 zu 6 Stimmen zustande gekommen ist, hat zwar das gleiche Ziel einer grundsätzlichen Verlagerung. Er hat aber den Förderungsauftrag an den Bundesrat bedeutend unverbindlicher mit der Wendung «anzustreben» formuliert. Er strebt dieses Ziel an. Wenn sich sonst über Formulierungen diskutieren lässt, hier muss ich grösste Bedenken anmelden – von der Formulierung, aber noch vielmehr vom Geist her, der diese Bestimmung beseelt. Wenn ich den Widerstand des Bundesrates und der Verwaltung gegen jegliche Bestimmung in Richtung Artikel 1bis mitberücksichtige, wenn ich sehe, dass in der Bereinigung des Artikels 1bis nicht etwa die grosse Mehrheit sich zu diesem minimalen Konsens gefunden hat, sondern es nur eine Mehrheit von 9 zu 6 Stimmen war. Es sind also sechs Kolleginnen bzw. Kollegen der Meinung, auch das sei noch zuviel.

Sie haben vorhin Herrn Cavadini gehört; für ihn gilt die absolute, dingliche, unbedingte Verbindlichkeit. Ich habe das schon

gibt mir zu denken. Man sieht jetzt auch die Verwirrung. Ich sehe heute morgen zum ersten Mal, dass noch weitere Minderheiten aufscheinen.

Worum geht es? In der Zielsetzung sind wir uns wohl alle einig: Der Gütertransit muss, wie beschrieben, längerfristig grundsätzlich auf der Schiene befördert werden. Wie können wir dieses Ziel erreichen? Es gibt drei Möglichkeiten:

1. Nichts tun, *laissez faire* – *laissez aller*, bzw. sich mühsam durch die Verhandlungen mit der EG schlagen. Was will die EG? Sie will den 40-Tonnen-Korridor. Sie will 250 Lastwagen pro Tag mit 40 Tonnen – obschon die 50, die Sie versprochen haben, Herr Bundesrat, noch nicht einmal gekommen sind – und das Chaos im Unerland und an andern Stellen noch weiter vergrössern. Sie bringt den Oekobonus, d. h. das System, dass Strassen- und Schienentransporte sich gegenseitig hochschaukeln. Mit andern Worten: Die EG macht weiterhin Druck auf die Schweiz und notabene auf Oesterreich, die Transportkontingente auf der Strasse zu erhöhen und nicht abzubauen.

Ich möchte Sie bitten, auch einmal zur Frage der Auslastung der bereits vorhandenen Huckepack-Angebote Stellung zu nehmen. Der Vorschlag, die Förderungsmassnahmen einer späteren Generation zu überlassen, wie das eine grosse Tageszeitung geschrieben hat, ist wohl allzu blauäugig.

2. Die zweite Möglichkeit, den gesetzlichen Zwang, habe ich bereits ganz klar ausgeschlossen.

3. Also bleibt die dritte Möglichkeit, die Förderungsmassnahmen. Da sind die flankierenden Massnahmen auf der Strasse, die bisherigen, die bekannten – Fahrzeitbeschränkungen, Gewichtsbeschränkungen, Luftreinhalte-Verordnung usw. –, aber auch die zentrierten Massnahmen auf der Schiene, d. h., entgegen gewissen Äusserungen im Nationalrat dürfen die SBB nicht unter die Käseglocke gestellt werden, sondern sie müssen sich dem Wettbewerb stellen, die Kunden holen und sie gut bedienen. Dazu kommt die Förderung auch durch Ueberwälzung – ich sage das hier offen und ehrlich – der internen und externen Kosten des Verkehrs auf der Strasse auf die Benützer. Unbestrittenermassen ist die Mobilität heute zu billig, auf der Schiene und ganz besonders auf der Strasse. Das ist keine Erfindung von mir. Ich könnte hier aus dem Protokoll des Seminars der Ständeratskommission vom 16. Oktober 1990 über die Mobilität zitieren. Viele gescheite Referate, auch gute Aussagen. Ich verweise vor allem auf das Referat von Herrn Professor Frey von der Universität Basel. Er hat ganz genau gesagt, dass es ohne Lenkungsmaßnahmen nicht geht. Es sind kostendeckende Bedingungen anzustreben. Wenn sie auch nicht vom Anfang an erreicht werden können, muss die Zielrichtung doch eindeutig sein. Das ist eine differenzierte Beförderungs- und Preispolitik, in der Luxustransporte – wir haben sie nach wie vor; ich könnte Ihnen wieder Beispiele nennen von unnötigen Transporten, von Leerfahrten –, wirtschaftlich nicht notwendige und ökologisch sinnlose Transporte stärker belastet werden als die notwendigen, die unerlässlichen Transporte.

Ich meine «Freiheit oder Zwang?» sei nicht die richtige Frage. Es braucht soviel Freiheit wie möglich und nicht mehr Einschränkung als nötig. Ich bin überzeugt, dass der Verkehrsinfarkt vorprogrammiert ist, wenn wir jetzt nicht eine gewisse Einschränkung auf uns nehmen.

Vom Bundesrat ist der zeitliche Druck genommen worden. Ich habe auf den Antrag eines Junktims verzichtet, damit der Bundesrat frei verhandeln kann. Der Bundesrat bewegt sich aber nicht in einem luftleeren Raum, sondern wird durch eine solche Bestimmung in seinen weiteren Verhandlungen bezüglich Transportabkommen bestärkt. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass die Schweiz mit einer solchen Bestimmung eine verkehrspolitische Pioniertat erbringen würde. Es handelt sich um einen ersten Schritt in Richtung einer sinnvollen Verkehrsteilung in Europa, und zwar nicht aufgrund von gesetzlichem Zwang, sondern aufgrund der Einsicht, dass Gütertransporte auf weite Strecken nicht in bemannten Lastwagen auf der Strasse, sondern im kombinierten Verkehr auf der Bahn abzuwickeln sind.

Noch ein letztes Wort zur Frage des Referendums: Ich bin persönlich fest überzeugt, dass Herr Bundesrat Ogi die grösste

Gefahr am falschen Ort sieht. Ich sehe das Referendum als solches nicht als Gefahr an, aber den Ausgang einer Volksabstimmung. Nicht die FRS und die Anhänger des unbedingten und ungehemmten Strassentransports werden den Ausschlag geben, sondern die für die Umwelt sensibilisierte Bevölkerung. Und wenn man hier von umerischen Anliegen spricht, dann ist das nur zum Teil richtig. Uri spürt die Situation vielleicht stärker als andere. Uri tritt aber für eine Lösung ein, welche die Schweiz braucht und welche auch in Europa mehr Fuss fassen muss. Ich knüpfe an die Äusserungen von Frau Maji-Weggen von letzter Woche im Unerland an, welche durchaus Verständnis für eine gewisse Kanalisierung aufgebracht hat.

Ich erinnere auch daran, dass VCS, Litra, das Gotthardkomitee und andere Institutionen erklärt haben, eine solche Bestimmung brauche es. Es wäre doch wirklich paradox, ein gigantisches neues Verkehrswerk für das nächste Jahrhundert zu bauen mit Denkmodellen von gestern. Fortschrittliche Transportunternehmer – ich nenne Herrn Bertschi aus dem Aargau – haben die Zeichen der Zeit bereits erkannt und auf den kombinierten Verkehr umgestellt. Tun wir es ihnen gleich mit einem klaren Bekenntnis zu einem verbindlichen Auftrag! Zu einem Auftrag, dessen Verbindlichkeit nur genügend zum Ausdruck kommt im Antrag, den ich Ihnen mit andern Kolleginnen und Kollegen unterbreite und der auch der Auftrag der ehemaligen Mehrheit Ihres Rates ist.

Rüesch, Sprecher der Minderheit III: Nachdem Sie die Fahne jetzt auf den Tisch des Hauses bekommen haben, möchte ich vorerst festhalten, dass mein Minderheitsantrag lediglich eine Modifikation des Mehrheitsantrages darstellt. Die beiden Anträge decken sich wörtlich, mit Ausnahme der letzten Zeile, wo ich das Wort «grundsätzlich» ersetzt habe durch die Worte «in der Regel». Soviel als Vorbemerkung, um den Stellenwert des Antrages einzuordnen; es geht also nur um eine Abweichung in der letzten Zeile von Artikel 1 bis.

Es wird in unserem Lande bekanntlich immer schwieriger, einen Konsens zu finden. Wir kämpfen um einen Kompromiss, nachdem der Nationalrat Position gegen uns bezogen hat; wir müssen ihm ein Stück weit entgegenkommen. Es genügt meines Erachtens nicht, dass alle Parteien Farbe bekennen und auf ihren Positionen bis zum letzten beharren. Darum bin ich sehr froh, dass die Kommissionsmehrheit ein Stück weit zu einem Entgegenkommen bereit ist.

Wir sind uns in der Sache weitgehend einig. Wir wollen den Alpentransitverkehr an Gütern so weit als irgendwie möglich von der Strasse auf die Schiene verlegen. Wir wissen aber – das hat auch Herr Danioth gesagt –, dass ein Verbot des Strassenverkehrs für Transitgüter über die Alpen nicht möglich und nicht tunlich ist. Es wird auch nach der Eröffnung der Neat noch Transporte auf der Strasse geben; wir alle – auch die Vertreter der Mehrheit und der Minderheit III – hoffen, möglichst wenig. Es ist ja kein neuer Geist in diesem Entgegenkommen formuliert, es ist der alte Geist. Im Grundsatz sind wir uns einig. Nun gebe ich Ihnen zu: Sprachlogisch ist die Formulierung «grundsätzlich» durchaus angebracht. Es gibt den Grundsatz, und davon gibt es sprachlogisch somit auch Ausnahmen. Der berühmte Rechtsgelehrte Rudolf von Ihering hat seinerzeit gemeint, der Gesetzgeber müsse denken wie ein Philosoph und sprechen wie ein Bauer. In der Philosophie sind wir uns also weitgehend einig. Damit stellt sich die Frage, wie diese Philosophie formuliert werden soll, dass sie im Referendumskampf vom Volke auch verstanden wird. Unterhalten wir uns deshalb einmal über die Sprache des Volks. Ich beschränke mich damit auf die deutsche Sprache – en français, le mot «principalement» est remplacé par «essentiellement». Zu dieser Aenderung und zum Verhältnis zwischen diesen beiden Begriffen äussere ich mich nicht, aber zur deutschen Formulierung ist folgendes festzuhalten: Wenn jemand sagt, er trinke «grundsätzlich» keinen Alkohol, dann meint man, dieser Mensch trinke nie Alkohol – das ist ein heiliger Grundsatz, den wir einfach nicht durchbrechen –; wenn einer sagt, er trinke «in der Regel» mittags keinen Alkohol, so heisst das, er ist ausnahmsweise, vielleicht wenn der Freund Geburtstag hat, bereit, mit einem Gläschen anzustossen. Im deutschen Sprachgebrauch

ist «grundsätzlich» in der Volksmeinung ein absoluter Begriff, mein Grundsatz ist: Ich trinke keinen Alkohol – fertig; «in der Regel» ist eben weniger streng.

Deshalb bin ich der Meinung, dass wir mit der Formulierung «in der Regel» in der Sache dort sind, wo sprachlogisch im Hochdeutschen das «grundsätzlich» ist, aber vor dem Volke in einem Referendumskampf wesentlich besser bestehen können. Das ist der Grund für die Abänderung des Mehrheitsantrages, welche in der Minderheit III dargestellt ist.

Masoni: Mein Name figuriert sowohl bei der Minderheit I als auch bei der Minderheit III. Das bedeutet, dass ich in den Eventualabstimmungen die Minderheit III der Mehrheit und diese der Minderheit II vorziehen werde. In der endgültigen Abstimmung werde ich aber für den Nationalrat, d. h. für die Minderheit I (Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni und Uhlmann) stimmen. Warum?

Eine inhaltlich entsprechende Bestimmung mit der Elastizität, die jede Norm aufweisen muss, ist in Artikel 2 Litera c enthalten: «Das Konzept umfasst: c. flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.» Ich stehe zu diesem Artikel. Vor einigen Jahren, in der vorletzten Legislatur, hatte ich den Bundesrat um konkrete Massnahmen zur Umlagerung des Verkehrs von Grenze zu Grenze ersucht. Artikel 2 Litera c genügt mir dazu. Zugleich scheint mir die Ansiedlung der Norm in Artikel 2 viel besser als in Artikel 1; Artikel 1 ist im Abschnitt «Grundsatz», Artikel 2 im Abschnitt «Konzept», d. h., hier geht es um die Verwirklichung des Grundsatzes.

Im Grundsatz hätte ich eventuell die technische Möglichkeit sehen können, dass die Linie den gesamten Warenverkehr auf der Schiene abwickeln kann. Diese technische Möglichkeit hätte sicher ins Konzept gehört, aber die Massnahmen, um diese Umlagerung zu begünstigen, gehören nicht in den Grundsatz, sondern ins Konzept. Deswegen scheint mir die Lösung des Nationalrates viel besser.

Vergessen wir nicht, dass das Werk als Ganzes – mit der Möglichkeit, den Warenverkehr auf die Schiene umzulagern – eine grosse internationale Leistung ist und zugleich einen grossen ökologischen Fortschritt bedeutet. Das Werk als solches erfüllt am besten die ökologischen Forderungen von Artikel 1.

Ich bitte Sie, in dieser Differenz dem Nationalrat zuzustimmen.

Lauber: Herr Kollege Rüesch hat dargelegt, dass der Unterschied zwischen der Fassung der Kommissionsmehrheit und der Formulierung der Minderheit III relativ gering ist, indem sich dieser Unterschied auf das Auswechseln des Wortes «grundsätzlich» durch «in der Regel» beschränkt.

Herrn Masoni möchte ich sagen, dass wir in Artikel 2 keine Differenz mehr haben, dass wir uns hier also auf die Formulierungen im Artikel 1bis beschränken müssen.

Die Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission, zu der ich gehöre, hat sich nach eingehender Beratung und entsprechenden Abstimmungen für einen Kompromiss entschieden, und zwar mit 9 zu 6 Stimmen.

Die neue Formel sollte eigentlich für beide Lager annehmbar sein, weil sie Anliegen beider Seiten enthält. Die neue Formulierung gemäss Kommissionsmehrheit hat gewichtige Vorteile. Ich darf sie erwähnen: Die stark kritisierte Terminverpflichtung ist nicht mehr enthalten; das Wort «sicherzustellen», welches im Französischen mit «garantir» als dirigistisch bezeichnet worden ist, fällt ebenfalls weg; die Ökologie ist nicht mehr explizit erwähnt. Mit dem Bezug auf den Artikel 1 des Bundesbeschlusses besteht jedoch Gewähr, dass den Zielen des Umweltschutzes nachgelebt wird.

Die kommerzielle, volkswirtschaftliche Seite vom Alpentransit wird in der Formulierung der Kommissionsmehrheit stärker in den Vordergrund gerückt, und zwar zu Recht. Damit wird nämlich jenen Kritikern begegnet, welche die Neat als finanzielles Abenteuer hinstellen; denn wer kann ernsthaft gegen Massnahmen sein, welche eine gute Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale sicherstellen?

Die Referendumsdrohung seitens der Automobilverbände verliert mit dieser Formulierung wesentlich an Gewicht. Die Umweltverbände dürfen auch gespannt sein auf das Referen-

dum zu verzichten, weil das Ziel der Umlagerung mit dem Wort «grundsätzlich» nicht verlorengeht.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, der Fassung der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Küchler: Ich möchte mich für die Kommissionsmehrheit und vor allem gegen die Kommissionsminderheit I aussprechen, und zwar aus folgenden Gründen: Dem Umfang der Akten, die uns in der Kommission zur Verfügung standen, konnten wir entnehmen, dass sich die Neat ökologisch nur rechtfertigt, wenn wir den Gütertransitverkehr effektiv auf die Schiene verlegen können.

Es handelt sich zwar bei Artikel 1bis entgegen der Benennung, die wir immer wieder gehört haben, nicht um den sogenannten Schicksalsartikel. Aber es handelt sich bei Artikel 1bis zweifelsohne um einen die Vorlage prägenden Artikel, indem er ihr gleichsam den Stempel der Umweltverträglichkeit aufdrückt. Der Artikel bringt also die Vorlage voll und ganz in Übereinstimmung mit dem angestrebten Ziel des qualitativen Wachstums, das der Bundesrat in seinen geltenden Regierungsrichtlinien erwähnt hat. Er gibt uns somit Gelegenheit, dass wir uns konform zu diesen Richtlinien verhalten.

Ein Weiteres: Der Artikel 1bis ist um so notwendiger, als der Nationalrat bei Artikel 2bis unserer Formulierung nicht gefolgt ist und der Schutz der Siedlungsräume nun nicht mehr *expressis verbis* in der Vorlage erwähnt wird.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang aber auch an die Standesinitiative des Kantons Uri, an die sogenannte Alpen-Initiative, der wir mit einem Artikel 1bis den «Referendumswind» aus den Segeln nehmen können.

Schliesslich können wir mit diesem Grundsatzartikel 1bis, der den Abbau der heutigen übermässigen Belastung anstrebt und eine möglichst grosse Auslastung der Neat bewirken will, unserem Verkehrsminister, Herrn Bundesrat Ogi, den Rücken stärken für seine internationalen Verhandlungen mit der EG, vor allem für seinen Kampf bei der Aufrechterhaltung der 28-Tonnen-Limite. Wir können die Flachländer für die Anliegen der Alpenländer sensibilisieren.

Schliesslich bewirkt die neue Formulierung der Kommissionsmehrheit überhaupt keine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, wie dies immer wieder behauptet wird. Nun haben wir eine flexiblere Formulierung. Uebrigens bezieht sie sich ja nur auf den alpenquerenden Gütertransitverkehr, nicht aber auf den Binnenverkehr oder auf unseren Werkverkehr. Wenn es uns gelingt, durch die Neat die schweren Brummer weitestgehend von den Autobahnen zu verbannen und auf die Schiene zu verlegen, dann werden eben die Nationalstrassen – wie dies der Herr Bundesrat ausgedrückt hat – nicht zu Stautrassen, und dies dient wiederum gerade unserem Gewerbe, unserem Tourismus, vor allem aber den Anliegen in den betroffenen Gebieten.

Deshalb erachte ich den Artikel 1bis in der Fassung der Kommissionsmehrheit als sinnvoll. Er ist flexibel und beinhaltet zwei gleichwertige Ziele. Er ist formaljuristisch offensichtlich besser abgefasst als jener der Minderheit II, vor allem aber griffiger als die Formulierung der Minderheit III.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Ducret: Je dirai juste un mot pour soutenir la minorité qui vous suggère de rejoindre le Conseil fédéral et le Conseil national. Tous les discours que nous avons entendus montrent bien ce que vous souhaitez entreprendre. Vous nous proposez un texte où chacun peut trouver ce qu'il cherche, qui permet aux écologistes de dire: «Ah, ça va bien, il n'y aura plus de camions!» et à ceux qui veulent tout de même sauvegarder une partie du trafic routier d'affirmer: «Ah, on pourra quand même passer!» Cela n'est pas de la bonne politique. La bonne politique, c'est de dire la vérité aux gens: nous voulons une économie libérale, où les choix économiques doivent conduire à trouver les meilleures solutions et non les règlements ou les lois. C'est ce discours-là que tient le conseil toute l'année, et c'est ce qui fait mon plaisir de me trouver parmi vous jusqu'à maintenant. C'est parce qu'on a toujours dit: «Le libéralisme est la vraie formule: le choix libre.» Or, vous désirez

un choix libre imposé. Ce n'est pas possible, ce n'est ni chair ni poisson. Je vous conseille très vivement de vous rallier à la décision prise par le Conseil national. Vous êtes en train de naviguer entre les éventuels lanceurs de référendum. Mais je vous trouverai autant de personnes qui lanceront le référendum à cause du texte que d'autres qui y renonceront également à cause de ce dernier. Et puis alors, faut-il faire des concessions aux écologistes et aux Verts? Moi, je n'en fais plus parce que, ne sachant même pas ce que le texte contient, ils ont déjà dit non. Ils agissent de même pour l'Europe. Ils disent non sans savoir. Or, vous faites des concessions et vous diminuez encore la qualité du projet. Vous faites en sorte qu'on va encore additionner les oppositions. Eh bien non, mes chers collègues! Il n'y a qu'une façon d'agir à l'article 1bis, c'est de rejoindre le Conseil national. Tout le reste, ce sont des concessions absolument inutiles.

Je veux encore dire un mot à M. Ogi, conseiller fédéral, et j'espère que cela ne sera pas trop long. Monsieur le Conseiller fédéral, j'ai la plus grande confiance dans votre volonté de réaliser quelque chose. Je ne serai plus membre de ce Conseil lorsque vous entreprendrez le dépôt des projets de lois de construction. Je sais ce qui se passera. Vous ne réussirez pas à faire face à la totalité des dépenses que ceux-ci contiennent. Chacun le sait, nous nous cachons la vérité, les uns et les autres. Nous nous jouons la comédie, mais je sais que vous réussirez à effectuer un choix. Je sais aussi qu'il vous faudra beaucoup de peine pour réussir et je tiens à vous apporter mon appui actuel, mais aussi futur. Si je peux vous rendre service, je serai à vos côtés. Si j'ose me permettre un conseil – je n'ai pas la prétention de croire qu'il soit le seul bon – ce qu'il faudrait entreprendre de toute urgence pour l'Europe – car on l'a oubliée à travers nos tunnels – c'est offrir véritablement un passage à travers les Alpes aux véhicules routiers, c'est-à-dire leur offrir une alternative rapide. Par chance, le tunnel du Loetschberg n'a pas trop de trafic et est prêt à accepter le transport des camions sur trains. Un certain nombre de millions sont nécessaires pour aménager quelques tunnels qui ne disposent pas de la hauteur nécessaire, mais cela est possible. Cela peut être accompli rapidement et cela répondrait aux vœux de la plupart de ceux qui se sont exprimés. Alors, ayez courage. Essayez de réussir cette opération impossible. Faites en sorte que le peuple suisse n'ait pas à payer une facture au-delà de ses capacités.

Mes chers collègues, lorsqu'ensemble nous choisissons une marque de véhicule qui nous conviendrait bien, nous optons souvent pour la Rolls. Dans le cas des transversales alpines, ce n'est pas une Rolls que nous voulons mais une Rolls-Ferrari. Or, c'est un truc hybride, qui ne marche pas. Tout ce que nous avons voté devra être ébranché, taillé. Un choix devra être accompli par le Conseil fédéral, sans cela il n'y aura pas de tunnel à travers les Alpes.

Frau Bühner: Ich bin sehr pessimistisch, was das Schicksal dieser Neat-Vorlage in einer Volksabstimmung betrifft. Wir geben vor, genau zu zielen, und dabei schießen wir mit Schrot. Da ein Konzessionshaken, dort ein Abstrichlein, ein wenig Umweltschutz, ein wenig Kotau vor der Autolobby, ein wenig Finanzrückichten, ein wenig oder auch viel Regionalismus. Das Ergebnis ist das Sowohl-als-auch, und – da stimme ich sogar Herrn Ducret zu – dass man an unserer ehrlichen Absicht, den Lastwagen-Transitverkehr auf die Schiene zu bringen, zweifelt. Ich gehe noch weiter: dass man sogar an dem, was wir ernst meinen, auch noch zweifelt, dass man uns auch das nicht glauben wird.

Die Vorlage ist in Gefahr; nicht weil das Fuder überladen ist, sondern weil es schief geladen ist. Wenn Sie der Minderheit II nicht zustimmen, wird diese schiefe Ladung zum Fiasko führen. Es geht darum, so klar wie möglich zu machen – und sich dazu zu bekennen –, dass der Lastwagen-Transitverkehr auf die Schiene gehört, dass wir dieses Ziel haben und es mit den notwendigen und richtigen Mitteln auch anstreben.

Für mich ist die Formulierung gemäss Minderheit II der ehrlichste Ausdruck dieser Absicht. Herr Ducret, Sie haben diese Absicht nicht, und darum verstehe ich, dass Sie dem Nationalrat und dem Bundesrat zustimmen. Sie haben den Auftrag

danke ich Ihnen – deutlich gemacht. Wir können das nicht klar genug sagen, sonst wird diese Neat vor dem Volk scheitern. Sie ist dann ihren Preis nicht wert, und der Preis ist hoch.

Ziegler: Ich empfehle Ihnen, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen. Der Antrag der Minderheit II ist das Minimum, was noch akzeptiert werden kann. Weniger wäre nichts. Hier reihe ich sowohl den Antrag der Kommissionsmehrheit als auch die Anträge der Minderheiten I und III ein. Wir sind im Begriff, den Bau eines Jahrhundertwerkes, das Milliarden verschlingen wird, zu beschliessen. Die Ziele, die wir mit diesem Werk erreichen wollen, sind klar. Sie sind in Artikel 1 von Bundesbeschluss A formuliert.

1. Wir wollen die verkehrspolitische Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa wahren.

2. Wir wollen die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen.

3. Wir wollen die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten.

4. Wir wollen bereits bestehende, übermässige Belastungen abbauen.

Ich frage Sie, meine Damen und Herren: Wie glauben Sie, diese Ziele erreichen zu können, wenn Sie nicht bereit sind, im Sinne einer Förderungsmassnahme, eines gewissen Förderungsdrucks, sicherzustellen, dass der die ökologischen Belastungen verursachende oder mindestens mitverursachende Fernverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt wird, auf der Schiene notabene, die wir genau für diesen Zweck bauen wollen? Wie wollen Sie die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, wenn Sie nicht die entsprechenden Rechtsgrundlagen schaffen? Die Art und Intensität, wie man sich heute gegen diese Förderungsmassnahmen stellt – wohlverstanden, nur Förderungsmassnahmen –, lässt erahnen, wie weit man bereit sein wird, freiwillig auf die Schiene umzusteigen. Aber auch mit Blick auf Europa, mit Blick auf die EG, ist eine solche Sicherstellung absolut notwendig. Auch von der EG, von Europa, können wir doch diesbezüglich freiwillig überhaupt nichts erwarten. Gerade die Verhandlungen in der Transitfrage zeigen doch deutlich – Herr Bundesrat Ogi –, wie man in Europa, wie die EG Interessenskonflikte im Geiste der Gleichberechtigung und des Respekts vor vitalen Interessen kleiner Gemeinschaften löst bzw. zu lösen versucht. Uri wird übrigens von diesem Jahrhundertwerk betroffen, sogar sehr stark betroffen. Trotzdem stehe ich für den Bau dieser Neat ein. Dies aber nur solange, als man bereit ist, angemessen auch auf die Interessen und Rechte der Betroffenen Rücksicht zu nehmen. Es wäre aber ganz falsch, diese Förderungsmassnahmen, wie sie nun in Artikel 1bis verlangt werden, als unerträgliches Problem hinzustellen. Dass diese Neat, wenn sie gebaut ist, auch benützt wird, liegt im Interesse von uns allen, nicht nur im Interesse der Urner. Niemand baut ein Haus, wenn er weiss – oder mindestens annehmen muss –, dass es nie bewohnt werden wird.

Schliesslich noch ein Wort zu jenen, die den Entscheid darüber, dass sich der Gütertransitverkehr auf der Schiene abzuwickeln hat, nötigenfalls nach dem Bau dieses milliardenverschlingenden Werkes fällen wollen: Glaubt man, dass dannzumal der Entscheid leichter bewerkstelligt werden kann? Ihn dannzumal aufzuheben wäre viel einfacher. Was passiert, wenn dieser Entscheid – obwohl er nötig wäre – nicht zustande kommen sollte? Der Bau der Neat kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Vernünftig und notwendig ist doch, dass dieser Entscheid heute gefällt wird.

Meines Erachtens ist der Beschluss, wie ihn der Ständerat am 18. September 1991 gefällt hat, richtig. Logischerweise müssen wir deshalb daran festzuhalten. Auf jeden Fall sind die Ziele des Artikels 1 mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit und mit dem Antrag der Minderheiten I und III nicht zu erreichen. Im besten Fall wird hier ein Ziel erreicht werden können, nämlich die verkehrspolitische Stellung der Schweiz in Europa zu wahren.

Ich will nicht etwas «anstreben», sondern ich will erstens die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen, diesen Schutz nicht nur anstreben. Zweitens will ich die bereits bestehenden übermässigen Belastungen abbauen, diesen Abbau nicht anstreben. Drittens will ich die Strassen vom

Güterfernverkehr entlasten, diese Entlastung nicht nur anstreben.

Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit und dem Antrag der Minderheiten I und II wird nichts Verbindliches ausgesagt. Ich ersuche Sie deshalb, verbindliche Aussagen zu machen und dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Ich möchte meinen Ausführungen vier Punkte voranstellen.

1. Zunächst möchte ich Sie bitten, in dieser Session zu entscheiden. Einige Redner haben nun vom Rendezvous mit Europa gesprochen. Sie haben der Presse entnehmen können, dass ein solches Rendezvous am 21. Oktober 1991 in Brüssel oder in Luxemburg stattfinden wird. Wenn Sie in dieser Session nicht entscheiden, dann wird die schweizerische Delegation, angeführt von Herrn Aussenminister Felber und von Volkswirtschaftsminister Delamuraz, geschwächt nach Luxemburg oder nach Brüssel reisen. Man wird den Nichtentscheid in dieser Session interpretieren und die schweizerische Glaubwürdigkeit in bezug auf die Lösung des Transitbereichs in Frage stellen; auch unsere Entschlossenheit, nicht nur zu reden, sondern zu realisieren, wird angekratzt sein. Ich bitte Sie wirklich dringend, dieses Geschäft noch in dieser Session zu verabschieden.

2. Herr Ständerat Cavadini und andere haben von diesem Artikel 1 bis als Schicksalsartikel gesprochen. Man hat diesen Artikel 1 bis zu einem Schicksalsartikel emporstylisiert. Ich muss das sagen, denn das, was in diesem Artikel 1 bis war oder ist, ist bereits in den Artikeln 1 und 2 irgendwie festgehalten. Ich habe den Eindruck, dass es Parlamentarier gibt, die diesen Prestigeartikel – diesem Artikel 1 bis – brauchen, diese Kampfstätte benötigen, um den Notausgang in Richtung Referendum zu finden, also eine Beteiligung am Referendum zu rechtfertigen. Ich weiss, das Referendum ist ein Volksrecht; aber ich bin überzeugt: Das Volk wird im nächsten Jahr darüber abzustimmen haben, und das ist gut; das Volk wird der Neat zustimmen.

3. Diejenigen, die immer wieder mit dem Referendum drohen, müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Sieger von heute womöglich die Verlierer von morgen wären. Wer wird der Verlierer sein, wenn wir die Neat nicht bauen können? Das Volk wird im Jahre 2015, 2025 der Verlierer sein; unsere Kinder werden die Verlierer sein, weil sie dann versuchen müssen, diesen zusätzlichen Verkehr, der zu einem Chaos führen wird, irgendwie auf der Strasse oder über veraltete Infrastrukturen der Eisenbahn abzuwickeln – ein Ding der Unmöglichkeit!

4. Bei dieser Ausgangslage, wo man hüben und drüben droht, sollten wir einen Konsens suchen. Ich möchte Sie bitten, auf diesen Mehrheitsbeschluss einzutreten. Damit haben dann auch die Automobilverbände und die grünen Organisationen Schwierigkeiten, eine Referendumsbegründung zu liefern. Ich bitte Sie, zu versuchen, eine Brücke zu bauen. Auf dieser Brücke könnten sich beide etwas in Richtung Mitte bewegen in dem Sinne, dass man sich vorstellt, was ohne die Neat wäre. Was wäre heute dieses Land ohne die SBB? Wir hätten bereits das Chaos, wenn unsere Vorfahren so geurteilt hätten.

Zum Schluss, bevor ich auf die einzelnen Voten eingehe, möchte ich Sie doch bitten, etwas mutiger in die Zukunft zu blicken.

Frau Bühner, Sie haben vor 14 Tagen hier in diesem Rat gesagt: Es gibt keine Alternative zur Neat. Heute tönt es schon ganz anders, wenn Sie sagen, Sie seien bei dieser Ausgangslage pessimistisch: Man kann diesen Pessimismus auch herbeireden, man kann ihn auch haben; man kann das hier auch sagen. Aber wir sind irgendwie dazu verdammt, Lösungen zu suchen und nicht einfach immer nein zu sagen. Abstellen, Aussteigen, Aufhören! Das ist doch nicht die Lösung in der heutigen Zeit! Wir müssen dieses Problem irgendwie lösen.

Herr Ducret, ich möchte Sie bitten, jetzt nicht von der Stange zu springen. Sie sagen zwar, man solle es tun. Aber auf der anderen Seite hegen Sie auch grosse Bedenken. Wenn ich Sie so höre, könnte ich eigentlich nicht mehr schlafen.

Aber wir müssen etwas tun. Diese Alternative ist keine echte Alternative. Also packen wir das Ding doch an, und zwar mu-

können! In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, dass Sie der Mehrheit Ihrer Kommission folgen und diesen Text genehmigen.

Ich möchte das kurz begründen. Mit dieser Fassung – so glaube ich – müssen sowohl die Automobilverbände als auch die grünen Organisationen und die Umweltverbände leben können. Ich bin des weiteren der Meinung, dass dieser Kompromiss die Steine des Anstosses des Nationalrates entfernen wird, ohne zugleich das Anliegen des Ständerates aufzugeben. Denn folgende Elemente sind wichtig: Zeitlich werden wir flexibler. Vom Grundsatz der Umlagerung auf die Schiene wird es auch in Zukunft sinnvolle Ausnahmen geben müssen. Solange Europa diesen kombinierten Verkehr nicht akzeptieren will, sollten wir jetzt nicht mit einer Art Verbot weitere Hindernisse schaffen. Das betriebswirtschaftliche Ziel einer guten Auslastung der Bahninfrastruktur erhält durch diese neue Formulierung das nötige Gewicht. Es wird keine Garantie einer Umlagerung verlangt, die kaum praktikabel wäre. Hingegen wird das Ziel, das weiterhin anerkannt ist, klar vorgegeben.

Herr Daniöth hat gesagt, wir sollten zur Kenntnis nehmen, dass auch Frau Maji-Weggen für diese Lösung sei. Herr Daniöth war nicht dabei, als ich mit ihr unter vier Augen gesprochen habe. Sie hat weiterhin 250 Lastwagen pro Tag als Ausnahme verlangt, obwohl sie vorher und nachher der Presse erklärte, sie sei eine halbe Schweizerin, und sie liebe die Schweiz. Das alles genügt nicht. Die Forderung ist nach wie vor hart, das ist klar. Ich habe diese 250 Lastwagen selbstverständlich abgelehnt.

Herr Daniöth, Sie haben gesagt, in Ihrer Region bestehe schon heute ein Chaos auf der Strasse. Ich muss sagen: Frau Maji-Weggen hat mich bei der Fahrt nach Wassen gefragt: Warum sind eigentlich so wenig Lastwagen auf dieser Autobahn? Ich habe ihr geantwortet, es sei eine schlechte Zeit, schlechtes Wetter usw. Herr Daniöth, Sie sagen, es fänden Leer- und Luxusfahrten statt. Das stimmt alles, aber das haben andere auch. Wir sind eben nicht eine Insel der Seligen, die sich abheben und von dieser ganzen europäischen Entwicklung distanzieren kann. Wir müssen in diesem Lande Schweiz irgendwie mit den europäischen Gegebenheiten leben. Ich bin deshalb der Meinung, dass der Antrag Daniöth zu nahe beim ursprünglichen Text liegt, als dass ihn der Nationalrat problemlos annehmen könnte. Sie wissen: Im Nationalrat hat eine Abstimmung unter Namensaufruf stattgefunden.

Ich bin auch der Meinung, dass der Minderheitsantrag Rüesch eine weitere Schwächung gegenüber der Formulierung der Mehrheit bedeutet: Es ist zwar nur eine geringfügige Formulierungsänderung, «in der Regel» statt «grundsätzlich». Für mich wäre das akzeptierbar. Aber es ist dann kein Kompromiss mehr, der – so meine ich – auch im Nationalrat akzeptiert werden könnte.

In Anbetracht dieser Ausgangslage bitte ich Sie, diese Brücke zu bauen, sich auf diese Brücke zu begeben. Sie könnte tragfähig sein, wenn Sie wollen. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und dafür besorgt zu sein, dass wir dieses Geschäft in dieser Session abschliessen können.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	16 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	16 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	12 Stimmen

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

M. Flückiger, rapporteur: Nous trouvons ici la seconde divergence, à propos du «tracé ménageant l'environnement». Le Conseil national a ajouté cet article. Le Conseil des Etats a précisé une formulation dans un sens qui était indubitablement celui du Conseil national. Par 93 voix contre 14, le Conseil national a maintenu sa propre formulation. Dès lors qu'il s'agit plus d'une question de nuance que d'une question de fond, votre commission vous propose de vous rallier au Conseil national.

Danioth: Aus der Hektik dieser Behandlung der Vorlage, welche für die Seriosität der Arbeit alles andere als zuträglich ist, ist es geschehen, dass dieser Artikel 2bis jetzt in der Kommission ohne einen Gegenantrag durchgegangen ist.

Ich möchte hier den Antrag stellen, an der Fassung des Ständerates festzuhalten. Ich möchte auf das verweisen, was wir das erste Mal ausgeführt haben: Der Schutz der Siedlungsräume ist sehr dringend, er ist nicht identisch mit dem allgemeinen Begriff der Umwelt, der eher als Ergänzung angesehen wird. Wir haben auch unsere guten Gründe, hier eine zusätzliche Formulierung aufzunehmen, weil Planungsvarianten vorhanden sind, wo man einfach Städte und Dörfer durchfahren will. Man muss andere Lösungen suchen. Herr Bundesrat Ogi hat gefragt, ob das eine Unterfahrung bedinge. Das kann heute nicht beurteilt werden; auf alle Fälle haben die Siedlungsräume erste Priorität. Es ist für mich völlig undenkbar und unbegreiflich, wie der Nationalrat diesen Begriff herausstreichen konnte – offensichtlich aus dem Bestreben heraus, hier keine zusätzlichen Kosten zu riskieren. Es ist die Geisteshaltung, die Art und Weise, die mir zu denken geben.

Ich möchte hier noch auf das Votum von Herrn Bundesrat Ogi zurückkommen, nicht aus referendumpolitischen Gründen; seit Jahren sind das Anliegen, die ich vertrete: Ich glaube, wenn wir das nicht machen, dann werden wir nicht glaubwürdig erscheinen, dann werden wir in Europa als Leichtgewichte genommen, welche nicht einmal eine Rückenstärkung des Parlaments in Anspruch nehmen.

Aus diesem Grund möchte ich Ihnen beantragen, an Artikel 2bis festzuhalten; wir haben ohnehin Differenzen mit dem Nationalrat. Ich bin für eine seriöse Behandlung; ob sie nun diese Session abgeschlossen werden kann oder nicht. Diese Priorität ist wichtiger als die Frage, ob der Beschluss heute oder in ein paar Monaten erfolgt.

Bundesrat Ogi: Es ist selbstverständlich, dass das Geschäft seriös behandelt werden muss, auch wenn Sie es in dieser Session verabschieden.

Der Nationalrat hat diesen Beschluss Ihres Rats mit 93 zu 14 Stimmen abgelehnt. Ich möchte Sie bitten, dem Nationalrat zu folgen. Ich habe die Begründung in diesem Rat bereits gegeben und in der Kommission sogar mehrmals geäußert. Der Begriff der Siedlungsräume hat einen unklaren Stellenwert, und er wird in der Auslegung Probleme bringen. Was heisst «Schutz der Siedlungsräume»? Heisst das mehr Tunnel; heisst das eine Metro? Diese Fassung weckt weiterhin sehr hohe Erwartungen auf sichere Untertunnelungen oder Umfahrungen. Ich muss Ihnen sagen: Das könnten wir im Rahmen der Neat nicht tun. In diesem Sinne ist dieser Passus völlig unrealistisch und in einem gewissen Sinne auch unverantwortlich, weil er Erwartungen schürt, die wir nicht erfüllen können. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass wir eine Lärmsanierungspflicht haben, sie ist in Artikel 9 des Umweltschutzgesetzes und in Artikel 7 dieses Beschlusses verankert und zudem abgestützt in einer allgemeinen Lärmschutz-Verordnung des Bundes.

Ich möchte Sie dringend bitten, hier keine Differenz zum Nationalrat mehr zu schaffen und Ihrer Kommission – die Kommission hat ja jetzt auch noch einige Stunden getagt, wenn ich richtig zusammengezählt habe, hat sie sich 2,5 Stunden mit den Differenzen beschäftigt – zu folgen.

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Kommission

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich ist und eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva nicht verunmöglicht wird.

Art. 3 al. 2

Proposition de la commission

.... de Luino et de manière qu'une éventuelle extension ultérieure en direction de la Surselva ne soit pas rendue impossible.

M. Flückiger, rapporteur: A cet article 3, alinéa 2, le Conseil des Etats a complété l'option en direction de Luino prévue par le Conseil national. Cette ligne doit être construite de manière à pouvoir être étendue en direction de la Surselva et du lac de Côme. Pour sa part, le Conseil national a biffé cette disposition.

Votre commission vous propose, par 12 voix contre 3, d'adopter une solution de compromis qui modifie le texte du Conseil national dans le sens suivant: «de Luino et de manière qu'une éventuelle extension ultérieure en direction de la Surselva ne soit pas rendue impossible.»

Cavelty: Ich erlaube mir, zu diesem Punkt kurz das Wort zu ergreifen, obwohl gegen die Version der Kommission keine Opposition angekündigt ist. Ich ergreife das Wort vor allem, weil prominente Mitglieder der nationalrätlichen Kommission da sind, und weil ich gerne einmal die Gelegenheit wahrnehme, zu erklären, worum es eigentlich geht.

Der Antrag ist übrigens vom Bundesrat von Anfang an angenommen worden. Es geht nicht um die Vergoldung der Hörner des Steinbocks in Graubünden. Es geht schlicht und einfach um den letzten Rest einer Politik, die 150 Jahre gedauert hat, den letzten Rest der Hoffnung auf eine Ostalpenbahn.

Die Situation in Europa hat sich im letzten Jahr geändert, dass die Prognosen von früher wirklich nicht mehr zutreffen, wonach aus dem östlichen Raum Europas und aus dem südlichen Raum Deutschlands in Zukunft nicht erheblich mehr Verkehr zu erwarten sei.

Nun haben Sie und wir die Variante Wädenswil gewählt. Sie wird sogar als Ostalpenbahn gepriesen. Ich rede gar kein Wort dagegen. Ich möchte die Anhänger dieser Variante nicht vor den Kopf stossen. Aber ich möchte sagen: Wenn der Verkehr aus dem Osten wirklich auf uns zukommt, dann genügt diese Bahn unter keinen Umständen. Sie wollen doch nicht den ganzen Verkehr, der einfliesst – und das ist vor allem Güterverkehr –, auf eine Ehrenrunde durch die Innerschweiz schicken, eine Ehrenrunde durch Zug, Luzern, Uri! Das geht doch nicht! Warum nicht am Rande der Schweiz bleiben, wenn es soweit kommt? Warum nicht am Rande der Schweiz bleiben, wo der Verkehr ja hineinkommt, und warum nicht die schnurgerade Linie des Rheintals benützen, die schon besteht? Herr Rüesch hat auch schon für diese Linie gesprochen. Warum nicht diese Linie benützen bis hinauf, wo sie von der Gotthardtransversale durchquert wird, um dort dann eine Einmündung dieser Linie zu realisieren? Das war und ist die Idee des Ypsilons in der Mini- oder Maxiform, wie Sie wollen.

Es bleibt für den Fall, dass dieser Mehrverkehr wirklich entsteht, nichts anderes übrig, es sei denn, dass Sie morgen oder übermorgen oder in einigen Jahren nochmals eine völlig neue, zusätzliche Transversale bauen wollen. Wir haben eine, und die genügt, wenn man sie richtig konzipiert.

Nun, ich habe auch Kompromisse schliessen müssen – schon seit zehn Jahren bin ich daran –, immer grössere Kompromisse. Jetzt ist nur noch ein Hoffnungsschimmer, nur noch ein Kompromiss des Kompromisses übriggeblieben: dass das nicht verunmöglicht werden soll, wenn es einmal soweit ist. Da sollte der Nationalrat auch zustimmen.

Nun, was kostet die Geschichte? Bei allen anderen Varianten, z. B. Luino, hat kein Mensch gefragt, was sie kostete. Es braucht eine gewisse Ausbuchtung und Vorbereitung für den späteren Fall. Die Experten – die immer im Hintergrund geblieben sind, das sind übrigens die gleichen, welche die Planung gemacht haben und dafür Milliarden kassieren – sehen nicht gerne ir-

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

18 Stimmen

Für den Antrag Danioth

16 Stimmen

gendeine Variante. Sie haben sofort gewusst, dass die Variante 70 Millionen kostet. Zwar wissen sie nicht, wo die Schächte hinunterkommen, sie wissen auch nichts Genaues über den Verlauf der Transversale, hingegen wissen sie ganz genau, dass die Sache mindestens 70 Millionen Franken kostet. Das zeigt doch, wie gearbeitet wird!

Ich meine, gratis wird diese Vorbereitung nicht sein. Ob sie nun 70 Millionen Franken kostet – davon entfallen 5 bis 10 Millionen Franken auf Planungskosten für den Expertenvorschlag, denn die Experten arbeiten ja nicht gratis – oder 30 Millionen Franken, wie man auch hört, oder 10 Millionen Franken, ist unerheblich. Zu messen sind die Kosten am ganzen Problem, nämlich dass man sich für die Zukunft die Möglichkeit offenhält, die Ostalpenbahn innerhalb vernünftiger Grenzen zu realisieren. Die Sache ist am ganzen Aufwand von 15 Milliarden Kosten zu messen. Es gibt noch viele Ausbuchtungen und wahrscheinlich noch viele Kurven, die auch nicht jedesmal speziell ausgerechnet werden. Warum ist man da so pingelig und will genau wissen, was das kostet? Es kostet im Moment nicht sehr viel, es ist aber ausserordentlich wichtig. Es ist auch aus prinzipiellen Gründen wichtig. Deshalb hat mich Herr Bundesrat Ogi auch unterstützt. Ich hatte seinerzeit schon die Unterstützung von Herrn Bundesrat Schlumpf. Die Leute, die gesamtheitlich denken, sehen das ein: Es geht um die Verwirklichung des Grundsatzes des Baukastensystems. Wenn es nötig wird, so hat man die allfälligen Vorbereitungen bereits getroffen. Wir sparen dann Hunderte von Millionen, ja, von Milliarden Franken ein, wenn wir das jetzt für relativ wenig Geld vorbereiten. Das hat also nichts mit einer Bevorzugung von Graubünden zu tun.

Ich wurde letzte Woche in einer sehr berühmten Zeitung der Unverfrorenheit bezichtigt, weil ich dieses Problem aufs Tapet gebracht habe. Das hat mich traurig gestimmt. Ich habe mich nie für unverfroren gehalten in all den Jahren, da ich da war. Es geht mir nicht darum, irgendwelche Millionen herauszuholen. Es geht mir wirklich um ein Prinzip, für das ich seit zehn Jahren kämpfe und weswegen ich nächtelang nicht schlafen kann. So ist die Geschichte, und das nennt man unverfroren. Ich habe mich dann getröstet mit dem romanischen Spruch: Jeder gibt von dem, von dem er selbst am meisten hat. Das an die Adresse dieses Kommentators, der mich der Unverfrorenheit bezichtigt.

Ich bitte Sie also, dem Antrag der Kommission zuzustimmen, und ich bitte die Damen und Herren des Nationalrates, dafür Verständnis aufzubringen.

M. Cavadini: Je voudrais faire une brève remarque à l'intention du procès-verbal. On a fait, d'une bonne proposition, un catalogue des désirs régionaux en maintenant des propositions qui alourdissent le projet, au point – je le répète inlassablement, mais personne ne me croit – de le rendre irréalisable en raison des coûts qui ne sont pas évalués et des propositions qui n'ont fait l'objet d'aucune approche technique.

La majorité de la commission vous recommande d'accepter la proposition très bien défendue tout à l'heure par M. Cavelti. Une minorité s'y est opposée, si faible qu'elle n'a pas voulu présenter de proposition ferme au plénum. Nous avons simplement enregistré que cette proposition ne coûtera rien, ou si peu – de 5 à 10 millions. Alors, pour l'histoire, nous enregistrons le fait et nous ne nous opposerons pas formellement à ce qui nous coûte si peu.

Bundesrat Ogi: Was heisst Baukastensystem? Es bedeutet, dass man jederzeit anhängen, anbauen kann und darf und dass man sich keine Möglichkeiten verbaut. Nachdem wir uns bei gewissen anderen Grossprojekten Möglichkeiten für die Zukunft verbaut haben, sollten wir das hier nicht tun. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat der Meinung ist, diesen «Kompromiss des Kompromisses», wie ihn Herr Ständerat Cavelti nannte, könne man eingehen. Er wird aber etwas kosten, Herr Ständerat Cavadini; es kann nicht mit 5 bis 10 Millionen Franken abgetan werden, das möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte gesagt haben.

Vorhin wurden meine Mitarbeiter kritisiert. Ich möchte diese Kritik zurückweisen. Wenn wir einen Anschluss an die Sur-

selva im Innern des Gotthardtunnels vorsehen wollen, der dem Wort «Anschluss» auch gerecht wird – indem man nämlich einmal anschliessen kann, ohne dass die Züge auf 30 km/h abgebremst werden müssen –, braucht es mindestens eine Ausbuchtung über etwa 500 m; das ist das absolute Minimum, das wir tun müssen. Wir haben das ausrechnen lassen. Man kann alles in Frage stellen, alles, das ganze Projekt. Man kann auch die Studie von Herrn Ingenieur Amberg in Frage stellen. Nach ihm kommt der Anschluss auf 90 bis 110 Millionen Franken zu stehen. Ich habe gesagt, das sei zu viel. Sie haben kritisiert, wir hätten noch Projektierungskosten eingerechnet. Ich habe sie abgezogen, auch deshalb spreche ich von 70 Millionen Franken. Billiger ist es aber nicht zu machen. Ein Kilometer Tunnelarbeit im Gotthardtunnel – ich kenne das Gestein nicht, es kann Granit sein, es kann leichteres Gestein sein – wird in der Regel 70 Millionen Franken kosten, mit Differenzen plus/minus 30 Prozent. Etwas wird es also kosten. Ich bin aber der Meinung, das sollten wir tun. Wir sollten es tun, damit wir die Zukunft nicht verbauen.

Herr Ständerat Cavelti hat recht. Ich hoffe, dass Sie ihm und dem Bundesrat jetzt zustimmen und dass er ab heute abend wieder gut schlafen kann. Ich bitte Sie, Herrn Cavelti zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 5 Abs. 2

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 5 al. 2

Proposition de la commission
Maintenir

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 5, alinéa premier, l'engagement a été pris de construire une ligne TGV Genève-Mâcon, en dépit du fait que le lien entre la réalisation de cette ligne en tant qu'accès aux tunnels alpestres suisses ne paraît pas si évident à première vue. A l'alinéa 2 de ce même article, le Conseil national a inclus les autres liaisons avec la France et l'Italie et le Conseil des Etats a identifié formellement les liaisons entre la France et la Suisse à la portion de territoire comprise entre Bâle et Genève. Le Conseil national a décidé de maintenir sa version, volontairement plus vague.

Votre commission vous propose de maintenir les décisions prises au Conseil des Etats. Permettez-moi d'ajouter, à titre personnel, qu'un non au franchissement de la frontière, entre Bâle et Genève, serait très mal interprété dans la région jurassienne où toutes les énergies sont tournées vers le désenclavement de régions qui ont beaucoup à apporter à la Suisse dans la perspective d'une coopération transfrontalière, conséquence de l'intégration européenne.

Mes chers collègues, il est des espoirs que l'on ne saurait décevoir, à moins de commettre une faute. Sans les désigner nommément, les pénétrantes de Vallorbe, des Verrières et de Boncourt sont comprises implicitement dans la formulation de l'article 5, alinéa 2, de la version que votre commission vous propose, à l'unanimité.

Bundesrat Ogi: Ich weiss, dass ich hier auf verlorenem Posten sitze, wenn ich das Resultat der gestrigen Abstimmung in Ihrer Kommission betrachte, an der ich wegen der Fragestunde des Nationalrates leider nicht teilnehmen konnte.

Ich möchte Sie aber daran erinnern, dass wir hier die Neat-Botschaft beraten. Wir können nicht auch noch den Regionalverkehr integrieren; Sie müssen hier also konsequent sein. Wenn Sie Ihrem Präsidenten zustimmen, darf das nicht so interpretiert werden, dass wir dann sämtliche Anschlüsse zwischen Basel und Genf gleichwertig behandeln müssen. Wir haben auch hier Schwergewichte zu setzen, und wir haben gegenüber den Franzosen klare Zeichen zu setzen, wo wir die Anschlüsse im TGV-Bereich wollen. Wir müssen diese Anschlüsse dort haben, wo wir mit einem Verkehrsaufkommen rechnen können. Wir können nicht überall kostspielige TGV-Linien einführen. Wenn das aber so verstanden wird, opponiere ich nicht.

Auf der anderen Seite muss ich bemerken, dass es noch Grenzanschlüsse zu Italien gibt, die auch nicht ganz in Vergessenheit geraten sollten. Der Bundesrat hat sich immer für die Eingangspforte Basel und für die Eingangspforte Genf eingesetzt. Wenn wir allzuviel wollen, riskieren wir, dass wir von den Franzosen nichts bekommen.

Miville: Nach den letzten Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi möchte ich feststellen, dass die Formulierung des Ständerates, an der wir festhalten wollen, nicht davon spricht, den TGV einzuführen, sondern die Verbindungen zu schaffen. Das scheint mir eine flexible Formulierung zu sein. Dass Verbindungen von Basel und Genf zu diesen TGV nötig sind und dass diesbezüglich hoffentlich keine Rangordnung geschaffen wird, in der Basel zu kurz käme, daran liegt mir schon. Von daher möchte ich der Formulierung des Ständerates das Wort reden.

Angenommen – Adopté

Art. 6 Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6 al. 1bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Reichmuth: Ich möchte zu Artikel 6 Absatz 1bis das Wort ergreifen, und zwar nicht deshalb, weil ich einen guten Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse der Neat in Frage stellen möchte.

Die Diskussion dreht sich lediglich um die Frage, wie dieser Anschluss bewerkstelligt werden kann und soll.

Wie Sie wissen, habe ich bereits bei der Erstbehandlung der heutigen Vorlage in unserem Rat meine Bedenken angemeldet gegen den Bau des Hirteltunnels und dessen Fixierung im vorliegenden Bundesbeschluss. Meine Einwände erfolgten in zweifacher Hinsicht:

Erstens fand ich – ich finde es auch heute noch – verfehlt, den gesamten Ostschweizer Verkehr, sowohl von Zürich als auch vom Ricken und von Sargans her, samt und sonders in der Agglomeration Baar/Zug zu kanalisieren. Die Auswirkungen auf diese stark überbaute Gegend hat Ihnen Kollege Iten vor zwei Wochen ausführlich geschildert.

Zweitens habe ich auf die Auswirkungen dieser geplanten Verkehrsumleitung auf die Südostbahn zwischen Pfäffikon SZ und Arth-Goldau hingewiesen.

Ich blieb mit meinen Einwänden und Bedenken nicht alleine. Bei der letzten Behandlung der Vorlage im Nationalrat haben die Kollegen aus Schwyz und Zug ebenfalls auf die geplante Fehlentwicklung hingewiesen. Nationalrat Stucky hat nochmals versucht – wie schon vorher Nationalrat Weber –, für die Anbindung des Ostschweizer Verkehrs an die Neat zwischen Zürichsee und Arth-Goldau eine offener Formulierungen in das Gesetz zu bringen, die, je nach dem Ergebnis weiterer Abklärungen, andere Lösungen zugelassen hätte. Doch es hat nicht sollen sein.

Im Gegensatz zu andern Neubaustrecken, wo im Beschluss Optionen in allen Richtungen offengelassen wurden, wird nun der Hirteltunnel als einzige Möglichkeit in der Vorlage starr fixiert, weil der Nationalrat den Antrag aus dem Kanton Zug verworfen hat.

Hier werden Möglichkeiten für die Zukunft verbaut, was Herr Bundesrat Ogi vorhin selber verhindern wollte. Ich vermute und bin davon überzeugt, dass sich diese Fixierung bei der weiteren Projektierung als grosses Handicap herausstellen wird.

Was die Auswirkungen auf die Südostbahn betrifft, so sind die Bedenken auch nach der Jubiläumsversammlung vom letzten Samstag nicht ausgeräumt.

Wohl hat Herr Bundesrat Ogi der SOB einen Korb voll guter und wohlgemeinter Ratschläge ins zweite Jahrhundert mitgegeben. Die SOB habe noch fünfzehn Jahre Zeit, um zu zeigen, wie gut und unverzichtbar sie sei. Ihre Rettung bestehe in ei-

nem neuen Leitbild, das die Möglichkeiten im Touristenverkehr und den Agglomerationsverkehr Richtung Zürich besser ausschöpfe, die Verbindungen Innerschwyz/Ausserschwyz aufwerte und mehr originelles Rollmaterial einsetze. Ich gestatte mir die Bemerkung, dass die Südostbahn diese Anstrengungen bereits bisher erbracht und auch Erfolg gehabt hat.

Das ist alles gut und recht; aber wenn der Südostbahn die attraktiven Schnellzugsverbindungen weggeleitet werden, wird ihre Existenzgrundlage ernsthaft gefährdet.

Immerhin konnten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat die Schweizerische Südostbahn auch in Zukunft als unentbehrlich betrachtet. In diesem Sinne sind auch die Investitionen der Südostbahn innerhalb des achten Rahmenkredites auf Seiten des Bundes nicht bestritten. Aber damit kann es nicht sein Bewenden haben. Die Attraktivität der Südostbahn in bezug auf ihr Rollmaterial und ihre baulichen Anlagen muss auch längerfristig gesteigert werden können; wenn die Ausfälle zufolge der Ableitung des Ostschweizer Verkehrs kompensiert werden sollen.

Die Südostbahn und die an ihr beteiligten Kantone erwarten daher vom Bundesrat, dass er die so oder so notwendigen Investitionsvorhaben auch längerfristig nicht in Frage stellt.

Ich glaube, eine solche Zusicherung ist das Minimum, das die an der Südostbahn anliegenden Gebiete verlangen müssen, damit sie dem Neat-Konzept in einem Referendum überhaupt zustimmen können. Das gilt es, Herr Bundesrat, für die nähere und weitere Zukunft der Eisenbahnpolitik zu bedenken.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Art. 6bis

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

M. Flückiger, rapporteur: L'article 6 n'a fait l'objet que de modifications de caractère rédactionnel de la part du Conseil national, nous n'y reviendrons donc pas.

L'article 6bis, en revanche, qui concerne l'aménagement des lignes d'accès, a été ajouté par le Conseil national. Le Conseil des Etats a complété la formulation de cet article. Dans un esprit d'égalité de traitement, il l'a étendu aux lignes d'accès méridionales et aux gares de jonction. Mais il a biffé la déclaration relative au financement. Le Conseil national a décidé, à une majorité évidente, de maintenir sa version, mais il a ajouté la disposition concernant la coordination avec les compagnies de chemins de fer privés.

Votre commission vous recommande maintenant à l'unanimité d'adopter une solution de compromis qui modifie la version acceptée par le Conseil national, soit: «du Plateau ainsi que dans le sud du pays ... elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés». Par ailleurs, votre commission vous propose d'accepter un postulat concernant la gare de Lucerne.

Bühler: Ich spreche zu Artikel 6bis und gleichzeitig auch zum Postulat der Kommission; hier besteht eine Abhängigkeit.

Ich war über die Streichung des Nationalrates von Knotenbahnhöfen enttäuscht – enttäuscht darüber, dass Regionen unterschiedlich behandelt werden. Einzelne Regionen, zum Beispiel die Ostschweiz, Zürich, werden mit der Neat verknüpft, andere, so Luzern, nicht. Bundesrat und Nationalrat fanden aber, das Anliegen von Luzern – Kapazitätssteigerung der Bahnanlagen – sei berechtigt; es gehöre jedoch nicht oder nur teilweise zur Neat-Vorlage, sondern viel eher zur

«Bahn 2000». Aus diesem Grunde verzichte ich auf einen weiteren Antrag.

Die Kommission schlägt nun geschlossen ein Postulat vor, das einen Bericht verlangt, in dem aufzuzeigen ist, wie, wann, durch wen und in welchem Ausmasse die Kapazitätssteigerung der Bahnanlagen Luzern (Bahnhof Luzern inklusive Einfahrt) vorgenommen wird.

Luzern als Touristikzentrum ist auf internationale Zugverbindungen besonders angewiesen. Es wird heute schon von internationalen Reisezügen der Nord-Süd-Linie umfahren. Wenn nicht etwas entgegengestellt wird, werden Luzern und die gesamte Innerschweiz wirtschaftlich wesentlich geschwächt. Wir sind bereits heute nicht auf Rosen gebettet. Die Kapazität der Bahnanlage Luzern muss gesteigert werden, und zwar von heute zirka 400 Reisezügen pro Tag auf über 650 Zügen, damit der Verkehr der «Bahn 2000», des Neat-Anschlusses und der Regionalverkehr tatsächlich aufgenommen werden können. Ein Tiefbahnhof ist die billigste Lösung und kostet zwischen 300 bis 500 Millionen Franken. Kanton und Agglomeration Luzern wissen, dass sie auch in die Tasche greifen müssen.

Stimmen Sie dem Postulat zu.

Masoni: Ich danke der einstimmig einverständenen Kommission und dem Departementvorsteher, die für das Anliegen Verständnis hatten, dass auch der Ausbau der Zufahrtsstrecken im Süden und die dazu notwendige Finanzierung separat sichergestellt werden.

Kollege Bühler bin ich dankbar, der bereit war, seinen Antrag zugunsten der «Fremdenverkehrshauptstadt Luzern» in ein Postulat umzuändern.

Der Departementvorsteher hat uns die rechtzeitige Sicherstellung der Zufahrten im Süden als wesentlicher Bestandteil des Werkes zugesichert. Dadurch wird berechtigten Sorgen der Umweltschutzvereinigungen und anderer Gruppierungen begegnet.

Zugleich wird ein Anliegen des Gotthardkomitees erfüllt. Ferner werden durch das Studium der Zufahrten wertvolle Elemente für die endgültige Linienführung der Strecke Bellinzona–Lugano beziehungsweise der Abzweigung Richtung Luino gewonnen.

Ich empfehle Ihnen Zustimmung zu diesem Kommissionsantrag.

Bundesrat Ogi: Zu Artikel 6bis habe ich nichts beizufügen. Ich kann Ihrer Kommission folgen.

In bezug auf das Postulat, das Herr Ständerat Bühler begründet hat, kann ich dem Bundesrat nicht vorgreifen; aber ich habe Herrn Ständerat Bühler bereits heute morgen gesagt, dass ich persönlich der Meinung bin – nachdem dieses Problem uns ja so oder so beschäftigt –, dass wir die Aufgabe, die aus dem Postulat hervorgeht, übernehmen könnten, vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesrates.

In bezug auf das, was Herr Ständerat Reichmuth jetzt gesagt hat, kann ich sagen: Ich habe es verstanden, zum x-tenmal verstanden. Ich darf vielleicht noch beifügen, dass ich am letzten Samstag nicht nur geredet, sondern auch mit der Schweizer Regierung vereinbart habe, dass wir uns demnächst treffen, um diese Fragen der Zukunft zu diskutieren.

Im übrigen hat Ihr Kollege, Herr Nationalrat Weber, von uns ein Konzept, ein Leitbild, verlangt. Nachdem wir ja an der SOB auch ein wenig beteiligt sind, werden wir dieses Konzept selbstverständlich mittragen.

Ich kann hier zuhause des Rates sagen, dass im achten Rahmenkredit für Privatbahnen die SOB nicht vergessen wurde.

Angenommen – Adopté

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth: Herr Präsident, Sie sind etwas unbernisch schnell vorgegangen!

Bei Beschluss C Artikel 1bis stelle ich den Antrag auf Festhalten am Beschluss des Ständerates aus den das letzte Mal dargelegten Gründen. Ich möchte sie nicht wiederholen. Ich möchte auch die Debatte nicht verlängern. Ich erlaube mir aber, darauf hinzuweisen, dass bereits jetzt, in der Planungsphase, vom Departement Äusserungen gemacht worden sind, wonach – vor allem was die Umwelt anbetrifft – nur jene gesetzesbedingten Mehrkosten bewilligt werden, welche als sinnvoll und angemessen erachtet werden und, vor allem, welche Platz haben im Kredit.

Es ist nicht ehrlich, wenn wir das hier nicht sagen und nicht mit einem Vorbehalt zum Ausdruck bringen. Kein Mensch glaubt Ihnen, wenn Sie erklären, dass diese 14, 15 oder wie viele Milliarden Franken es sind, verbindlich sind, sondern es sind Richtgrößen. Darum braucht es diesen Vorbehalt.

Ich beantrage Ihnen, beim Beschluss des Ständerates zu bleiben.

Bundesrat Ogi: Zuhanden des Protokolls und der Geschichte: Wir könnten mit dem Antrag Danioth besser leben. Die Rechtfertigung verschiedener Ausgaben wäre viel leichter. Es wäre also bedeutend «gäbiger», mit diesem Artikel zu leben.

Auf der anderen Seite haben wir ein Verantwortungsgefühl. Dieses Verantwortungsgefühl sagt uns, dass wir für die Neat ein ganz intensives Kostenmanagement aufbauen müssen. Sie würden mit diesem Artikel in der Version von Herrn Danioth ein heikles Präjudiz schaffen. Nach dem Sinn dieser Norm könnten Mehrausgaben eine Selbstverständlichkeit werden. Ich weise darauf hin, dass nach dem Umweltschutzgesetz die Kosten, die durch Umweltauflagen bedingt sind, abgedeckt sind. Ich danke Herrn Danioth, weil er mir helfen möchte; ich spüre das. Ich würde vielleicht auch weniger Probleme haben bei einer Puk im Jahr 2011. Aber Sie dürfen dieses Präjudiz nicht schaffen.

Ich bitte Sie daher, keine Differenzen mehr zum Nationalrat zu schaffen. Es gibt schon genügend solche, so dass ich etwas Bedenken habe, ob wir diese Vorlage noch bis Freitag morgen bereinigen können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

14 Stimmen

Für den Antrag Danioth

10 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 90.040

Postulat der Kommission
Kapazitätssteigerung Bahnhof Luzern
Postulat de la commission
Capacité de la gare de Lucerne

Wortlaut des Postulates vom 1. Oktober 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten, in dem er aufzeigt, wie, wann, durch wen und in welchem Ausmasse die Kapazitätssteigerung des Bahnhofs Luzern inklusive Einfahrt vorgenommen wird.

Texte du postulat du 1er octobre 1991

Le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement un rapport indiquant comment, quand, par qui et dans quelle mesure il est possible d'accroître la capacité de la gare de Lucerne, y compris l'entrée de celle-ci.

Ueberwiesen – Transmis

90.264

Parlamentarische Initiative
(Roth)
Aufnahme von Beitrittsverhandlungen
mit der Europäischen Gemeinschaft
Initiative parlementaire
(Roth)
Ouverture de négociations en vue
de l'adhésion à la Communauté européenne

Wortlaut der Initiative vom 5. Oktober 1990

Gestützt auf Artikel 93 Absatz 1 der Bundesverfassung und Artikel 21bis des Geschäftsverkehrsgesetzes reichen wir folgende parlamentarische Initiative ein:

Bundesbeschluss über die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft (EG)

Art. 1

Der Bundesrat nimmt mit den Organen der Europäischen Gemeinschaft Beitrittsverhandlungen auf.

Art. 2

Der Bundesrat führt die Verhandlungen unter bestmöglicher Wahrung der staatspolitischen, ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Schweiz.

*Art. 3**Abs. 1*

Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung das Verhandlungsergebnis zur Beschlussfassung, unter Vorbehalt des obligatorischen Staatsvertragsreferendums.

Abs. 2

Er trifft die Massnahmen, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen.

Art. 4

Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung mindestens einmal jährlich über den Gang der Verhandlungen sowie über die geplanten weiteren Massnahmen.

*Art. 5**Abs. 1*

Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich, er untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Er tritt am in Kraft.

Abs. 3

Er tritt bis zur Beschlussfassung nach Artikel 3 Absatz 1

Texte de l'initiative du 5 octobre 1990

Vu l'article 93, alinéa premier, de la constitution, et l'article 21bis de la loi sur les rapports entre les conseils, nous déposons l'initiative parlementaire suivante:

Arrêté fédéral concernant l'ouverture de négociations en vue de l'adhésion à la Communauté européenne (CE)

Art. 1

Le Conseil fédéral négocie avec les organes compétents de la Communauté européenne en vue d'une adhésion à cette communauté.

Art. 2

Au cours des négociations, le Conseil fédéral vise à sauvegarder au mieux les intérêts de la Suisse sur les plans politique, écologique, économique et social.

*Art. 3**Al. 1*

Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale, pour décision, le résultat des négociations, sous réserve du référendum obligatoire en matière de traités internationaux.

Al. 2

Il prend les mesures relevant de sa compétence.

Art. 4

Le Conseil fédéral fait rapport au moins une fois par an à l'Assemblée fédérale sur l'état des négociations et sur les mesures prévues.

*Art. 5**Al. 1*

Le présent arrêté, qui est de portée générale, est soumis au référendum facultatif.

Al. 2

Il entre en vigueur le

Al. 3

Il reste en vigueur jusqu'à ce qu'une décision soit prise en vertu de l'article 3, alinéa premier.

Herr **Masoni** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Wir unterbreiten Ihnen hiermit gemäss Artikel 21ter des Geschäftsverkehrsgesetzes den Bericht der Kommission für auswärtige Angelegenheiten über die von Ständerat Roth am 5. Oktober 1990 eingereichte parlamentarische Initiative. Der Initiant schlägt einen Bundesbeschluss vor, gemäss dem der Bundesrat mit der Europäischen Gemeinschaft Beitrittsverhandlungen unter bestmöglicher Wahrung der sozialen, staatspolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen aufzunehmen hat.

Begründung des Initianten

Ungeachtet des Ausgangs der EWR-Verhandlungen stellt sich für die Schweiz das Problem der Weiterentwicklung der Beziehungen zur Europäischen Gemeinschaft. Einerseits wird es immer deutlicher, dass nicht nur Oesterreich, sondern auch die skandinavischen Staaten – insbesondere Norwegen und Schweden – nach 1993 eine Vollmitgliedschaft in der EG anstreben. Andererseits konkretisieren auch osteuropäische Staaten allmählich ihre Optionen bezüglich der EG. Die Schweiz steht deshalb vor der Frage, ob sie nicht ebenfalls eine Beitrittsstrategie entwickeln soll. Eine solche Strategie wäre durchaus realistisch, weil sich auch innerhalb der EG – vor allem bei den kleineren Staaten (Dänemark, Beneluxstaaten), aber auch in Grossbritannien, Italien und im EG-Parlament – eine positivere Haltung gegenüber dem Beitritt weiterer Staaten abzeichnet.

Art. 1

Aus den oben erwähnten Gründen erscheint die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen als geboten. Entsprechend der Verfassungsordnung obliegt die Verhandlungsführung dem Bundesrat.

Art. 2

Auch die Initianten streben nicht einen vorbehaltlosen Beitritt – gewissermassen einen «Beitritt um jeden Preis» – an. Die geltende Kompetenzordnung weist den definitiven Entscheid über den Beitritt Volk und Ständen zu. Ein Beitritt ist daher nur möglich, wenn er von einer breiten Volksmehrheit akzeptiert wird.

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 IV

Volume

Volume

Session Herbstsession

Session Session d'automne

Sessione Sessione autunnale

Rat Ständerat

Conseil Conseil des Etats

Consiglio Consiglio degli Stati

Sitzung 10

Séance

Seduta

Geschäftsnummer 90.040

Numéro d'objet

Numero dell'oggetto

Datum 01.10.1991 - 08:00

Date

Data

Seite 825-835

Page

Pagina

Ref. No 20 020 591