

Achte Sitzung – Huitième séance

Mittwoch, 25. September 1991, Vormittag
Mercredi 25 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

Präsident: Ganz zuerst darf ich Frau Gardiol und Herrn Silvio Bircher zu ihren Geburtstagen gratulieren. (Beifall)

Heute ist der Tag, an dem die Schweizer Jugend ihre Jugendsession in Bern durchführt; heute morgen in vielen Sitzungszimmern, heute nachmittag hier im Ratssaal. Ich darf Sie bitten, heute über Mittag, heute nachmittag und allenfalls auch heute abend zusammen mit den Jungen diese Jugendsession zu erleben.

Ich gebe Frau Jacqueline Sidler das Wort für eine kurze Begrüssung.

Frau Jacqueline **Sidler:** Im Namen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der schweizerischen Jugendsession möchte ich Ihnen herzlich danken, dass Sie uns im Bundeshaus Gastrecht gewähren und dass Sie sich heute für unsere Anliegen interessieren. Sie haben mir einige Minuten Zeit gegeben, Ihnen den Tagesablauf vorzustellen. Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nicht zu lange strapazieren. Das detaillierte Programm finden Sie schriftlich auf Ihren Tischen.

Wenn ich aber schon einmal Gelegenheit habe, hier zu sprechen, möchte ich einige Punkte aufgreifen, die uns besonders am Herzen liegen. Das ist in so kurzer Zeit nicht ganz einfach. Was soll ich sagen, wie soll ich beginnen?

Ich könnte Sie zur ersten schweizerischen Jugendsession begrüßen, dabei die Betonung auf «erste» legen und der Hoffnung Ausdruck geben, dass nicht nur alle 700 Jahre im Rahmen einer Jubelfeier die Anliegen der Jugend zelebriert werden. Aber so beginne ich nicht, das wäre nicht ganz fair. Sie haben uns diesen heutigen Tag ermöglicht, und wir werden uns jetzt vorerst bemühen, etwas Gutes daraus zu machen. Noch mehr davon können wir später immer noch fordern.

Ich könnte beim Tagesprogramm anknüpfen. Heute morgen können Sie noch ungestört in diesem Saal debattieren, während wir uns in verschiedene Sitzungszimmer zurückziehen. Am Nachmittag werden wir Einzug halten und Sie auf die Zuschauertribüne verdrängen. Sie sehen: ein symbolträchtiger Tagesablauf, an dem sich allerhand stille Drohungen aufhängen liessen.

Ich könnte Sie daran erinnern, dass Sie die Welt nicht von Ihren Eltern geerbt, sondern von Ihren Kindern geliehen haben. Das wissen Sie jedoch bestens, das will ich also auch nicht sagen. Vielmehr möchte ich Sie alle herzlich einladen zu einem gemeinsamen Mittagessen in der Eingangshalle und Sie dringend bitten, am Nachmittag unserer Plenumsdiskussion in diesem Saal beizuwohnen, auch wenn Sie vielleicht feststellen werden, dass wir noch keine halbprofessionellen Politiker und Politikerinnen sind.

Ich könnte angriffig beginnen, indem ich den deutschen Kabarettisten Dieter Hildebrandt zitieren würde, der einmal gesagt hat: «Staubsaugervertreter verkaufen Staubsauger, Autovertreter verkaufen Autos, Versicherungsvertreter verkaufen Versicherungen – und Volksvertreter? Ja, warum sollten ausgerechnet sie aus der Reihe tanzen?»

Nun, bestimmt hat Hildebrandt nicht an schweizerische Parlamentarier gedacht, und sonst sicher auch niemand. Also will ich auch das nicht sagen, sondern ich möchte Sie freundlich einladen, heute abend an unser Fest in der Inneren Enge zu kommen, damit wir uns besser kennenlernen.

Ich könnte, an ein berühmtes Vorbild anknüpfend, beginnen: «Ich hatte einen Traum» – und Ihnen von unseren Träumen erzählen. Ich könnte Sie hinweisen auf die Kraft von Visionen und Sie auffordern, nicht nur von der Realität zu träumen. Die

Realität sollten wir sehen, um zu wissen, wo wir sind. Aber für die Definition von Zielen braucht es mehr – auch den Glauben an Utopien. Wenn Sie mit Ihrer Jugend die Fähigkeit zu träumen verloren haben, so stehen Sie still. Sie werden zur No-Future-Generation. Es könnte aber arrogant wirken, wenn ich Ihnen, den Vordenkerinnen und Vordenkern der Nation, sagen würde, wie Sie die Welt sehen müssen, um die anstehenden Probleme lösen zu können und nicht bloss Sachwalter des Bestehenden zu sein. Also will ich auch das nicht sagen. Sie sehen, es fällt mir schwer, einen Anfang zu finden, und die Redezeit ist schon um! Erschrocken stelle ich fest, dass ich fünf Minuten gesprochen, aber nichts gesagt habe. Ich möchte mich dafür in aller Form entschuldigen, und ich hoffe mit Ihnen, dass so etwas in diesem Saal nie wieder vorkommt. (Beifall)

Präsident: Wir haben ja nächstens Wahlen, vielleicht hat Frau Jacqueline Sidler nicht zum letzten Mal hier gesprochen.

91.042

Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale Intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Juni 1991 (BBl III 1160)

Message et projet d'arrêté du 26 juin 1991 (FF III 1176)

Beschluss des Ständerates vom 18. September 1991

Décision du Conseil des Etats du 18 septembre 1991

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, die Geschäfte 90.040 und 91.042 wie folgt zu behandeln: Zuerst behandeln wir die Vorlage über die Integration der Ostschweiz, also die Vorlage 91.042. Wir entscheiden bei dieser Vorlage zuerst über Eintreten, anschliessend – falls Eintreten beschlossen wird – fassen wir Beschluss über die Integration des Projektes Ostschweiz ins Projekt Neat (90.040). Es folgt die Differenzbereinigung über die Beschlüsse A, B und C und schliesslich die Detailberatung über das Projekt Ostschweiz, soweit es nicht schon in die Beschlüsse A, B und C integriert ist. Dies ist auch der Antrag der Kommission. – Sie sind damit einverstanden.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (Beschluss A streichen und in Beschluss A des Geschäftes 90.040 aufnehmen; Beschluss B wird zu Beschluss D des Geschäftes 90.040)

Minderheit

(Biel, Friderici)

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats (Biffer l'arrêté A et l'intégrer dans l'arrêté A de l'objet 90.040; l'arrêté B devient l'arrêté D de l'objet 90.040)

Minorité

(Biel, Friderici)

Ne pas entrer en matière

M. Zbinden Paul, rapporteur: Moi aussi, j'ai rêvé d'un transit alpin, mais je me suis réveillé ce matin sans tunnel.

Comme vous le savez, nous avons décidé un complément à l'article 6 de l'arrêté A du transit alpin selon lequel «La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à hautes performances pour le développement des tronçons Zurich-Munich et Zurich-Stuttgart». Le Conseil fédéral avait toujours indiqué son intention de nous soumettre un message complémentaire pour réaliser cette intégration. En fait, il s'agissait plutôt de garantir d'abord un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du St-Gothard et ensuite d'assurer par ce raccordement la possibilité de mieux intégrer la Suisse orientale aux lignes internationales de chemin de fer provenant du sud de l'Allemagne et de l'Autriche.

Le message complémentaire du Conseil fédéral du 26 juin de cette année fait une analyse des besoins en trafic de marchandises et de personnes provenant de la Suisse orientale, respectivement du sud de l'Allemagne. Il fait l'exposé de plusieurs variantes, avec les avantages, les inconvénients et les coûts y relatifs.

Après avoir fait une comparaison entre les différentes possibilités, sous les différents aspects, le Conseil fédéral nous propose: 1) une nouvelle ligne CFF entre Littli-Baar près de Zoug, d'une part, et Wädenswil-Au, tunnel du Hirzel, et Thalwil, tunnel du Zimmerberg, d'autre part, les coûts de ces deux tunnels étant de 730 millions; 2) une amélioration de la ligne d'accès depuis St-Gall au Hirzel dont le coût est évalué à 120 millions; 3) un agrandissement de la gare de Coire, pour un montant d'environ 200 millions qui sera supporté non par le crédit du transit alpin mais par les crédits-cadres destinés à la promotion des entreprises de transports concessionnaires.

Au coeur de ce projet, il y a évidemment les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel qui permettent de mieux relier Zurich d'une part et la Suisse orientale d'autre part à la ligne du St-Gothard. En reprenant la carte ferroviaire européenne, nous pouvons constater qu'avec ces deux tunnels nous accédons aux lignes de chemins de fer Zurich-Schaffhouse-Stuttgart, d'une part, et St-Gall-Lindau-Munich et l'Autriche, d'autre part. Il s'agit donc bien d'un complément du transit alpin qui, je le rappelle, doit permettre notamment le transport de marchandises et de personnes entre le nord et le sud de l'Europe à travers les Alpes. Mais le Zimmerberg et le Hirzel ont également l'avantage d'intégrer les régions de la Suisse orientale à la future grande ligne de chemin de fer du St-Gothard. C'était là une revendication fondamentale des cantons de l'est de notre pays, notamment de St-Gall. C'est ainsi que nous pouvons compléter notre projet du transit alpin par ces deux tunnels d'accès, de façon raisonnable et sensée.

Quant aux propositions supplémentaires du Conseil fédéral en vue des améliorations des lignes et des stations entre St-Gall et Pfäffikon, et du chemin de fer Lac de Constance-Toggenburg, elles répondent à d'autres exigences posées par les gouvernements des cantons de la Suisse orientale. L'agrandissement de la gare de Coire par l'introduction de la ligne provenant d'Arosa fait l'objet d'une décision de principe dans ce sens que la Confédération prendra en charge la totalité des coûts de 200 millions au lieu des 85 pour cent exceptionnellement prévus par les dispositions légales en vigueur pour le Rhätische Bahn.

Le Conseil des Etats a décidé de marier le projet de l'intégration de la Suisse orientale avec celui du transit alpin dans la mesure où il s'agit des tunnels du Zimmerberg et du Hirzel. Vous trouverez ainsi dans l'arrêté A un article 6 complété par un alinéa 1bis qui introduit ces deux nouvelles lignes de chemin de fer entre Zoug et le lac de Zurich. Pour couvrir les coûts de ces deux tunnels, il a maintenu par contre un arrêté spécial de financement des lignes d'accès et des stations de la Suisse orientale, parce que ces projets ne bénéficient pas, comme le St-Gothard et le Loetschberg, d'une contribution provenant des droits d'entrée sur les carburants.

Votre commission a traité ce message lors des séances des 3 et 18 septembre dernier. Elle vous propose, par 18 voix contre 3, d'entrer en matière sur cet objet.

Pour vous donner une information globale et complète sur ces

deux messages, je dois tirer quelques conclusions préalables des délibérations de notre commission.

Premièrement, la commission du Conseil national vous propose, avec le Conseil des Etats, d'intégrer les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel dans le projet du transit alpin, plus précisément dans les articles 2, lettre bbis, 6, alinéa 1bis, 8, 16 et 18 de l'arrêté A ainsi qu'à l'article 1, alinéa 2, de l'arrêté C sur le financement.

Deuxièmement, l'arrêté spécial sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale deviendrait ainsi un arrêté D du transit alpin dont l'entrée en vigueur dépendra de celle de l'arrêté de principe A du transit alpin, tout comme nous l'avons décidé pour les arrêts B, de concession, et C, de financement du transit alpin.

Troisièmement, pour l'arrêté A du transit alpin, quatre divergences subsistent entre les deux Chambres, ainsi que cinq propositions supplémentaires de minorité de votre commission et quelques nouvelles propositions individuelles que vous trouvez sur vos pupitres.

Quatrièmement, pour l'arrêté C sur le crédit global pour le transit alpin, il restera une seule divergence.

En conclusion, nous vous proposons donc d'entrer en matière sur le projet de la Suisse orientale, de décider l'intégration des lignes, respectivement des tunnels du Zimmerberg et du Hirzel, dans l'arrêté A du transit alpin, et de traiter immédiatement après les divergences sur les arrêts A, B et C du transit alpin. Nous reviendrons après sur ce qui restera des arrêts A et B du projet sur la Suisse orientale.

Schüle, Berichterstatter: Die Kommission hat dieses Geschäft in zwei Sitzungen behandelt. Die Mehrheit empfiehlt Ihnen (18 zu 3 Stimmen) Eintreten auf die Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz in den Alpentransit, die vor der Differenzbereinigung beim Alpentransit zu entscheiden ist.

Der Nationalrat hat sich im März dieses Jahres im Rahmen der Neat-Vorlage intensiv mit der Linienführung auseinandergesetzt. Aus verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Gründen ist auf die Splügenbahn verzichtet worden. Unbestritten geblieben ist aber die Notwendigkeit, die Ostschweiz in einer geeigneten Form an den neuen Alpentransit anzubinden. In Artikel 6 von Beschluss A der Alpentransit-Vorlage haben wir zwei Zielrichtungen genannt, wie dieser Einbezug der Ostschweiz zu realisieren sei.

Die erste Zielsetzung lautet: «Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart anstrebt.»

Die zweite Zielsetzung lautet: Der Bund «verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.» Also: Einbindung ins europäische Hochleistungsnetz zum einen und eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz samt dem Kanton Graubünden mit der Gotthardlinie selbst.

Die erste Zielsetzung wird mit dieser nun vorliegenden Vorlage nicht weiter konkretisiert. Es bleibt bei einer Absichtserklärung, wie sie auch in Artikel 5 gegenüber der Westschweiz abgegeben worden ist. Es bleibt unserer künftigen Verkehrspolitik überlassen, diese ambitionierten Vorhaben im Rahmen des Ausbaus unserer Bahnen zu verwirklichen. Nur die Transitlinien selbst sind als konkrete Investitionsprojekte in die Vorlage des Bundesrates aufgenommen worden. Auch der Nationalrat hat sich im März grundsätzlich an diese Leitlinie gehalten. Alle weiteren Anpassungen des schweizerischen Bahnnetzes, die mit dem Alpentransit in direktem oder indirektem Zusammenhang stehen, werden lediglich im Sinne von Absichtserklärungen erwähnt. Diese Zweistufigkeit prägt die gesamte Alpentransit-Vorlage, wie sie uns vom Bundesrat unterbreitet und wie sie von uns im März beschlossen worden ist.

Ich gestatte mir diese zentrale Bemerkung mit Blick auf die aussernden Beschlüsse des Ständerates, nicht zuletzt aus der Warte eines Schaffhausers. Auch wir hätten selbstverständlich unsere konkreten Forderungen gehabt, die aber meines Erachtens eben nicht in diese Alpentransit-Vorlage ge-

hören. Wenn nämlich die in Artikel 6 erwähnte Entwicklung der Linie Zürich–Stuttgart zur Wirkung kommen soll, so wird zwingend ein Doppelspurausbau zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinfall an die Hand zu nehmen sein. Nur dann lässt sich diese Aufwertung der internationalen Verbindung zwischen Zürich und Stuttgart verwirklichen. Eine Verbindung übrigens, die vom Marktpotential her gesehen auch aus der Sicht der SBB attraktiv erscheint.

Wir stossen aber bei solchen regionalpolitischen Wünschen und Erfordernissen an die Grenzen der Alpen transit-Vorlage. Wir dürfen sie nicht mit Investitionen, mit Sonderwünschen belasten, die nicht direkt dem Alpen transit selbst zuzurechnen sind. Natürlich müssen diesen Deklamationen zu gegebener Zeit auch die Taten folgen. Doch darüber können und dürfen wir nicht heute entscheiden, sonst würden wir die Vorlage hoffnungslos überladen. Wir müssen uns auf das Kernstück der Vorlage konzentrieren, wenn wir auch in einer Referendumsabstimmung reüssieren wollen.

Die zweite Zielsetzung, die unter dem Titel «Einbezug der Ostschweiz» figuriert, die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie, haben wir allerdings durch den Bundesrat konkretisieren lassen. Sie bildet die Grundlage für die Zusatzbotschaft, die uns der Bundesrat mit Datum vom 26. Juni 1991 zugeleitet hat. Sie hat offensichtlich regionalpolitische Begehren geweckt, die so kurz vor den Wahlen kaum mehr zu bremsen sind. Wir sollten uns aber dringend auf unser Hauptanliegen besinnen, möglichst rasch den Alpen transit zu realisieren.

Daneben geht es um die Frage, ob wir gleichzeitig in dieser Form auch das alte Ostalpenbahn-Versprechen abgelten wollen. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft dargelegt, dass mit zwei Tunnels und mit dem Ausbau der Strecke St. Gallen–Pfäffikon SZ sinnvolle Kapazitäten für einen besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse bereitgestellt werden können. Der Bundesrat stellt mit aller Klarheit fest: «Der ökologische, raumordnungspolitische und volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Lösung ist erwiesen.»

Die Kommission hat sich dieser Beurteilung im Grundsatz angeschlossen. Wir erachten die beantragten Streckenneubauten und -ausbauten aus verschiedenen Gründen als sinnvoll: Sie ermöglichen die Verkürzung der Bahnfahrzeiten zwischen weiten Teilen der Kantone Glarus, St. Gallen sowie Graubünden einerseits und der Zentralschweiz und damit der Gotthardachse andererseits.

Sie ermöglichen die Aufwertung der Standortgunst der förderungswürdigen Zentren entlang der Achse St. Gallen–Rapperswil–Zug–Luzern.

Sie ermöglichen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr von und nach Chur und darüber hinaus ins Innere des Kantons Graubünden. Sie ermöglichen die Verbesserung des St. Galler Agglomerationsverkehrs, die Verflüssigung des Verkehrs im Knoten Pfäffikon SZ und die Entlastung der Zürcher Bahnanlagen vom Verkehr Nordostschweiz–Zentralschweiz–Italien sowie die Verbesserung des Bahnangebotes zwischen Zürich und Zug dank dem Wegfall der tunnelbedingten Einspurabschnitte im Raum Horgen/Sihlbrugg/Litti/Baar.

Der materielle Inhalt dieser Botschaft kann wie folgt zusammengefasst werden: Das Herzstück ist eine neue, ypsilonförmige SBB-Linie vom Zürichsee her, von Wädenswil/Au bzw. aus dem Raum Thalwil nach Litti/Baar. Sie umfasst die beiden Tunnels durch den Zimmerberg und den Hirzel und ist mit Investitionen von 730 Millionen Franken, Kostenstand 1991, verbunden.

Auf den Strecken der Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn sind verschiedene Doppelspurausbauten vorgesehen, die mit 120 Millionen Franken veranschlagt sind. Den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden soll konkret Rechnung getragen werden durch die Uebernahme all jener Kosten durch den Bund, die mit dem Ausbau des Bahnhofs in Chur und mit der Einführung der Arosa-Linie in diesen Bahnhof verbunden sind. Diese Kosten werden nach dem Vorschlag von Ständerat und Kommission auf 315 Millionen Franken veranschlagt, die Annexbauten begriffen. Aufgrund der normalen Subventionsbestimmungen hätte die Rhätische Bahn lediglich mit 85 Prozent Bundesbeiträgen zu rechnen gehabt.

Nun noch ein Wort zur «Verheiratung» der Ostschweizer mit der Alpen transit-Vorlage: Der Ständerat hat im Beschluss A (in Artikel 2) das Alpen transit-Konzept mit dem besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard ergänzt. Er hat dann in Artikel 6 Absatz 1 bis die Erweiterung des SBB-Netzes um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Litti/Baar ergänzt, also um die beiden erwähnten Tunnels Hirzel und Zimmerberg. Die Finanzierung ist in einem speziellen Beschluss vorgesehen, weil der Anschluss Ostschweiz nicht mit Treibstoffgeldern teilfinanziert werden kann.

Zu den Vorschlägen der nationalrätlichen Kommission, was diese «Verheiratung» anbetrifft: Wir empfehlen Ihnen, diese Integration in den entsprechenden Artikeln 2, 6, 8, 13 und 18 des Beschlusses A und in Artikel 1 des Beschlusses C vorzunehmen. Der Finanzierungs-Beschluss würde zum neuen Beschluss D der Vorlage Alpen transit; Voraussetzung sind die erwähnten Ergänzungen, denen im Beschluss A zuzustimmen wäre.

Zu den Differenzen zu den Beschlüssen des Ständerats in der ursprünglichen Alpen transit-Vorlage vorweg soviel: Gegenüber unseren Beschlüssen vom März ergibt sich eine erste Differenz im Beschluss A in Artikel 1 bis, wo der Ständerat auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale hin verlangt, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abzuwickeln habe. In Artikel 2 bis wird entsprechend den Anliegen der Kantone ein besonderer Schutz der Siedlungsräume verlangt, was mit hohen Kosten verbunden wäre.

Gemäss Artikel 3 soll die Gotthardlinie eine Erweiterung nach dem Bündnerland – nach der Surselva – ermöglichen, was eine 500 Meter lange Ausbuchtung im Gotthardtunnel erfordert, die 70 Millionen Franken kosten dürfte. Die Option der Erweiterung in dem Raum Comer See ist nicht bezifferbar; es sind nur Studien vorgesehen. Eine Realisierung würde aber mit Sicherheit 5 Milliarden Franken kosten. Die Baustellenerschliessung in der Surselva soll über das bestehende, auszubauende Eisenbahnnetz erfolgen, Kostenpunkt 100 Millionen Franken.

Der Planungsraum Lötschberg-Süd wird in Artikel 4 in Richtung Brig bis nach Mundbach erweitert, im Realisierungsfall wären das zusätzliche 300 Millionen Franken. Die Option einer zusätzlichen Verbindung durch den Jura gemäss dem neu formulierten Artikel 5 ist finanziell nicht bezifferbar.

In Artikel 6 schliesslich sind die beiden Tunnels, Zimmerberg und Hirzel, festgehalten, mit 730 Millionen Franken Investitionsaufwand. In Artikel 6 bis wird der Ausbau der Knotenbahnhöfe verlangt, vor allem Luzern ist da im Visier. Die Kosten sind schwierig zu beziffern, sie betragen aber zumindest 500 Millionen Franken.

Im Beschluss C schliesslich ist ein Artikel 1 bis aufgenommen. Dieser Vorbehalt gesetzestbedingter Mehrkosten ist in seiner finanziellen Auswirkung nicht übersehbar. Die aufgrund dieser Bestimmung auf den Bund zukommenden künftigen Forderungen wären immens.

Im Beschluss D sind in Artikel 2 neben den bereits im Beschluss A enthaltenen Tunnels weitere 120 Millionen Franken für die Doppelspurausbauten auf der Strecke St. Gallen–Pfäffikon enthalten. In Artikel 4 wird die Finanzierung des Bahnhofes Chur und seiner Annexbauten mit den erwähnten Kosten von 315 Millionen Franken geregelt.

Zu den Beschlüssen der Kommission: Sie hat versucht, die Mehrkosten einigermaßen im Griff zu behalten. Die Gesamtkosten müssen sich in einem vernünftigen Rahmen halten. Die SBB werden diese Investitionen ja nur entsprechend ihren kommerziellen Werten finanzieren und amortisieren können. Auch müssen die Chancen für eine allfällige Volksabstimmung gewahrt bleiben. In diesem Sinne hat die Kommission dem Anschluss Ostschweiz, gemäss Bundesrat, mehrheitlich zugestimmt, ebenfalls der Baustellenerschliessung Surselva sowie der vollen Finanzierung des Bahnhofes Chur, beides gemäss Ständerat. Diese Objekte sind auch in den Finanzierungs-Beschlüssen enthalten, wobei die Finanzierung des Bahnhofes Chur allerdings lediglich in einer Ermächtigungsklausel geregelt ist.

Gutgeheissen hat die Kommission im weitem die Option Mundbach (Lötschberg-Süd) sowie den Grundsatz, dass der Schutz der Siedlungsräume gewährleistet werden muss. Hier sind allerdings keine besonderen Kredite eingestellt worden. Soviel zu den Beschlüssen der Kommission.

Es zeigt sich klar, dass die Vorlage nun eine Dimension angenommen hat, die in finanzieller Hinsicht problematisch wird. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt dem Rat zwar, auf die Zusatzbotschaft Ostschweiz einzutreten, aber in der Detailberatung ihrer gegenüber dem Ständerat deutlich restriktiveren Linie zu folgen.

Damit sollen der Kantonalisierung und der Regionalisierung dieser Vorlage Einhalt geboten werden. Wir müssen wieder zur nationalen Lösung zurückkommen, nämlich diesen Alpen-transit zeitgerecht und finanziell verkraftbar zu verwirklichen.

Biel, Sprecher der Minderheit: Eigentlich habe ich mir meine letzte Session etwas anders vorgestellt, aber abgewandelt muss ich sagen: «Wer schweigt, schadet der Bundeskasse.» Wir haben einmal gemeint, dass wir eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale diskutieren. Was – in beiden Räten – daraus geworden ist, und auch wovon die Rede sein wird, das ist ein Verteilen von Milliarden geschenkt; Geld, das wir nicht haben, wird nach allen Seiten versprochen. Das Traurige daran ist, dass wir das alle wissen.

Was wird geschehen? Wenn man etwas realistisch ist, ist einem heute schon klar, dass es eine Volksabstimmung geben wird. Das wird zeitlich ungefähr mit einem Sparmassnahmenpaket des Bundesrates zusammenfallen, das unausweichlich geworden ist, wenn wir an die Milliardendefizite denken, die sich heute schon – ohne Neat – klar abzeichnen. Gleichzeitig wird noch eine Finanzvorlage vorgestellt werden. Und wo steht dann der Alpendurchstich? Da können Sie auch, leicht abgewandelt, sagen: *Sic transit gloria Mumpitz!*

Mitverantwortlich an dieser Geschichte, das kann ich unserem Freund Bundesrat Ogi nicht ersparen, ist nämlich der Bundesrat, indem er mit seinem Grundvorschlag, der ein Netz und nicht nur einen neuen Tunnel vorsah, den Tanz eröffnet hat. Das war die Aufforderung zum Tanz, und nachdem man den Lötschberg aufgenommen hat, ist es klar, dass alle anderen Landesteile auch etwas wollen.

Schauen Sie einmal nach, was alles auf der Fahne steht, was uns der Ständerat noch zusätzlich aufgetischt hat! Mir wurde zwar gesagt, das seien nur aufgeführte Planungsräume. Für Planungsräume kämpft man aber nicht derart verbissen, das weiss ich auch, man will vielmehr politisch durchdrücken, dass diese Planungsräume auch ausgeschöpft werden. Ich nenne keine genauen Zahlen; das kann nämlich niemand mehr. Wir sprechen nur noch von zusätzlichen Milliarden; das ist das einzige, was wir wissen.

Wie ich sagte, hat es am Lötschberg begonnen: Man hat ausgebaut. Nun sind wir in Mundbach, das freut unseren Freund Paul Schmidhalter, Mundbach-Brig, wir sind bereits dort. Ich weiss nicht, wo wir am Schluss landen, wenn wir so weitermachen.

Und nun kommt es ganz dick: Jetzt kommt der Kanton Graubünden mit einer unheimlichen Forderungsliste. Was diese mit der Neat zu tun hat, ist mir schleierhaft. Dass der Kanton Graubünden Forderungen hat, wissen wir; dass er etwas realisieren will, verstehe ich. Ich sehe aber nicht ganz ein, was das in diesem Zusammenhang zu suchen hat.

Der Ständerat hat noch kräftig «dazugepostet»; er will alle Knotenbahnhöfe – wohlverstanden: alles nur als Planungsoptionen – in die Vorlage hineinbringen. Von den Kommissionsreferenten haben Sie bereits von der Surselva gehört. Dann kommt noch dieser Comer-See-Tunnel. Es ist dochbarer Stumpfsinn, was noch alles «hineingepostet» wird!

Die einzigen, die profitieren werden, sind die modernen Goldgräber unserer Referendums- und Rekursgesellschaft, nämlich die Planungsbüros. Die werden sich die Hände reiben.

Comer-See-Tunnel! Schauen Sie die Karte an: Wir hätten gescheitert von Anfang an nur den Splügen gebaut; das wäre zehnmal intelligenter gewesen, als Studien auf der ganzen Breite zu unternehmen. Wir haben noch mehr Berge, wir könnten noch mehr studieren, wo überall noch eine Variante hingeleitet werden kann.

Nun kommt die Ostschweiz – auch sie kommt teuer zu stehen. Die Begründung ist etwas seltsam. Der Bundesrat schreibt bezeichnenderweise selber auf Seite 13 der Botschaft, dass das Verkehrsaufkommen gering sein wird. Es ist aber von Staatspolitik die Rede. In der schweizerischen Politik macht man ein ernstes Gesicht und spricht von Staatspolitik, wenn man dem Bund in die Kasse greifen will! Das ist für mich keine Begründung.

Dann heisst es immer wieder, der Kanton Graubünden bekomme nichts von der Neat, also müsse er etwas Zusätzliches haben. Wenn wir in Lausanne die ETH ausbauen, bauen wir doch nicht gleichzeitig, weil beispielsweise der Kanton Jura nichts von diesem Bau hat, dort ein zusätzliches Gymnasium! Oder wenn in Basel eine neue Schleuse für die Rheinschifffahrt gebaut werden muss, bauen wir nicht den Alpsee noch aus, damit der Kanton Appenzell auch etwas hat!

Mit dieser Argumentation können wir künftig bei jeder Vorlage alles und jedes bringen. Das ist doch keine Argumentation! Entweder ist etwas aus grundsätzlichen Überlegungen nötig, dann realisieren wir das, oder dann lassen wir es sein!

Ich habe Ihnen seinerzeit die Ablehnung der Ergänzung durch den Lötschberg vorgeschlagen. Konsequenterweise muss ich auch gegen diese Zusatzbotschaft sein. Deshalb beantrage ich Ihnen Nichteintreten.

Zum Schluss möchte ich noch einmal daran erinnern, worin unsere Aufgabe eigentlich besteht: Wir sollten als unseren Beitrag zu einer vernünftigen Gestaltung des Verkehrs in Europa eine leistungsfähige Alpentransversale bereitstellen. Allein schon das ist eine gewaltige Aufgabe: finanziell, planerisch, bautechnisch, politisch. Anstatt uns darauf zu konzentrieren, unsere Kräfte darauf zu beschränken und dafür diese Linie richtig und entsprechend umweltverträglich zu bauen, verteilen wir nach allen Seiten Projekte. So geht es nicht!

Ein Journalist hat im Anschluss an die Debatte im Ständerat nicht zu Unrecht geschrieben: «Statt dass wir den Anschluss der Schweiz auf der Schiene an Europa planen, planen wir den Anschluss Europas an die schweizerischen Kantone.» Dafür übernehme ich persönlich keine Verantwortung.

M. Béguelin: Il me semble que le débat est en train de dériver. En effet, l'ordre du jour comprend l'entrée en matière sur la Suisse orientale, et cela seulement. Le reste du débat sur les différents points du projet des nouvelles transversales alpines se déroulera plus tard. J'en reste donc strictement au raccordement de la Suisse orientale.

Sur le plan du principe, le projet s'inscrit dans le cadre des compensations à accorder à nos compatriotes de l'est et qui visent à adoucir le renvoi à très long terme du Splügen qui avait été presque promis en son temps par Berne en vue d'inciter les citoyens à accepter les NEAT en cas de vote populaire. Ce système de compensations politiques est compréhensible, mais il n'ajoute rien à la cohérence du projet global des nouvelles transversales. En ce qui concerne la ligne Coire-Arosa, on aurait pu trouver, me semble-t-il, autre chose dans un projet de cette importance que parler d'une ligne locale et de son intégration dans la gare de Coire. On aurait, par exemple, pu imaginer, avec les Chemins de fer rhétiques, qu'on développe le trafic transalpin en direction de St. Moritz, de l'Engadine et de Campocologno.

Le projet est globalement acceptable, mais je rappelle la condition impérative qui va sans dire, mais qui va mieux si on la répète: ce raccordement de la Suisse orientale ne peut venir qu'après la réalisation absolument prioritaire des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard.

Le groupe socialiste vous invite à entrer en matière.

Bircher Silvio: Was wir soeben von Herrn Biel zur Begründung seines Nichteintretensantrags gehört haben, ist natürlich eine masslose Uebertreibung. Ich glaube, es schadet nicht, wenn wir daran erinnern, dass er bereits bei der Hauptvorlage, bei der Alpentransitvorlage, die Lötschberg-Basislinie bekämpft hat. Er ist an sich Gegner eines Teils unserer Vorlage und sieht jetzt einfach im Aufhänger der Zusatzbotschaft Ostschweiz ein neues Mittel, um diese Alpentransit-Vorlage in Zweifel zu ziehen und das Ganze zu beerdigen.

Man muss sehr genau in Erinnerung behalten, dass wir aber diese Zusatzbotschaft verlangt haben. Es war der Bundesrat, der bereits im Mai 1990 mit einer Botschaft diese Ostschweiz-Zusatzanträge angekündigt hat. Wir haben diese zur Kenntnis genommen, und in der letzten Märzsession hat sie niemand grundsätzlich in Zweifel gezogen. Ja, wir sind sogar noch weiter gegangen und haben in der Märzsession 50 Millionen Franken Planungskredit für diese Ostschweiz-Vorlage bewilligt.

Nachträglich zu sagen, man lade da x-beliebig unmögliche Sachen auf, ist also nicht folgerichtig. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter und sage: Es wäre unehrlich, in Salamtaktik zu machen und nicht sagen und auf den Tisch legen zu wollen, was die notwendige Zufahrt in die Ostschweiz kostet und wie sie aussieht. Auch das Volk will das wissen; das Volk will diese Zahlen auf dem Tisch haben.

Mit dieser Botschaft haben wir Zahlen; wir haben Rechnungen. Wir haben die Konkretisierung der Versprechen, wie sie gemacht worden sind. Man könnte sogar den Spiess umdrehen und fragen: Hätte man nicht beispielsweise den Hirzeltunnel, der ja hauptsächlich als Anbindung dient, zweispurig statt einspurig machen sollen? Und man könnte fragen, ob einzelne geplante Zufahrtsstrecken nicht optimaler ausgebaut werden sollten. Aber im Interesse des Ganzen verzichten wir auf solch maximale Anträge, auf solch maximale Ausbauten. Wir wissen auch, dass die Güter- und die Personenverkehrspotentiale aus der Ostschweiz sich relativ in Grenzen bewegen dürften.

Ein Wort noch zum eigentlichen Streitpunkt, den man mit dem Kanton Graubünden vom Zaune gerissen hat – auch Herr Biel mit seinem Nichteintretensvotum. Dort geht es ja um die sogenannten Optionen eines Anschlusses des Kantons Graubünden an die Gotthard-Basislinie. Dazu müssen wir ganz klar festhalten: Es gibt keine bauliche Anbindung von Graubünden an die Gotthardlinie. Es gibt weder ein Ypsilon noch eine andere bauliche Erschliessung, sondern einzig und allein das, was in diese Botschaft aufgenommen wurde und was jetzt einzelne Anträge noch etwas konkretisieren. Das ist eine Option, falls spätere Generationen eine solche Anbindung an die Gotthardlinie einmal realisieren möchten.

Sie sehen auch, dass die Meinungen darüber auseinandergehen, wie diese Option konkret festgeschrieben werden soll: Wir haben den Vorschlag des Ständerats, wir haben zwei Anträge aus der SP-Fraktion, von Herrn Bundi und Herrn Ammann. Beide zeigen einen akzeptablen Weg auf. Wir müssen nochmals betonen: Es geht bei allen diesen Optionen um keine bauliche Frage. Schliesslich ist es auch sinnvoll, dass wir die Baustellen in der Surselva über das bestehende Bahnnetz erschliessen. Wenn wir allenfalls dieses Bahnnetz etwas verbessern müssten, um umweltschutzgerecht diese Erschliessung bewerkstelligen zu können, dann – so glauben wir – kann man auch über diesen Antrag aus dem Ständerat reden.

Ein letztes Wort noch zur gesamten Vorlage, weil ja diese Ostschweizer-Vorlage mit der Alpentransit-Vorlage gekoppelt sein wird, wenn sie dereinst unsern Rat verlassen wird. Hier stellen wir drei zentrale Forderungen, die zum Teil auch Herr Paul Zbinden und Herr Schüle in ihren Eintretensvoten angesprochen haben.

Erstens einmal betrachten wir es als eine zentrale Forderung, dass der Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollen muss, wenn die Neat in Betrieb sein wird. Wir haben diesen Antrag fast identisch im März so im Nationalrat gestellt. Wir sind froh, dass der Ständerat ihn übernommen, ihn leicht korrigiert hat und dass er nun nochmals zu uns in den Nationalrat zum definitiven Entscheid kommen wird.

Die Minderheit will mit Artikel 1 bis erreichen, dass die belasteten Gebiete wirklich entlastet werden, dass auch die Strassen vom Gütertransitverkehr entlastet werden und dass die Neat-Linien einmal wirklich optimal ausgelastet werden können. Wir betrachten diese Forderung – jetzt auch den Artikel des Ständerats – als so zentral, dass wir zu dieser Frage eine namentliche Abstimmung verlangt haben.

Eine zweite Forderung, die uns zentral scheint, ist die Frage

des Regionalverkehrs. Wir werden kurzfristig den Huckepack-Korridor ausgebaut erhalten, eine Massnahme, die der Bundesrat im Auftrag bei den SBB deponiert hat, und wir werden langfristig die Neat baulich – wie wir es jetzt ja diskutieren – realisieren. Unsere zweite zentrale Forderung scheint uns unabdinglich: nämlich dass der Regionalverkehr nicht verdrängt werden darf. Wenn also später einmal Kapazitätsengpässe entstehen, wenn es sich zeigen sollte, dass die Zufahrtslinien für den Alpengütertransit nicht ausreichen, dann darf der Güterregionalverkehr nicht ultimativ verdrängt werden; dann müssen dort die Kapazitätsengpässe behoben werden.

Schliesslich noch die dritte Forderung: Das ist die Garantie, dass die grossen Aufwendungen der Schweiz zugunsten Europas auch entsprechend honoriert werden. Um diese Garantie zu erhalten, beantragen wir, dass die Neat-Schlussabstimmung bis zum erfolgreichen Abschluss eines Transitvertrages mit der EG verschoben wird. Wir können hier die Debatte abschliessen und die Vorlage bereinigen, aber wir möchten die Schlussabstimmung Nationalrat/Ständerat verschieben, bis dieser Transitvertrag bekannt ist und bis wir ihn unterzeichnet haben.

Präsident: Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, dass wir jetzt nur über Eintreten auf diese Vorlage und nicht über die gesamte Neat diskutieren? Ich bitte Sie, sich daran zu halten und ausschliesslich zur Integration der Ostschweiz zu sprechen.

Frau Diener: Diese Neat-Vorlage gleicht einem Schwamm, der immer mehr Begehrlichkeiten aufsaugt, dabei immer konfliktloser und widersprüchlicher wird und damit unsere verkehrspolitische Ziellosigkeit sehr deutlich manifestiert. Ich frage Sie: Wem – ausser der Baulobby, den gutbezahlten Planungs- und Baubüros, den EG-Wachstumseuphorikern und den kantonalen Krämerseelen – soll eigentlich diese Alpdurchlöcherung letztlich dienen? Die letzte Woche im Ständerat sagte ein Kollege sehr trocken und treffend: «Gut sind wir nicht mehr hier im Rat, wenn all diese Beschlüsse einmal bezahlt werden sollen.»

Das ursprüngliche Neat-Konzept ist in einen eigentlichen Basar ausgeartet, in dem jede Region gegen eine allenfalls aufkeimende Neat-Opposition noch irgendeine Beruhigungsspritze erhält, sei dies nun in Form von zusätzlichen Tunneln, von Bahnhofsanierungen, Fahrspurerweiterungen – selbst der Ausbau von weiteren Strassen stand zur Diskussion. Da erhalten unter anderem die Walliser ihre Tunnelverlängerung inklusive einen massiven Autoverlad, der – nur so nebenbei bemerkt – den weiteren Ausbau der Autostrassen präjudizieren wird. Die Ostschweiz soll den Hirzel- und den Zimmerberg-tunnel erhalten, die St. Galler eine Verbesserung der Toggenburglinie und die Bündner die Sanierung ihres Churer Bahnhofs. Was da alles zusätzlich auf die Ursprungsidee aufgeladen wurde, sprengt heute jeden vernünftigen Rahmen.

Meine Damen und Herren, grosszügige Geschenke versprechen hier im Saal ist das eine. Sie auszuführen und schlussendlich zu berappen, ist etwas anderes. In diesem Zusammenhang frische ich gerne Ihre Eisenbahn-Erinnerungen auf. Die wachsenden Mobilitätsansprüche unserer Gesellschaft haben vor nicht allzu langer Zeit schon zur Verabschiedung eines sogenannten zukunftsweisenden Konzepts geführt. Damals hiess dieses Konzept «Bahn 2000». Begründet wurde dieses Konzept hauptsächlich mit einer notwendigen Qualitäts- und Kapazitätssteigerung der Bahn, und zwar – das betone ich – nicht nur auf der Hauptachse, sondern auch in der Fläche und in der Region.

Heute, einige Jahre später, konstatieren wir folgendes: Gebaut ist noch fast nichts, die vorgegebenen Kosten haben sich inzwischen von 5 auf 10 Milliarden Franken verdoppelt, und – was das Gravierendste ist – das notwendige Geld fehlt, und am Konzept «Bahn 2000» müssen Abstriche gemacht werden. Parallel dazu haben wir eine SBB-Rechnung, die immer röter wird; der Schuldenberg der SBB ist jetzt schon so hoch, dass die Zinsbelastungen pro Jahr eine halbe Milliarde Franken betragen, und der Druck der Sparschraube wird bei jeder Parla-

mentsdebatte erhöht. Als Folge davon verstärken die SBB ihre Rationalisierungsmassnahmen, was auf Deutsch unbegleitete Züge und Stationen heisst, Umstellung auf Busbetrieb, Rückzug aus der Fläche. Von der versprochenen Qualitäts- und Kapazitätsverbesserung bei «Bahn 2000» ist nicht mehr viel übrig.

Nun entwickelt sich parallel dazu dieser Neat-Basar, ohne dass ein kritisches Hinterfragen der Realisierungsmöglichkeiten besteht. Glauben Sie, dass bei diesen Voraussetzungen solche Riesenprojekte überhaupt noch auf die Unterstützung in der breiten Bevölkerung und in den betroffenen Regionen zählen können? Woher beziehen wir den notwendigen Betriebsstrom, in der Grössenordnung eines Kernkraftwerkes? Ich habe in unserer Debatte sehr wohl gesehen, dass die AKW-Befürworter Morgenröte für ein nächstes Kaiseraugst wittern. Wie steht es mit der Wirtschaftlichkeit? Die Antwort ist sehr vage, stützt sich auf eine gleichbleibende Wachstumskurve des Bruttosozialproduktes. Offenbar reicht dieser magische Ausdruck auch noch für sämtliche zusätzliche Begehrlichkeiten und die entsprechenden Kosten.

Eine ganz simple Frage, die nicht beantwortet werden kann: Woher kommt dieses Geld überhaupt? Wir haben äusserst düstere Finanzprognosen des Bundes. Auf die Bedenken des weiteren Rückzugs der SBB aus der Fläche antwortet der Bundesrat in der betrieblichen Plattform, dass die Kapazität des Zufahrtliniennetzes mehrheitlich genüge, allerdings – und jetzt kommt das Wesentliche – mit gewissen Eingeständnissen: Der Regionalzugsverkehr müsse auf gewissen Strecken ganz oder teilweise auf die Strasse verlegt werden. Das ist ein sehr ernüchterndes Fazit!

Reduktion des Regionalverkehrs der SBB wegen der Priorität der Neat, Reduktion des Regionalverkehrs aus Spargründen, Reduktion des Versprechens «Bahn 2000» wegen Geldmangels. Ich frage Sie: Was bleibt da noch übrig? Glauben Sie, dass die Schweizer Bevölkerung das akzeptiert? Die grüne Fraktion lehnt dieses Neat-Basarspiel ab:

1. weil es sich vom Grundkonzept immer weiter entfernt;
2. weil das Geld und die Wirtschaftlichkeit nicht vorhanden sind;
3. weil nicht immer neue Bahnversprechen abgegeben werden sollen, solange nicht einmal die alten erfüllt sind.

Noch ein letzter Gedanke: Falls Qualität und Quantität im Agglomerations- und Regionalverkehr erhalten bleiben sollen, wird das Milliarden kosten. Zusatzkosten entstehen auch für Lärm- und Umweltschutz. Diese «Lustbarkeiten» kosten Geld, das überhaupt nicht vorhanden ist. Die grüne Fraktion unterstützt einstimmig den Nichteintretensantrag von Herrn Biel.

Bonny: Ich beantrage Ihnen im Namen der einstimmigen FDP-Fraktion Eintreten auf die Vorlage «Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale». Wir möchten damit das Versprechen honorieren, das Bundesrat und Parlament bei der Neat-Vorlage in Botschaft, Beratungen und Beschlüssen abgegeben haben. Wir wollen Wort halten. Darüber hinaus gibt es auch eine staatspolitische Komponente, wonach das Konzept der Neat eindeutig ein Schwergewicht «Mitte» und ein Schwergewicht «West» hat.

Es ist durchaus in Ordnung, dass wir auch gegenüber der Ostschweiz gewisse objektiv vertretbare Beschlüsse fassen. Ich habe gesagt «objektiv vertretbare». Wir finden, dass die Anbindung primär der Ostschweiz durch den Hirzel- und Zimmerbergstrecke richtig ist. Wir finden auch den Ausbau der Zufahrtstrecke St. Gallen–Toggenburg–Rapperswil–Pfäffikon zum Hirzeltunnel in Ordnung.

Etwas mehr Mühe haben wir mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur. Die Fraktion wird sich aber nicht gegen dieses Vorhaben wenden, sofern es bei den in der Botschaft umschriebenen Voraussetzungen bleibt.

Nachdem die zweite Vorlage mit der ersten zusammen ein Ganzes bildet, gestatte ich mir einige kurze Bemerkungen im Sinne einer Lagebeurteilung: Mit seinen Beschlüssen hat der Ständerat – so der eindeutige Tenor in unserer Fraktion – nicht nur ein wenig, sondern ganz klar übermarcht. Ich schätze den Ständerat als Institution; wir waren schon manches Mal um seine gute Arbeit froh. Diesmal verdient er aber keine guten

Noten. Er hat nicht als Ständekammer, sondern eher als ein Kartell von Kantonalisten gewirkt. Es wurde nach dem Motto entschieden: *Do ut des*. Ich gebe, damit du mir gibst; oder um es populär zu sagen: Gibst du mir die Wurst, lösche ich dir den Durst.

Das Resultat ist leider eindeutig. Die Neat-Vorlage wurde in verschiedenen Punkten überladen. In der Kommission hat Bundesrat Ogi auf eine entsprechende Frage erklären müssen, dass das eine finanzielle Mehrbelastung von etwa 6 Milliarden Franken bedeutet. Das ist nicht etwa im Sinne der Endkosten, welche etwa über 10 Milliarden Mehrkosten ausmachen werden.

Damit wird das Mass des Verantwortbaren eindeutig überschritten, nachdem wir selber wissen, wie heikel es nur schon jetzt ist, die Vorlage in der nationalrätlichen Fassung in einer eventuellen Volksabstimmung durchzubringen.

Eine Schlussbemerkung: Uns bereitet die Einfügung von Artikel 1bis, zu welchem wir uns in einer namentlichen Abstimmung zu äussern haben werden, Sorge. Dieses Vorhaben mag gut gemeint sein. Wir müssen jedoch sehen, dass es politisch äusserst problematisch ist; wir eröffnen damit eine weitere Front. Wir müssten mit einem Referendum der Grünen rechnen. So wie ich die Lage beurteile, würde im Zusammenhang mit diesem Artikel ein weiteres Referendum von seiten der Strassenverkehrsverbände folgen. Sollte das Tatsache werden, braucht man kein grosser politischer Prophet zu sein, um die Zukunft der Neat vorauszusagen: Sie wäre damit gestorben. Das wäre schade!

Bei der Behandlung der Differenzen sollten wir daher daran denken, Voraussetzungen zu schaffen, die diesem Projekt in einer Volksabstimmung wieder eine echte Chance geben, durchzukommen.

Kühne: Korrekterweise will ich zuerst meine Interessenlage offenlegen. Ich bin Verwaltungsrat der SBB. Dann möchte ich Herrn Biel, unserem scheidenden Kollegen, die nötige Aufmerksamkeit zukommen lassen, bevor er den Saal vorläufig oder definitiv verlässt.

Herr Biel, es stimmt, dass wir uns im Dilemma zwischen Netzvariante und reinrassiger, durchgehender Neat befinden. Wir haben uns für die Netzvariante entschieden, weil wir vor allem die Lasten verteilen und das bestehende Netz ausnützen wollen. Es muss aber mindestens bezweifelt werden, ob die Akzeptanz einer reinrassigen Linie, wie Sie sie vorschlagen – also einer durchgehenden Gotthardlinie mit den entsprechenden Zufahrten –, grösser ist. Es kann eher mit Sicherheit gesagt werden, dass Sie das noch weniger durchbringen.

Baufachleute sagen immer wieder, dass die eigentlichen Risiken und mögliche Mehrkosten bei der Gotthardlinie entstehen. Aus der Fahne ersehen Sie, dass der weitaus grösste Teil der Zugaben an Ihrer bevorzugten Gotthardlinie gemacht wurde. Ihre Rückkehr zur einfachen Neat wird so einfach nicht sein. Wahrscheinlich wird sie zum Scherbenhaufen führen. Dann haben wir die allerschlechteste Lösung: einen Scherbenhaufen, zu dem offenbar auch die Grünen – aus Umweltschutzgründen! – beitragen wollen. Sie werden spätestens zehn Jahre später nichts mehr von ihrem Entscheid wissen wollen, wenn infolge Nichtrealisierung des Alpentransits auf der Schiene der Lastwagenkorridor in der Schweiz über die Strasse führt.

Herr Biel, ich möchte mich beim Anschluss der Ostschweiz an Ihre Kriterien halten. Die Frage stellt sich, ob er etwas mit Transitgütern zu tun hat; erst in zweiter Linie geht es um den Anschluss der internen Güterverschiebungen und des Personenverkehrs. Beim Anschluss der Ostschweiz geht es um die Abnahme des Transitverkehrs im Raum Bodensee/Rheintal, der den Weg nach Süden sucht. Es bestehen kontroverse Ansichten über die Menge dieses Verkehrsaufkommens. Der Bundesrat schätzt dieses Verkehrsaufkommen relativ klein ein. Eine Studie «Zierl» kommt auf ganz andere Zahlen. Wenn wir davon ausgehen, dass die Wahrheit irgendwo in der Mitte liegt, stellt sich das Problem der Abnahme dieses Güterverkehrs; ein Umweg über Zürich und den Aargau ist in keiner Weise sinnvoll. Bei den Kosten des sogenannten Anschlusses der Ostschweiz fällt merkwürdigerweise, aber auch richtiger-

weise, der grosse Teil für den Anschluss Zürichs an. Die Gotthardachse und der eigentliche Anschluss der Ostschweiz sind mit sehr geringen Zahlen veranschlagt.

Sie wissen, dass die Ostschweiz die einzige Region ist, welche im Rahmen der Netzvariante vergessen wurde. Die Transitfrage und die Anschlussfrage sind nicht gelöst. Der Bundesrat hat in der ersten Lesung versprochen, diesem Begehren Rechnung zu tragen. Herr Bundesrat, ich muss Ihnen zugestehen: Sie haben Wort gehalten, allerdings in einer sehr modernen Form, nämlich in Miniform, absolut Mini; aber wir sind auch damit zufrieden. Aber das Problem der Rheintal-Linie wird nicht gelöst. Wir können uns damit einverstanden erklären, dass im Rahmen «Bahn 2000» eine Verbesserung dieser Strecke erfolgt, die dringend notwendig ist.

Zu den Problemen des Kantons Graubünden: Graubünden hat ebenfalls sehr spezielle Anliegen, die nicht einfach auf andere Landesteile übertragen werden können. Bei Graubünden geht es einmal um den Baustandort, um die Baustellenerschließung bahnseits zusammen mit der Rhätischen Bahn und um die speziellen Anliegen, die Graubünden als sogenannter Privatbahn-Kanton mit der Rhätischen Bahn hat.

Der Anschluss Ostschweiz ist also in keiner Weise ein Grund für ausufernde Begehren aus andern Regionen, sondern es ist höchstens ein Nachholen dessen, was in der ersten Lesung schon versprochen, damals aber unterlassen wurde.

Die Ostschweizer haben das Anliegen, dass ihr Anschluss möglichst präzise umschrieben wird. Hier stehen wir in einem gewissen Widerspruch zu unsern Innerschweizer Kollegen. Herr Bürgi wird Ihnen das noch darlegen. Aber es liegt uns daran, dass wir nicht ein zweites Splügen-Versprechen auslösen und wir bzw. unsere Nachfolger den Anspruch darauf wieder über ein Jahrhundert oder länger hier präsentieren müssen. Wir legen keinen Wert darauf, dass wir einfach immer wieder auf der Wunschliste aufgeführt werden, ohne dass je etwas realisiert wird.

Die CVP-Fraktion folgt grossmehrheitlich der Kommissionsmehrheit.

Bürgi: Ich danke meinem Ostschweizer Kollegen Kühne, dass ich aus der Sicht der Schwyzer und Zuger noch eine andere Meinung hier vertreten darf.

Für die Schwyzer und Zuger ist die Integration Ostschweiz noch nicht gelöst. Als Gemeindepräsident einer Anliegergemeinde der Südostbahn bin ich von der Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz an die Neat sehr enttäuscht.

Der Anschluss wurde ohne die betroffenen Kantone Zug, Zürich und Schwyz ausgearbeitet. Obwohl der Hirzeltunnel nun gesetzt ist, bleiben zwei neuralgische Punkte ungelöst, und zwar die Strecke Rapperswil–Pfäffikon und die Fortsetzung nach dem Hirzeltunnel auf Zuger Seite.

Durch den Hirzeltunnel wird die nun hundert Jahre alte Verbindungsstrecke Pfäffikon–Goldau gefährdet. Für den Kanton Schwyz ist diese Lösung ein Schlag ins Gesicht. Die Südostbahn ist die einzige Verbindungsstrecke zwischen dem äusseren und inneren Kantonsteil. Viele Berggemeinden des Kantons Schwyz sind auf diese Verbindungsstrecke angewiesen. Es wäre unbegreiflich, wenn dem von der Neat stark betroffenen Kanton Schwyz durch einen solchen Husarenstreich der Lebensnerv dieser Berggemeinden abgeschnitten würde.

Das gleiche Problem besteht im Kanton Zug. Man baut einen Tunnel und weiss nicht, wie es auf der andern Seite weitergehen soll.

Ich ersuche Bundesrat Ogi, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wird die wichtige Verbindungsstrecke der Südostbahn Goldau–Pfäffikon weiterbestehen?

2. Wie wird das Problem der beiden Engpässe Rapperswil–Pfäffikon und Zug–Goldau gelöst?

Je nach der Antwort des Bundesrates werde ich mir vorbehalten, dem Rückweisungsantrag Biel zuzustimmen.

Zwygart: Der Anschluss der Ostschweiz ist aus der Sicht der LdU/EVP-Fraktion durchaus wünschbar. Der öffentliche Verkehr braucht diesen Ast nach der Ostschweiz. Nach wie vor ist dieses Gebiet in einem gewissen Sinne eine Insel. Diese Brücke zur Neat ist unbedingt notwendig.

Vor diesem Hintergrund ist es auch verständlich, was die Untersuchungen gezeigt haben – Kollege Jaeger wird sich darüber noch genauer äussern –: dass vorab der Personenverkehr, aber auch der Güterverkehr wirtschaftlich sein können.

Wenn wir den öffentlichen Verkehr fördern wollen, dann brauchen wir eine Verzahnung mit der internationalen Linie am Gotthard. Der Anschluss des Kantons Graubünden verursacht ein Problem. Er wird aber ein Problem bleiben, auch bei maximalen Forderungen. Gebirgsland bleibt Gebirgsland.

Wenn der Bundesrat mit der uns vorgeschlagenen Lösung Mass halten will, so sind wir auch der Meinung, zum heutigen Zeitpunkt könne man nicht über den bundesrätlichen Antrag hinausgehen.

Wir sehen ein, dass der Bahnhof Chur saniert werden muss, dass da die Verzahnung von öffentlichem und privatem Verkehr geschehen muss. Ebenso ist es für die Transporte in die Surselva, die notwendig sind, um den Gotthardtunnel zu bauen, sinnvoll, bei der Rhätischen Bahn Verbesserungen anzubringen.

Wir erwarten, dass der Rat, und dann auch der Ständerat, uns eine «schlanke» Vorlage gibt.

Als Vergleich möchte ich folgendes sagen: Als Berner wäre ich heute durchaus bereit, betreffend den Lötschberg die ursprüngliche Fassung des Bundesrates anzunehmen. Der vom Ständerat vorgeschlagene Artikel 1bis gibt mir nämlich auch hier die Gewähr, dass nicht einfach das Menschenmögliche unternommen wird, sondern dass im Verein mit Natur und Landschaft in allen Bereichen des öffentlichen Lebens der Dörfer etwas gesucht wird, das im Einklang ist – soweit das überhaupt möglich ist, wenn es um Verkehrsstränge geht.

Es ergeht also an uns die Bitte, Mass zu halten. Und die Akzeptanz wird gesucht; darum kam es zu den Erweiterungen. Man hat viel aufgeladen. Ob der Wagen nicht schief geladen ist? Die Gefahr besteht. Man hat da etwas gegeben und dort etwas gegeben und dadurch die Begehrlichkeit gesteigert. Darum brauchen wir eine Vorlage, die nicht einfach alle Wünsche erfüllt, damit das Mass der Unzufriedenheit auch ausgeglichen ist.

Ich möchte folgenden Vergleich machen: Man sagt, dass die schlanken Leute gesunde Leute sind. Wir haben nun in diese Vorlage Fettpolster eingelagert. Mit anderen Worten: Die Vorlage ist eine verfettete Vorlage. Aus diesem Grunde sind wir für die Abmagerungskur und den schlanken Vorschlag, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wurde, insbesondere beim Anschluss der Ostschweiz.

Unsere Fraktion wird diesem Anschluss in der Mehrheit zustimmen – aber wie gesagt, in der minimalen Fassung.

Jaeger: Herr Kühne hat an die Adresse von Herrn Biel gesagt, dass eine reine Neat, eine Neat pur, die sich auf die Nord-Süd-Achse Chiasso–Basel beschränkt, ebenfalls Akzeptanzprobleme hätte.

Ich muss Herrn Kühne recht geben, wir sind wahrscheinlich – und das hat auch der Bundesrat gespürt – hier in einem Dilemma. Wir sind alle im gleichen Dilemma. Wir wissen: Wenn wir die sogenannte Neat pur im Sinne von Herrn Biel in Planung nehmen würden, hätten wir politischen Widerstand von all jenen, die sich frustriert vorkommen würden, die nichts erhalten hätten, die ihre regionalen Verkehrsprobleme nicht gelöst sähen. Das müssen wir ganz klar sehen.

Auf der andern Seite kann – ich bin deshalb Herrn Biel sehr dankbar, dass er so klar und deutlich gesprochen hat; er hat das mit seinem eindeutigen Antrag ganz klar dokumentieren können – die Vorlage eben auch gefährdet werden, wenn nun wirklich jedes lokale Wünschlein erfüllt werden soll. So gefährden wir diese Vorlage auch, und so wird sie auch finanzpolitisch grosse Schwierigkeiten bekommen. Es hat ja keinen Sinn, etwas in Planung zu nehmen, was wir dann nicht realisieren und auch nicht finanzieren können.

Aus all diesen Überlegungen heraus müssen wir uns ganz genau überlegen: Was vermag die Vorlage noch zu tragen und was nicht? Ich möchte Sie in aller Überzeugung dazu animieren, dem zuzustimmen, was der Bundesrat vorschlägt. Ich wäre auch hier, im Sinne von Herrn Zwygart, der Meinung gewesen, der Lötschberg im Sinne des Bundesrates wäre

wahrscheinlich die klügere Lösung gewesen; aber wir akzeptieren das jetzt so, wie es ist.

Ich möchte Sie bitten, den Anträgen zum Anschluss Ostschweiz im Sinne des Bundesrates zuzustimmen, und möchte Sie davor warnen, hier noch aufzuladen. Es wurde von Fett und von Speck gesprochen; es geht um Speck und Fett, das uns nachher allen Schaden wird. Das wird den Antragstellern vielleicht einige Stimmen bringen am 20. Oktober. Überall wird jetzt noch irgendein Wunsch unter den Christbaum gelegt für die Beschierung vom 20. Oktober. Ich bin überzeugt, dass das kurzfristig vielleicht Sympathien bringt, aber der ganzen Sache wird es nur schaden.

Deshalb werfe ich hier die Frage auf: Ist es verkehrswirtschaftlich sinnvoll, dass wir uns jetzt den Anschluss Ostschweiz an die Neat leisten? Das ist die Grundfrage. Hier gibt es auch eine sehr differenzierte Antwort. Es darf darauf hingewiesen werden, dass die Ostschweiz, «herunterkommend» von der Variante Splügen zur Variante Gotthard-Ost, ihre Wünsche reduziert hat, nicht zuletzt aus der Einsicht heraus, dass das, was man in der Ostschweiz in bezug auf künftige Transitbedürfnisse ursprünglich einmal erwartet hat, so nicht eintrifft. Diese Einsicht sollte eigentlich für alle Zusatzwünsche Raum greifen.

Es ist klar, dass wir von den verkehrswirtschaftlichen Aspekten her gesehen, also was die Transitznachfrage anbelangt, durchaus über die Notwendigkeit eines Anschlusses Ostschweiz diskutieren können, denn von dieser Seite her ist die Nachfrage nicht hundertprozentig ausgewiesen. Aber es gibt einen anderen Aspekt – das möchte ich gerade auch an die Adresse der Grünen sagen –: den Aspekt der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Wir haben ja in unseren Untersuchungen folgendes klar nachweisen können: Wenn die verkehrsmässigen Restriktionen bleiben, also die 28-Tonnen-Limite und das Nachtfahrverbot – das, Herr Bundesrat, ist dann die Voraussetzung –, werden wir mit dem Anschluss Ostschweiz erreichen, dass der Schienenverkehr sich zu Lasten des Strassenverkehrs mindestens verdreifacht. Das ist ein Ziel, das verdient, anvisiert zu werden. Aus dieser Sicht heraus ist diese Zusatzbotschaft mehr als nur berechtigt.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Zusatzbotschaft zuzustimmen, aber bei der «schlanken» Variante zu bleiben. Passen Sie auf, dass die Neat nicht fettleibig wird, uns allen keine Freude mehr bereitet und dann irgendwann an einem finanzpolitischen Herzinfarkt sterben wird.

Die Kollegin mit den lokalen und regionalen Sonderwünschen möchte ich bitten: Bedenken Sie das Ganze. Denken Sie daran, dass wir letzten Endes in diesem Europa, zusammen mit Europa, eine Nord-Süd-Achse auf der Schiene realisieren müssen. Wir müssen das tun, wohlwissend, dass Mobilität nicht alles ist. Aber wir werden nicht darum herumkommen, einen gewissen Teil dieser Mobilität in unserem Land zu haben. Diese findet nun einmal statt. Wir hoffen, dass sie einmal reduziert wird, wenn die volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität von den Verursachern übernommen werden müssen. Aber trotzdem werden wir nicht darum herumkommen, alles zu unternehmen, um den Gütertransport – von welcher Seite er auch kommt – nach Möglichkeit von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Die Vorlage des Bundesrates hat diesen Vorteil. Ich bin überzeugt, dass diese Linie auch jene ist, gegenüber der schlussendlich der Grad der mittleren Unzufriedenheit am kleinsten ist, so dass wir diese Vorlage wahrscheinlich dann auch realisieren, politisch durchbringen und finanzieren können.

Hari: Die Fraktion der SVP, in deren Namen ich hier spreche, hat diese Vorlage beraten, und sie erachtet diese Zusatzbotschaft für die Ostschweiz als vernünftig: Auf übertriebene Ausbauten wird verzichtet, das Ganze bringt aber doch ganz wesentliche Qualitätsverbesserungen.

Wir von der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei stellen uns hinter die Anträge von Bundesrat und Kommissionsmehrheit, auch wenn das ganze Fuder damit finanziell vielleicht etwas überladen wird.

Den Minderheitsantrag unserer Kollegen Biel und Friderici lehnen wir ganz entschieden ab.

M. Friderici: Conformément à l'article 3quinquies de la loi sur les rapports entre les conseils, je signale les intérêts qui me lient à l'objet dont nous débattons. En effet, je suis professionnellement, comme peu d'entre vous l'ignorent, entrepreneur de transports et, accessoirement, président de l'Association suisse des transports routiers, l'ASTAG. Je m'exprime cependant en qualité de représentant du groupe libéral.

Jeudi dernier, 19 septembre, au lendemain de la décision du Conseil des Etats concernant le projet du siècle, soit la ou les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, le *Journal de Genève* titrait: «Entre les Suisses et leurs élus, un fossé». Etais-ce un présage ou un constat? A un mois des élections fédérales, il y a de quoi inquiéter plus d'un député en mal de réélection. Sachez cependant, vous qui briguez un nouveau mandat, que cet article de presse ne traitait pas de l'objet figurant à notre ordre du jour, mais d'une analyse beaucoup plus exhaustive du monde politique en général. Il fallait chercher à la page précédente la relation des travaux de la Chambre haute, mais le titre était tout aussi révélateur: «Un projet qui prend du poids».

Il a fallu attendre la séance de la commission du Conseil national, l'après-midi même, et les éclaircissements de M. Ogi, conseiller fédéral, pour apprendre l'étendue du désastre: les prolongations de tunnels, les raccordements de lignes secondaires, sans rapport avec l'objet du message qui traite, rappelons-le tout de même, du transit Nord-Sud, ainsi que les ajouts de tronçons sans aucune liaison géographique avec l'axe principal; toutes manoeuvres de politique politicienne regroupant des minorités en mal de réélection qui alourdissent la facture finale. On ne peut dissocier aujourd'hui le projet des nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes et celui de l'intégration de la Suisse orientale.

Le projet tel qu'il nous revient du Conseil des Etats est mûr pour cristalliser sur lui les oppositions d'une majorité des citoyens, conscients des coûts d'exploitation engendrés par les décisions des Chambres fédérales. Le Conseil national, élu selon le système proportionnel et non le système majoritaire, doit-il se prêter à ces manoeuvres électorales? Le groupe libéral répond sans hésiter par la négative, car les citoyens sont plus enclins à élire des députés qui savent compter que ceux qui dépensent, sans souci des lendemains qui déchantent.

Le Conseil fédéral affirmait dans le message initial sur le projet des nouvelles transversales à travers les Alpes que le projet coûterait, dans son entier, 10,1 milliards de francs. Lors de la procédure de consultation, le Parti libéral avait pris contact avec plusieurs ingénieurs, spécialistes des transports publics et des CFF en particulier. Lors de la définition du financement, des craintes avaient été très clairement exprimées sur l'impossibilité de couvrir les charges d'intérêts d'un tel projet, tant du côté des CFF que de celui de la Compagnie du Berner-Loetschberg-Simplon.

A l'issue du premier round d'observation, soit de l'examen par le Conseil national, le projet n'avait en tout cas pas perdu du poids, bien au contraire.

On peut même affirmer que la charge financière était déjà à peine supportable, vu l'état des finances de la Confédération, puisque «l'enfant» du Conseil fédéral ne pesait pas moins de 14 milliards. Aujourd'hui, nous pouvons raisonnablement tabler sur un investissement approximatif de 24 milliards de francs, ce qui, compte tenu du renchérissement annuel, des intérêts cumulés durant la période de construction, des nécessaires ajustements du projet initial et des mesures de protection de la nature et du paysage, devrait, à l'échéance de 2015, peser à raison de 60 milliards de francs sur les finances de la Confédération.

A ce stade de la réflexion, nous pouvons faire une pause et revenir aux propos qui, année après année, sont prononcés à cette tribune lors des discussions sur le budget et les comptes des CFF. Où sont les députés qui exigent une amélioration de la gestion, une prise en compte des réalités du marché, voire l'abandon des prestations non rentables du secteur concurrentiel? La Direction générale des CFF aura beau jeu alors, lorsque nos successeurs leur feront reproche des 3 à 4 milliards annuels que la Confédération versera à un titre ou à un autre pour équilibrer les comptes de notre grande Régie,

de rappeler que les parlementaires de la législature 1987–1991 ont exigé ces investissements non rentables. Il faut que l'on soit clair. Le groupe libéral n'est pas opposé à l'intégration de la Suisse orientale dans le réseau des transversales ferroviaires alpines, mais il estime que tous les paramètres n'ont pas encore été pris en compte. N'oublions pas que les Autrichiens vont construire un tunnel de base au Brenner, que les Français auront, en l'an 2000, terminé un tunnel de base au Mont-Cenis. Si nous examinons les prévisions d'augmentation du trafic, on constate que la croissance sera très facilement absorbée par ces nouveaux axes de transport de masse, auxquels on ajoute encore dans le centre un axe sur le St-Gothard et un autre sur le Loetschberg. Alors, osons appeler un chat un chat: les parlementaires qui soutiennent les projets disproportionnés qui nous sont revenus du Conseil des Etats se soucient comme de leur première trottinette des nouvelles transversales alpines. Ils veulent avant toute chose développer le réseau régional des transports publics, sans bourse délier, en couplant ce projet à celui des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes.

Nous leur offrons aujourd'hui une occasion en or, mais, en entrant dans leur jeu, nous risquons également de faire échouer l'ensemble du projet et de mettre les négociateurs de l'Office fédéral des transports et notre ministre ici présent dans une situation délicate vis-à-vis de leurs collègues européens.

Le groupe libéral en appelle à la responsabilité collective du Parlement. Concentrons-nous sur l'esprit du message sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines; réalisons en priorité les axes principaux – le St-Gothard et le Loetschberg; nous améliorerons les réseaux parallèles au fur et à mesure de l'avancement des travaux par le biais de crédits d'ouvrage. Votez en fonction des besoins réels de l'économie suisse et d'une encore hypothétique capacité insuffisante en matière de transit par les régions concernées.

L'euphorie engendrée par ce chantier du siècle ne doit pas nous faire oublier que, d'une manière ou d'une autre, l'économie suisse devra acquitter la facture de ses investissements et des frais d'exploitation qu'ils engendreront car, contrairement à un reproche que l'on adresse souvent aux milieux politiques, demain l'on ne raser pas gratis!

Un article d'économie des transports paru récemment dans le *Journal pour le transport international* soulève le délicat problème des coûts d'exploitation des nouvelles transversales à travers les Alpes. Il conclut que les charges supportées par les CFF, donc indirectement par la Confédération, ne pourront jamais être compensées par les produits supplémentaires engendrés par les capacités mises à la disposition de l'Europe communautaire. Certes, le maintien de la limite du poids total des véhicules utilitaires à 28 tonnes nécessite des concessions, mais celles-ci sont accordées par la construction des axes principaux du transit à travers les Alpes, et non par l'intégration de la Suisse orientale, ni par le très aléatoire projet de liaison TGV de Genève à Mâcon que nous devrions par ailleurs financer très largement.

A ce titre, et pour mettre tout le monde d'accord, l'article 5 et le premier alinéa de l'article 6 du message sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines sont des déclarations d'intention en faveur de l'intégration de la Suisse occidentale comme de la Suisse orientale, alors qu'aux articles 2, lettre b bis, et 6, alinéa 1 bis, il s'agit de dispositions impératives en faveur de la Suisse orientale. Il n'y a donc pas lieu de revendiquer une égalité de traitement entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale, celle-ci étant déjà réalisée au niveau du projet principal tel qu'il est issu de notre première lecture.

En conclusion, le groupe libéral se méfie de la précipitation et trouve ce projet prématuré. Il vous engage donc à ne pas charger un projet déjà lourd, afin de ne pas le saborder. Il vous invite à suivre la proposition de la minorité de la commission et à renoncer à l'entrée en matière.

Scherrer: Ich bitte Sie, den Nichteintretensantrag Biel zu unterstützen.

Ich muss Sie wieder einmal daran erinnern, was Neat eigentlich heisst. Neat steht für Neue Eisenbahn-Alpentransversale und nicht für «Noch um einen Anschluss teurer».

Sie haben ja bei der ersten Beratung dieses Geschäftes eine EG-Beteiligung an der Finanzierung abgelehnt, obwohl die Neat hauptsächlich für den Alpen transit, für den Güterverkehr der EG gebaut wird. Ich muss Ihre ungebremsste Ausgabeneuphorie bremsen und stelle fest, dass wir heute den öffentlichen Verkehr nicht fördern, sondern jetzt zuerst einmal finanzieren müssen – und das bei leeren Bundeskassen. Wir müssen die Kosten in einem vernünftigen Rahmen halten, der meiner Ansicht nach mit den von uns vorausgesagten Gesamtkosten von 50 Milliarden Franken bereits gesprengt ist.

Was jetzt mit dem Beschluss des Ständerats vorgesehen ist, ist absoluter Grössenwahnsinn. Wenn ich an den Bahnhof Chur denke, der mit 300 Millionen Franken ausgebaut werden soll, um die unterirdische Einführung der Arosa-Linie zu gewährleisten, muss ich mich wirklich fragen, was das mit einer Alpen transversale noch zu tun hat.

Wenn Sie die Beschlüsse des Ständerates unterstützen, dann ist die Neat keine Investition in die Zukunft mehr, sondern die Grundlage für noch weit höhere Defizite des öffentlichen Verkehrs.

Wir haben seit über hundert Jahren Eisenbahnen in Europa. Die Eisenbahn bringt es bis heute nicht fertig, dass 20 Tonnen Güter abends um 17.00 Uhr verladen werden und morgen um 8.00 Uhr an irgendeinem Bestimmungsort in Europa sind. Diese Tatsache müssen wir jetzt endlich einmal zur Kenntnis nehmen.

Die Autopartei wird diese Lotterwirtschaft nicht unterstützen. Hingegen werden wir jedes Referendum – von welcher Seite es auch kommt – unterstützen, wenn nicht am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates festgehalten wird.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je constate que nous venons de vivre un deuxième débat d'entrée en matière sur le transit alpin comme tel.

Permettez-moi de vous rappeler l'objet sur lequel nous allons voter. Il s'agit du projet 91.042 Intégration de la Suisse orientale dans le projet de lignes ferroviaires à travers les Alpes, dont le point principal est constitué par les deux tunnels du Zimmerberg et du Hirzel. La question est maintenant de savoir si vous voulez ce complément au transit alpin. Ensuite, dans le cadre de l'examen par articles du projet, vous déciderez si vous voulez le compléter par d'autres projets supplémentaires.

La commission, à sa très grande majorité, s'est prononcée pour une entrée en matière. Il ressort de ce deuxième message qu'il est nécessaire d'avoir également des liaisons vers le nord, en direction de Zurich–Stuttgart, et en direction de l'est, Saint-Gall–Munich, respectivement l'Autriche. Tel est le fond de ce projet. Je vous invite par conséquent à voter l'entrée en matière.

Schüle, Berichterstatter: In dieser Eintretensdebatte zur Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz ist die ganze Problematik angeklungen, die mit dem Alpen transit zusammenhängt. Das ganze Meinungsspektrum ist hier aufgezeigt worden. Es ist klar, wir stehen in diesem Dilemma: Wenn wir den Alpen transit pur beschliessen, ist er wahrscheinlich aus regionalpolitischen Gründen gefährdet. Wenn wir ihn anreichern, fett machen, alle Forderungen erfüllen, ist er eindeutig finanzpolitisch gefährdet.

Herr Biel, die liberale Fraktion und die Vertreter der Autopartei sind klare Verfechter eines Alpen transits pur und lehnen darum auch die Erweiterung Richtung Ostschweiz ab. Im anderen Extrem steht der Ständerat, der den Fächer für alle Zusatzwünsche geöffnet und aus der Gesamtvorlage eine Wundertüte gemacht hat: Für jeden ist etwas drin. Gesamthaft ist das Ganze aber nicht mehr verdaulich.

Nun zurück zur Grundsatzfrage, die sich jetzt stellt: Wollen wir eintreten auf diese Zusatzbotschaft, wollen wir das Versprechen gegenüber der Ostschweiz einlösen, die Ostschweiz sinnvoll an den Alpen transit anbinden?

Das ist unser Antrag seitens der Kommissionsmehrheit: Treten Sie ein, und halten Sie dann in der Detailberatung, in der Differenzbereinigung mass.

Bundesrat **Ogi**: Nachdem praktisch eine neue Eintretensdebatte zu diesem Alpen transit stattgefunden hat und weitere 16 Anträge eingegangen sind, zwingen Sie mich – bevor ich die Ostschweizer Botschaft ganz kurz aus unserer Sicht beleuchte –, vier Vorbemerkungen zu formulieren:

1. Das Fundament ist nach wie vor solide. Der Ständerat hat die Substanz der Beschlüsse des Bundesrates und des Nationalrates im Grundsatz übernommen. Beide Räte, Sie wie auch der Ständerat, sind sich in den Kernpunkten des Konzeptes mehrheitlich einig. Die Differenzen berühren das Zubehör, um in der Sprache des Autoverkäufers zu reden, und dieses Zubehör macht offensichtlich demjenigen, der es erworben hat, Freude und uns, die wir Verantwortung tragen, Sorge. Denn dieses Zubehör hat das normale Mass überschritten und kann sehr viel Geld kosten.

2. Die Mehrkostenrisiken müssen uns zu denken geben. Die Mehrkostenrisiken – ich sage das zuhanden des Protokolls und der Geschichte – werden Auswirkungen haben. Die Kostenschätzungen des Bundesrates in der Botschaft haben eine Grundspannbreite von minus 10 Prozent bis plus 30 Prozent. Die Beschlüsse des Ständerates bergen aber ein grosses Potential an Erwartungen und damit auch ein grosses Potential an Zusatzkosten in sich. Anders gesagt: Sie enthalten ein reelles Mehrkostenrisiko. Allerdings sind aufgrund der Beschlüsse des Ständerates geringe, sofort wirksame Mehrkosten zu erwarten. Aber die Entscheide werden einfach weitergereicht in Richtung Bundesrat und verschoben auf einen späteren Zeitpunkt.

Die Erwartungen, nicht zuletzt aufgrund dieser ausführlichen Debatte und nicht zuletzt aufgrund dessen, was die Presse geschrieben hat, sind natürlich sehr gross. Die Wirtschaftlichkeit der neuen Infrastrukturen hat nicht zugenommen, denn Mehrkosten werden nur bedingt Kapazitätsgewinnen dienen; sie sind nicht unterlegt von nachweisbarer Zusatznachfrage.

Das Parlament wird auf der Grundlage der Vorprojektentscheide des Bundesrates noch zweimal über Verpflichtungskredite entscheiden können, entscheiden müssen. Die zweite Tranche wird kommen für die Tunnels und die dritte Tranche für die übrigen neuen Strecken. Ich halte mich an das, was beispielsweise Herr Nationalrat Zwygart gesagt hat: Wir sollten hier eine fite, nicht eine zu fette oder verfettete Vorlage präsentieren.

3. Ich muss noch etwas zur innenpolitischen Erfolgschance sagen, nachdem hier schon von beiden Seiten des politischen Spektrums mit dem Referendum gedroht wird. Die politische Wertungsfrage, meine Damen und Herren Nationalräte, ist die: Hat ein schlanker Alpen transit mit Konzentration auf das Nötige oder der regional und umweltpolitisch angereicherte Alpen transit eine grössere Chance? Das ist sicher eine heikle Gratwanderung zwischen dem Ziel der breiten regionalen Abstützung und dem der finanziellen, wirtschaftlichen Verkraftbarkeit sowie der zeitgerechten Realisierung. Vorwahlstimmung im Parlament darf nicht Massstab für weitreichende Weichenstellungen sein. Wir müssen eine Ausrichtung auf sachliche Bedürfnisse und wirtschaftliche Realitäten vornehmen. Wir müssen das Notwendige machen, das Wünschbare kommt später.

4. In seiner aussenpolitischen Dimension wird das Alpen transit-Projekt zu einem verlockenden Objekt für heissen Politpoker. Zum Poker gehört das Bluffen – beim Alpen transit ist ein solches Spiel aber gefährlich. Das Abhängigmachen des Alpen transits von einem Transitabkommen mit der EG ist gefährlich, macht uns erpressbar, beraubt den Bundesrat des nötigen Verhandlungsspielraumes und vermengt kurzfristiges Ringen um einen Vertrag mit einem langfristigen Umweltprojekt zugunsten der Schweiz und Europas, das wir im eigenen Interesse vorantreiben müssen. Die kommenden Monate sind für die Schweiz entscheidend in Sachen EG, EWR oder Alleingang. Was immer wir tun: Wir sollten nicht zum Spielball der eigenen Interessen werden, und wir sollten nicht den Boden unter den Füßen verlieren. Denn jeder Transitvertrag ist mit gewissen Kompromissen verbunden und nur ein Zustand ohne Vertrag ermöglicht beispielsweise den Status quo, der ja gar nicht so schlecht ist. Wir könnten morgen einen Transitvertrag haben, wenn wir bereit sind, beispielsweise 250 Lastwagen

pro Tag einfahren zu lassen. Für mich gibt es keinen Transitvertrag zu diesem hohen Preis.

Ich komme nun zur Zusatzbotschaft Ostschweiz. Bei dieser Zusatzbotschaft ging es darum, ein Konzept zu entwickeln, das es ermöglicht, die Verbindungen zwischen der Ostschweiz und dem Gotthard schnell, nachhaltig und mit vertretbarem Aufwand zu verbessern, ohne den Vollausbau später, in den künftigen Jahren, zu verunmöglichen. Es ging auch darum, das 1878 gegebene Ostalpenbahn-Versprechen jetzt einzulösen. Ich habe es mit Herrn Nationalrat Bonny, wenn er sagt: Wir wollen Wort halten, wir halten hier Wort.

Es ist, Herr Nationalrat Kühne, eine Minibotschaft. Aber Sie wissen es besser als ich: Mini ist heute modern. Deshalb ist es eine Botschaft, die an und für sich aufgrund der Lagebeurteilung wohl das bringt, was wir verantworten können. Diese Ueberlegungen führten dazu, dass wir Ihnen den Bau des Zimmerberg- und des Hirzeltunnels beantragen. Konkret geht es um den Bau einer neuen, vollständig im Berg verlaufenden Bundesbahnlinie von Thalwil und Au bei Wädenswil im Norden nach Litti bei Baar im Süden. Diese Linien werden durch drei Zufahrten alimentiert: erstens Zürich–Thalwil, zweitens St. Gallen–Wattwil–Rapperswil und drittens St. Margrethen–Sargans–Pfäffikon und Chur–Pfäffikon. Damit das ganze System funktionieren kann, ist die Bahnlinie St. Gallen–Pfäffikon teilweise auf Doppelspur auszubauen, und im Bahnhof Pfäffikon sind die Verkehrsströme zu entflechten. Im St. Galler Rheintal sind keine über «Bahn 2000» hinausgehende Doppelspurausbauten notwendig; ebenso genügt die Kapazität der Strecken Pfäffikon–Wädenswil und Zug–Arth–Goldau. Herr Nationalrat Bürgi, ich komme noch auf Ihre Frage zurück. Der Bundesrat steht mit Ueberzeugung hinter diesen massvollen Anträgen. Zimmerberg- und Hirzeltunnel bringen der Ostschweiz eine optimale Anbindung an die Gotthardachse aus dem Raum Zürich und dem St. Galler Rheintal.

Die ostschweizerischen Kapazitäten entlasten das zentrale Mittelland von einem Teil des Verkehrs aus Süddeutschland, und sie lindern den Druck auf den Ausbau der Zufahrten im Kanton Aargau; die Aargauer mögen das vielleicht auch zur Kenntnis nehmen.

Die Option Graubünden ist vernünftig und nötig; sie konzentriert sich auf die Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen. In bezug auf den Bahnhof Chur ist es ganz bewusst ein Einlösen der Option, die wir in der Botschaft für den Kanton Graubünden in Aussicht gestellt haben. Damit soll auch ermöglicht werden, dass das Investitionsprogramm der RhB in den nächsten 15 Jahren eingelöst werden kann.

Ich bitte Sie, auf diese Zusatzbotschaft einzutreten.

Damit Herr Nationalrat Bürgi dieser Botschaft auch zustimmen kann, möchte ich seine beiden klaren Fragen wie folgt beantworten:

1. Der Bund plant keine Aufhebung. Der Transitanteil auf der Linie Goldau–Pfäffikon beträgt höchstens einen Fünftel des gesamten Verkehrs.

2. Zur Strecke Rapperswil–Pfäffikon: Es ergeben sich zum heutigen Zeitpunkt keine Engpässe; es fährt heute schon alle 15 Minuten ein Zug über den Damm. Aber Sie wissen, dass wir das Baukastensystem vorgesehen haben: Sollte es zu einem späteren Zeitpunkt nötig werden, den Seedamm auszubauen, dann werden wir das tun. Wir sind aber aufgrund der betrieblichen Plattform der Meinung, dass die Kapazität im heutigen Zeitpunkt genügen sollte.

Zur Strecke Zug–Goldau: Dazu kann ich Ihnen sagen – auch aufgrund der betrieblichen Plattform; wir haben es eingehend studiert –, dass die Kapazitäten genügen. Aber für das Jahr 2015 kann ich das nicht fest versprechen. Die Entwicklung wird dann die nötigen Ausbauten diktieren – oder nicht diktieren.

Ich bitte Sie, auf die Zusatzbotschaft einzutreten und den Nichteintretensantrag der Minderheit Biel abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

(Eintreten)

118 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

(Nichteintreten)

39 Stimmen

Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale

Intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.042
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1653-1662
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 333

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.