

Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung der Postulate 83.204, 84.203, 84.204.

Zustimmung – Adhésion

Präsident: Bevor ich Frau Huber das Wort zu den Mitteilungen erteile, möchte ich noch unserem Kollegen, Herrn Raymond, zu seinem heutigen Geburtstag gratulieren.

*Schluss der Sitzung um 12.10 Uhr
La séance est levée à 12 h 10*

Achte Sitzung – Huitième séance

**Donnerstag, 2. Oktober 1986, Vormittag
Jeudi 2 octobre 1986, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Gerber

85.236

Parlamentarische Initiative (Cavelty) Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung Initiative parlementaire (Cavelty) Transversale ferroviaire des Alpes avec un tracé en Y

Wortlaut der parlamentarischen Initiative vom 10. Juni 1985
Gestützt auf Artikel 23, 26 und 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung sowie auf die Bundesgesetzgebung betreffend die Eisenbahn und betreffend die Bundesbahnen ist ein Bundesbeschluss zu erlassen, welcher den raschmöglichen Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale vorsieht. Dabei soll im Sinne einer Verständigungslösung und zwecks Beschleunigung das neue Projekt die bisherigen Splügen- und Gotthardbasisvarianten in Form eines «Y» zwischen Chur–Trun, Erstfeld–Amsteg und Biasca verbinden.

Texte de l'initiative parlementaire du 10 juin 1985
Vu les articles 23, 26 et 36ter, premier alinéa, lettre c, de la constitution ainsi que la législation fédérale sur les chemins de fer et sur les Chemins de fer fédéraux, il y a lieu d'édicter un arrêté fédéral qui prévoit la construction dans les plus brefs délais d'une nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes. En tant que solution de compromis et afin d'accélérer les travaux, le nouveau projet doit réunir les variantes du Splügen et du Saint-Gothard sous forme d'un tracé en Y entre Coire–Trun, Erstfeld–Amsteg et Biasca.

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

1. Inhalt der Initiative

Am 10. Juni 1985 unterbreitete Ständerat Mathias Cavelty eine parlamentarische Einzelinitiative in Form einer allgemeinen Anregung (Inhalt siehe oben). Die Begründung der Initiative ist im Anhang 1 dieses Berichtes wiedergegeben.

2. Arbeit der Kommission

Die Kommission begann am 7. Januar 1986 mit der Behandlung der Initiative. Sie beschloss, einem Experten, der nicht der Bundesverwaltung oder den Schweizerischen Bundesbahnen angehört, den Auftrag zu geben, die technische Realisierbarkeit der Y-Linienführung sehr summarisch abzuklären.

Mit dieser Aufgabe wurde Dr. Hansjakob Bernath, Zürich, betraut. Der Auftrag wurde wie folgt formuliert:

«Aufgrund der dem Experten zur Verfügung gestellten Unterlagen ist – als Teilaspekt für die Beurteilung des Vorhabens – abzuklären, ob eine Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung, wie sie in der parlamentarischen Initiative Cavelty vorgeschlagen wird, als technisch realisierbar beur-

teilt werden kann. Die Zufahrtslinie von Chur über Ilanz ist einzubeziehen. Die genaue Linienführung ist nicht festgelegt. Sie muss den geologischen und technischen Gegebenheiten angepasst werden.»

Das Bundesamt für Verkehr und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen stellten dem Experten sämtliche verfügbaren Unterlagen zur Verfügung und beantworteten technische Zusatzfragen.

Der Bericht wurde am 6. Mai 1986 der Kommission unterbreitet. Die Kommission schloss ihre Arbeit am 27. Mai 1986 ab.

3. Ergebnis der Vorprüfung

3.1. Stand der Arbeit der Bundesversammlung und der Verwaltung zum gleichen Gegenstand

Der Nationalrat hat am 16. Dezember 1985 eine Motion mit folgendem Wortlaut angenommen:

«Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wieder aufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Alpen-Eisenbahntransversale begonnen werden kann.

Zu diesem Zweck erscheint es dringlich und unerlässlich, Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten. Andererseits gilt es, das Projekt in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen.» Der Ständerat hat diese Motion noch nicht behandelt. Die Kommission zur Vorprüfung der Initiative Cavelty hatte auch diese Motion vorzubereiten. Sie beantragt dem Plenum, die Motion zu überweisen.

Das Thema Eisenbahn-Alpentransversale ist auch Gegenstand einer Motion der sozialdemokratischen Fraktion vom 2. Oktober 1985, die der Nationalrat noch nicht behandelt hat.

Die erwähnten Motionen verlangen generell den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale, gehen aber nicht auf die Frage der Linienführung ein.

3.2. Aufwand und Zeitplan der parlamentarischen Arbeit

Wenn der vorliegenden Initiative Folge gegeben wird, muss die Kommission einen Bundesbeschluss über Bau, Linienführung und Finanzierung der neuen Eisenbahn-Alpentransversale ausarbeiten. Ein Ingenieurunternehmen muss beauftragt werden, ein Vorprojekt oder sogar ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Unter Umständen müssten Vereinbarungen mit benachbarten Staaten ausgehandelt werden und Verhandlungen mit Kantonen geführt werden.

Der zeitliche, personelle und finanzielle Aufwand wäre für das Parlament ausserordentlich gross.

3.3. Möglichkeit, das angestrebte Ziel mit einer Motion oder einem Postulat zu erreichen

Die Bundesverwaltung und die Schweizerischen Bundesbahnen verfügen über die nötige Infrastruktur, um einen Bau- und Linienführungsbeschluss dem Parlament vorzulegen. Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes hat sich am 16. Dezember 1985 ausdrücklich damit einverstanden erklärt, dass die Y-Linienführung gemäss Initiative Cavelty in die Gesamtabklärung einzubeziehen sei (Amtl. Bull. N 1985, S. 2090).

Die Kommission ist der Ansicht, dass das vom Initianten angestrebte Ziel mit einer Motion oder einem Postulat besser erreicht werden kann.

Der Initiant hat sich bereit erklärt, seine Initiative zurückzuziehen zugunsten einer entsprechenden Kommissions-Motion.

4. Zusammenfassende Folgerungen des Experten

Der vollständige Bericht (26 Seiten) kann beim Sekretariat der Bundesversammlung bezogen werden.

Alpenbahn-Y und europäisches Schienenverkehrswegenetz
Nach den bisher auf den internationalen wie nationalen Nord-Süd-Personenverkehr angewandten Beurteilungskriterien ordnet sich das Alpenbahn-Y gut in das europäische Schienennetz ein. Voraussetzung ist aber auch hier ein über die Landesgrenzen hinausreichender Konsens. Im inner-

schweizerischen Verkehr ergibt sich für die Zentral- und Ostschweiz sowie für den Tessin eine wesentliche Aufwertung der Qualität des öffentlichen Schienenverkehrs.

Im Güterverkehr erschliesst das Alpenbahn-Y im Norden die wichtigsten Einfallssachsen wie Basel, Singen/Schaffhausen, Konstanz/Kreuzlingen und Lindau/Bregenz. Es nimmt dort nicht nur den Wagenladungsverkehr ab, sondern fängt gleichsam fächerhaft den Strassengüterverkehr, respektive den kombinierten Verkehr an der Grenze ab, um ihm eine Alternative zum Strassentransport durch die Schweiz zu bieten: Im Süden bleibt aber der Engpass im Wirtschaftsraum Mailand bestehen. Während mit der Splügenbahn Mailand aus Richtung Nordosten erreicht wird, müsste für den Fall des Alpenbahn-Y eine Verbindung im Westen allenfalls über die auszubauende Linie nach Luino gefunden werden. (Allerdings wird mit dem Bau der «Passante» in Mailand dieser Engpass in Zukunft spürbar entlastet.)

Bahntechnische und bahnbetriebliche Anforderungen

Auch in Zukunft werden schwere Güterzüge über die Gotthardachse geführt werden, so dass sich die Anforderungen an die Trassierung nicht wesentlich verändern dürften. Das Projekt Alpenbahn-Y sollte deshalb so angepasst werden, dass mindestens auf der Gotthard/Lukmanier-Achse die Ausbaunormalien des Gotthardbasisprojektes eingehalten werden können. Dies betrifft insbesondere die Steigungsverhältnisse. Auf dem Ostast sind hingegen Neigungen bis 15 Promille und allenfalls mehr denkbar, ohne dass dadurch die Reisegeschwindigkeit auf ein zu tiefes Niveau absinken würde. Die Begründung liegt vor allem im Wegfall des schweren Wagenladungsverkehrs. Der Ceneribasis-Tunnel müsste auch im Projekt Alpenbahn-Y Bestandteil des langfristigen Gesamtkonzeptes sein.

Mit dem Neubau des umfangreichen Tunnelsystems, das für längere Zeit noch nicht ausgelastet sein wird, und mit dem ohnehin notwendigen Ausbau des Hauensteintunnels werden auf dem Gesamtnetz Kapazitätsreserven entstehen. Die verbleibenden lokalen Engpässe können so noch relativ lange toleriert werden, da sie durch betriebliche Massnahmen überbrückt werden können. Unter Umständen erlaubt es die Y-Führung sogar, auf den Ausbau der bestehenden Zufahrten im Norden mindestens teilweise zu verzichten.

Bautechnische und geologische Probleme

Das Alpentransversalenprojekt bleibt mit den bekannten bautechnischen Risikofaktoren behaftet. Das Alpenbahn-Y macht dabei keine Ausnahme und reiht sich ohne wesentliche Unterschiede in die Liste dieser technischen Grossprojekte ein. Aus bautechnischen und geologischen Gründen ist eine Korrektur des gewählten Trassees zu empfehlen, da sonst mit grosser Wahrscheinlichkeit problematische Gesteinszonen der karbonatisierten Trias durchörtert werden müssten. Eine Anlehnung an die Lukmanier-Achse ist wünschbar. Daraus entsteht die Notwendigkeit einer Verlängerung des Ostast-Tunnels um etwa 10 km.

Aus bautechnischer und betrieblicher Sicht ist das Alpenbahn-Y eine interessante Lösung, da es etappenweise realisiert und in Betrieb genommen werden kann.

Erstellungskosten

Das Alpenbahn-Y-Projekt verursacht Kosten in der Höhe von 150 Prozent des Gotthardbasis-Projektes. Werden die Tunnelbaukosten ohne Ausbau von Mittellandlinien, Ceneribasis-Tunnel und Investitionen in Italien gerechnet, verhalten sich die Kostenverhältnisse wie folgt:

Gotthardbasis 1 : Splügenbasis 1,76 : Alpenbahn-Y 1,87.

Anhang

Begründung des Initianten

Bei der Beratung des Berichtes «Eisenbahn-Alpentransversalen» im Herbst/Winter 1984 hat der Bundesrat zur Frage, ob wir ein Transitland bleiben wollen, eindeutig festgehalten: «Ja, das wollen wir». Die Gründe für eine solche Haltung sind vielfältig. Neben den wichtigen Argumenten für innerschweizerische Verbindungen mit dem Tessin, welche von einer solchen Alpentransversalen profitieren, gibt es insbesondere auch solche mit europäischen Dimensionen. Seit jeher führen die kürzesten Verbindungen zwischen

Nord- und Südeuropa durch die Schweizer Alpen. Es ist bekannt, dass auch für Brenner und Mont-Cenis Alpenbasistunnelprojekte existieren.

Frankreich hat mit der TGV-Linie Paris–Lyon gute Voraussetzungen geschaffen, um dem Mont-Cenis ein grösseres Einzugsgebiet Richtung Turin–Mailand zu verschaffen. Zugunsten der Schweizer Alpentunnelprojekte Gotthard und Splügen spricht deren zentrale Lage in Europa. Das Einzugsgebiet der schnellen Schweizer Nord-Süd-Transitachsen wird in den neunziger Jahren dank dem Ausbau der deutschen Eisenbahninfrastruktur von Elsass–Lothringen über das Rheinland/Ruhrgebiet, Frankfurt, Stuttgart, Ulm bis nach München reichen. Dieses Einzugsgebiet mit über 30 Millionen Einwohnern und wichtigen Industrien kann jedoch nur als Ganzes angezogen werden, wenn es gelingt, die Vorteile von Gotthard und Splügen in einem einzigen, kostengünstigen Projekt zu vereinigen.

Wesentlich für den Erfolg eines solchen Projekts wird auch seine Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Marktes sein. Für den Personenverkehr über weite Distanzen kommt nach Aussage von Experten diesbezüglich der Geschwindigkeit auch dort grosse Bedeutung zu, wo es gilt, die Luftfahrt zu konkurrenzieren. Es sei daran erinnert, dass rund ein Drittel des TGV-Mehrverkehrs zwischen Paris und Lyon aus der Luft stammt. Auch für den Güterverkehr können hohe Geschwindigkeiten eine wesentliche Rolle spielen. Auf der heutigen Gotthardstrecke zwischen Erstfeld und Biasca würde die reine Fahrzeit für den Autotransport auf einer rollenden Autobahn rund 90 Minuten betragen. Mit Hochgeschwindigkeitszügen und einem Basistunnel wäre die Transportzeit auf rund 20 Minuten zu senken. Unter Einschluss der Verladezeiten würde damit nicht mehr Zeit benötigt als bei einer Fahrt durch den Gotthardstrassentunnel. Traditionelle Güterzüge des Binnen- sowie des Transitverkehrs ebenso wie Huckepackzüge können dank kleineren Gefällen und Steigungen sowie wesentlich grösseren Kurvenradien schneller fahren, zudem entfällt das zeitaufwendige Ein-/Ausstellen von sogenannten, auf Bergstrecken unabdingbaren Zwischenlokomotiven. Das Tunnelprofil erlaubt zudem den Transport der grössten Lastwagen und Container auf normalen Bahnwagen.

Die KEA (Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen) hat seinerzeit alle sinnvollen Alpendurchstiche in der Schweiz untersucht. So auch das Projekt einer Linie Tödi–Greina, welche in zwei langen Tunnels von Glarus und Chur via Trun nach Biasca führen sollte. Die Projektidee wurde seinerzeit nicht zuletzt aus finanziellen Gründen verworfen. Versucht man, die Vorteile der zwei Ideen Splügen und Gotthard zu kombinieren, so stellt sich rasch die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, einen Greinatunnel mit ins Spiel zu bringen und die drei Ansätze zu einem neuen Ganzen in Form eines «Y» zusammenzufügen.

Die Linienführung eines solchen «Gotthard/Splügen-Y»-Tunnelsystems würde nach Expertenmeinung im Süden oberhalb von Biasca im Bleniotal als Greinatunnel beginnen und diesem folgend den Greinapass westlich unterfahren, um sich südlich von Disentis in die zwei Y-Aeste aufzuteilen. Der westliche würde bei Amsteg, der östliche bei Trun enden. Zwischen Erstfeld und Amsteg würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende, teilweise vom Splügen- bzw. vom Greinaprojekt übernommene Normalspurlinie Disentis–Reichenau–Chur angeschlossen. Diese würde die bestehende, schmalspurige Linie Disentis–Reichenau der Rhätischen Bahn (ohne Aenderung der Eigentumsverhältnisse) ersetzen.

Im Vergleich zu einem Gotthardbasistunnel, der von der KEA seinerzeit als Bestlösung bezeichnet worden ist, würden sich die zusätzlich entstehenden Investitions- und Betriebskosten in bescheidenem Rahmen halten. Das Y-Tunnelsystem ist zwar insgesamt einige Kilometer länger als der ursprünglich geplante Gotthardbasistunnel, dank seiner Form aber besser zugänglich sowie kostengünstiger zu betreiben.

Die zusätzlichen Kosten der normalspurigen Zufahrtslinie Chur–Trun (–Disentis) dürften bescheiden sein, weil es sich

zu einem grossen Teil lediglich um Ersatzinvestitionen (Wegfall der RhB-Linie Reichenau–Disentis) handelt und sich dank höherer Fahrgeschwindigkeit Produktivitätsverbesserungen beim Betrieb ergäben.

Ähnliches gilt für die alte Gotthardbahn. Die Kosten für deren Weiterbetrieb, Unterhalt und Erneuerung könnten erheblich gesenkt werden, weil für die 70 verbleibenden Schnell- und Regionalzüge keine durchgehende Doppelspur mehr benötigt würde und der Unterhalt auf der alten Strecke wesentlich rationeller als heute erfolgen könnte. Unter der Annahme, dass dank einem Basistunnel pro Tag überschlagsmässig 200 Zugstunden à Fr. 1200.– einsparbar wären, ergäbe sich pro Jahr eine Betriebskosteneinsparung von rund 90 Mio Franken. Bei Unterhalt und Erneuerung der 86 km langen Strecke zwischen Amsteg, Göschenen und Biasca liessen sich nach Meinung von Experten pro Kilometer etwa 6 Mio Franken Kapital freisetzen (Desinvestitionen). Wichtigstes Element beim Kostenvergleich des Gotthard/Splügen-Y-Projekts mit den Projekten am Brenner und Mont-Cenis ist der Umstand, dass dank dem neuen Tunnel auf die 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels mit Kosten von schätzungsweise 600 Mio Franken verzichtet werden könnte (Autotransport per Bahn).

Kapitalisiert und addiert ergeben sich mit den obenstehenden Ansätzen Kostenbeiträge von rund 3 Mia Franken an das Y-Tunnelsystem Amsteg/Trun–Biasca. Experten rechnen bei Annahme eines Kilometerspreises von 50 Mio Franken (Furkatunnel 16 Mio Franken) für das Splügen/Gotthardtunnelprojekt mit Kosten von rund 3 Mia Franken. Damit könnte das Gotthard/Splügenprojekt gewissermassen als Ersatzinvestition bezeichnet und finanziert werden. Dank der vergleichsweise hohen Wirtschaftlichkeit und den europäischen Dimensionen des Projekts dürften zudem noch Beiträge der EG erhältlich sein.

Der Autoverlad dient sowohl dem Verkehr der N 13 wie demjenigen der N 2. Die Strassenengpässe werden beseitigt, was einen wesentlichen Beitrag an den Umweltschutz bedeutet und die Lebensqualität der Anwohner verbessert. Die Betriebskosten des Autotransports können analog der Lösung am Lötschberg gedeckt werden.

Für den Eisenbahnverkehr resultierten die bekannten Verbesserungen in Form kürzerer Reisezeiten:

- Zürich–Milano in 2 Stunden 55 Minuten
(1984: durchschnittlich 4 Stunden 50 Minuten)
- Zürich–Lugano in 1 Stunde 55 Minuten
- Basel–Lugano in 2 Stunden 55 Minuten
- Luzern–Lugano in 1 Stunde 35 Minuten
- Neu hinzu kämen die Verbindungen
- Chur–Lugano in 1 Stunde 05 Minuten
- Chur–Milano in 2 Stunden 10 Minuten

Im internationalen Reiseverkehr führten die schnellsten Wege von Stuttgart, Ulm und München neu über Bregenz–Chur nach Milano. Die teilweise erheblichen Reisezeitverkürzungen zwischen diesen grossen Städten hätten neu induzierten Verkehr und Verlagerungen vom Flugzeug zur Eisenbahn (TGV-Effekte) mit entsprechenden Einnahmen für die Bahnen zur Folge.

Ein Splügen/Gotthard-Y-Tunnel ist für die Grossagglomerationen München und Milano deshalb von besonderer Bedeutung, weil eine Reisezeit von lediglich 3 Stunden 20 Minuten zwischen diesen Grossstädten möglich wäre, sofern die schnelle deutsche Strecke an einigen Stellen noch etwas begradigt würde. Mit 3 Stunden 20 Minuten liegen die Verhältnisse gleich wie gegenwärtig beim TGV Paris–Genf: Der Flugverkehr kann erfolgreich konkurrenziert werden.

Am Gotthard werden die unwirtschaftlicheren Teile des alten Systems durch wirtschaftlichere ersetzt. Die Transitzkapazität des Schweizerischen Eisenbahnnetzes wird erst mit dem Bau weiterer Zufahrtslinien erhöht. Der Lötschberg mit seiner Zufahrt Basel–Olten–Bern gemäss Konzept «Bahn 2000» bleibt weiterhin eine unabdingbare Notwendigkeit.

In diesem Zusammenhang wird für Italien die Frage näher zu klären sein, auf welche Weise die vom Y-Tunnelsystem erst

in beschränktem Mass profitierenden Gebiete im Bereich der Städte Lecco, Bergamo, Brescia und Verona noch besser, d.h. unter nördlicher Umfahrung von Milano, an die schnelle Nord-Süd-Verbindung angeschlossen werden können. Möglicher Ausgangspunkt für eine solche Umfahrungsline könnte beispielsweise Como sein.

Antrag der Kommission

Der Initiative keine Folge geben

Ueberweisung der folgenden Motion

Motion der Kommission

Eisenbahn-Alpentransversale

Der Bundesrat wird eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpenbahntransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie so aufzuarbeiten, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann.

Sofern dieser Motion zugestimmt wird, würde der Initiant die Initiative zurückziehen.

Proposition de la commission

Aucune suite ne sera donnée à l'initiative

La motion suivante est à transmettre au gouvernement

Motion de la commission

Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Le Conseil fédéral est invité à préparer le projet d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, en y incluant la variante Y et en tenant compte des possibilités de développement de la ligne du Simplon, pour permettre de prendre une décision de construire à la suite de l'adoption par le Parlement du projet «Rail 2000.»

Miville, Berichterstatter: Dem ganzen Problem dieser parlamentarischen Initiative unseres Kollegen Cavelty liegt die Einsicht zugrunde, dass die Schweiz seit geraumer Zeit zunehmend auf Schiene und Strasse umfahren wird. Zu den Gründen dieses Sachverhaltes gehört, dass die Alpenbahnen hinsichtlich guten Transportzeiten und schnellen Kapazitäten nicht mehr modernen Markterfordernissen entsprechen. Der Gesamtverkehr – Schiene/Strasse/Wasser – zwischen Italien und Nordeuropa weist im Zeitraum 1965 bis 1984 eine Zunahme um 134 Prozent auf. Dabei ist es nun aber interessant zu sehen, dass die Bahn bloss eine Zunahme von 67 Prozent verzeichnen kann, während bei der Strasse eine Zunahme um 1034 Prozent registriert worden ist.

Die Umfahrung der Schweiz, auf der Strasse übrigens, benachteiligt ganz besonders das Gebiet des Brenners. Im Europarat, so habe ich gelesen, hat ein österreichischer Vertreter die dortigen Verhältnisse schlicht als Umweltkatastrophe bezeichnet.

Der Umweltschutz muss uns auf allen Gebieten dazu motivieren, jedenfalls den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. In anderen Ländern wird das energischer vorangetrieben. Während wir über die Streckenlegung von ein paar Kilometern «Bahn 2000» im Mittelland die schönsten Gefechte «zelebrieren», sind in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich die Bauarbeiten von Hunderten von neuen Eisenbahnkilometern im Gange. In diesem Zusammenhang ist nun die Schaffung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale von Bedeutung. Auch hier streiten wir seit zwanzig Jahren über die Varianten, und es geht nicht voran. Gotthard oder Splügen, das war die Frage. Erleichterung schafft nun immerhin der Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur, wofür man über 700 Millionen Franken auszugeben bereit ist, doch die Schaffung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale bleibt aktuell. Es soll den SBB erspart werden, lange Reisezüge und schwere Güterlasten von rund 500 m Höhe auf gut 1100 m Höhe zu schleppen und dann bei der Talfahrt unter teilweiser Rückgewinnung der Energie wieder abbremsen zu müssen.

Wir wollen schnellere Verbindungen. Frankreich hat mit

dem TGV beachtliche Frequenzsteigerungen erzielt. Es ist nicht zu übersehen: innert fünf Jahren hat die Zahl der Lastwagen auf der Gotthardstrassenroute dank dem neuen Tunnel um das Fünffache zugenommen. Es lässt sich unter solchen Verhältnissen nicht vermeiden, dass der Ruf nach einer zweiten Autobahnröhre durch den Gotthard laut wird, und wir sind wohl fast alle, nehme ich an, mit unserem Verkehrsminister einverstanden, wenn er sich kürzlich deutlich gegen ein solches Ansinnen gewandt hat. Noch 1984 stellte sich der Bundesrat auf den Standpunkt, es sei jetzt noch keine Linienwahl zwischen Gotthard und Splügen zu treffen, sondern der Entscheid sei im Hinblick auf einen Baubeschluss auf das Jahr 2000 hin zu fällen. Die Räte haben dem zugestimmt. Aber dann trat eine Gesinnungsänderung ein.

Die Bundesratsparteien haben am 2. Dezember 1985 verlangt, die neue Eisenbahn-Alpentransversale sei umgehend zu planen. Am 16. Dezember 1985 hat der Nationalrat eine Motion Salvioni überwiesen, die in die gleiche Richtung geht, und Ihre Kommission beantragt ebenfalls die Ueberweisung dieser nunmehr nationalrätlichen Motion.

Das Ziel muss darin bestehen, den Verkehr im Sinne eines kombinierten Verkehrs (Huckepack und Container) auf die Schiene zu verlagern, sozusagen als rollende Strasse durch die Alpen. Bei einem solchen neuen Durchstich muss dann auch die neue Eckhöhe des Tunnels von 4 m sichergestellt werden, d.h. das heute in der EG übliche Mass.

Schon am 10. Juni 1985, also bevor die Bundesratsparteien und Herr Kollega Salvioni reagiert und in die neue Richtung gewiesen haben, hat unser Kollege Cavelty mit der den Bündnern hin und wieder eigenen Visionskraft die parlamentarische Initiative eingereicht, die Sie alle kennen.

Für mich als Basler war interessant, dass unser Regierungsrat sofort reagierte, jedenfalls unser Wirtschafts- und Sozialdepartement. Sie wissen, dass Basel in der Auseinandersetzung, die wir da bisher geführt haben, natürlich fest auf der Linie Gotthard gestanden ist. Aber im Juni 1985 teilte das entsprechende Departement des Kantons Basel-Stadt folgendes mit:

«1. Es profitieren dank der Y-Form nicht nur alle nördlich und südlich der Alpen gelegenen Schweizer Kantone, sondern auch Deutschland und Italien.

2. Die Ueberlegungen zeigen, dass es sich zu einem grossen Teil um Ersatzinvestitionen handelt, das Ganze also finanzierbar ist, marktwirtschaftlich richtig liegt und damit ähnlich wie beim TGV eine genügende Rentabilität verspricht.

3. Auch die Anliegen des Umweltschutzes sind erfüllt. Der TGV fährt und bekommt in vier Jahren die neue Atlantique-Linie. Die deutsche Bundesbahn wird in fünf Jahren auf den fertiggestellten Neubaustrecken ihren Hochgeschwindigkeitszug einsetzen. Die Schweiz ist aufgerufen, neben der nationalen 'Bahn 2000' auch eine internationale Alpenbahn 2000 zu schaffen.» Soweit das Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt.

Ihre Kommission hat am 7. Januar 1986 beschlossen, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben; diese lag im Mai 1986 vor. Sie gelangt grundsätzlich zur Bejahung des Vorhabens Ypsilon. Ich zitiere einen Kernsatz: «Im Güterverkehr erschliesst das Alpenbahn-Ypsilon im Norden die wichtigsten Einfallsachsen wie Basel, Singen, Schaffhausen, Konstanz, Kreuzlingen und Lindau-Bregenz. Es nimmt dort nicht nur den Wagenladungsverkehr ab, sondern senkt gleichsam fächerhaft den Strassengüterverkehr respektive den kombinierten Verkehr an der Grenze ab, um ihm eine Alternative zum Strassentransport durch die Schweiz zu bieten. Im Süden bleibt aber der Engpass im Wirtschaftsraum Mailand bestehen. Wenn mit der Splügenbahn Mailand aus Richtung Nordosten erreicht wird, müsste für den Fall des Alpenbahn-Ypsilons eine Verbindung im Westen allenfalls über die auszubauende Linie nach Luino gefunden werden». Das Gutachten enthält über diese grundsätzliche Bejahung hinaus eine ganze Reihe interessanter bahntechnischer, bahnbetrieblicher und geologischer Beurteilungen.

Sie werden mit Recht nach den Kosten fragen. Die Kosten

werden beim Ypsilon alles in allem (inkl. Linienausbauten) auf 9,4 Milliarden Franken geschätzt; im Vergleich hierzu nenne ich Splügen 7,9 Milliarden, Gotthard 6,3 Milliarden Franken. Dank diesem Ypsilon wird aber auch eine neue Verbindung Luzern–Chur geschaffen, deren Vorteile für unser Land nicht übersehen werden dürfen. Weiter werden Fahrzeiten von beispielsweise 2 Stunden 55 Minuten für Zürich–Mailand und Basel–Lugano erreicht.

Was die Kosten bzw. die Finanzierung anbelangt, hat übrigens unser Kollege Cavelty in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 24. September 1986 interessante Lösungsvorschläge entwickelt, indem er angeregt hat, die Bauzinsen für dieses gewaltige Unternehmen angesichts seines Nutzens für alle Verkehrsteilnehmer aus Treibstoffzollgeldern zu bezahlen und so den Bund weitgehend zu entlasten.

Andererseits muss man, auch wenn man von der Idee des Ypsilons eingenommen ist, zugeben, dass Italien natürlich den Splügen will. Es liegen bereits verschiedene Entschlüsse und Verlautbarungen vor: Das Lombardei-Parlament hat einen entsprechenden Beschluss gefasst, Rom hat die Planung mit 12 Millionen Franken budgetiert.

Es fallen auch andere Entscheidungen. Am 11. Juli beschlossen die Verkehrsminister von Italien, der Bundesrepublik Deutschland und von Österreich eine Durchführbarkeitsstudie für einen 36 km langen Brenner Eisenbahntunnel. Süddeutsche Wirtschaftskreise um Staatssekretär Alphons Maurer aus Stuttgart wiederum machen sich für den Splügen stark. Bei Italien ist es so, dass dort der Gotthardkorridor für nicht mehr zusätzlich belastbar erachtet wird und man natürlich für den Splügen auch Sympathien aufbringt, weil damit viele zusätzliche Tarifkilometer auf italienisches Gebiet gelegt würden, was unter dem Gesichtspunkt der Devisen für unser südliches Nachbarland interessant wäre.

Alles in allem: Es gilt, in dieser Frage voranzukommen. Sie haben das SBB-Parlamentarier-Info der SBB vom September 1986 mit dem interessanten Artikel unter dem Titel «Europas Güterzüge rollen schneller» gesehen. Die Idee Cavelty ist nach der Auffassung Ihrer Kommission weiterzuverfolgen, aber nicht auf dem Wege der parlamentarischen Initiative, die bei ihrer Weiterverfolgung für unser Parlament eine Ueberforderung bedeutet hätte, sondern wir unterbreiten Ihnen statt dessen die Motion, die Sie im Papier vorfinden, das Ihnen zugestellt worden ist. Diese Motion ist insofern sorgfältig formuliert, als sie kein Präjudiz für die Ypsilon-Idee erzwingen will. Sie will gar nichts weiteres erreichen, als dass alle drei Varianten in gleicher Art und Weise aufgearbeitet werden, und zwar so, «... dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der 'Bahn 2000' gefällt werden kann».

Cavelty: Ich möchte zunächst Herrn Kommissionspräsident Miville für seine sachverständigen und wohlwollenden Worte danken. Wenn ich hier etwas aushole, kann ich Sie trösten: Ich werde nicht länger als eine Viertelstunde reden. Ich werde folgende Punkte skizzieren: Vorerst möchte ich die Ausgangslage kurz darlegen, dann komme ich zur Alpentransversale im allgemeinen, in einem dritten Punkt zur Ypsilon-Transversale, um dann abschliessend zum weiteren Vorgehen noch ein paar Worte zu verlieren. Die Ausgangslage hat Herr Kommissionspräsident Miville bereits geschildert. Sie wird geprägt von folgenden Phänomenen:

1. Zunahme des Strassenverkehrs, vor allem des Strassen transitverkehrs. Schon die Botschaft des Bundesrates über die Alpentransversale ging davon aus, dass der Strassen-Gütertransitverkehr durch die Schweiz von Nord nach Süd und von Süd nach Nord, der im Jahr 1980 0,5 Millionen Tonnen betrug, in 20 Jahren verachtzehnfacht werde, also im Jahr 2000 auf 9 Millionen Tonnen pro Jahr steige. Dies hat uns natürlich gewaltig erschreckt. Wenn Sie an die heutige Situation an der Gotthardroute denken, an die Leute, die dort jetzt schon fast nicht mehr leben können, und sich vorstellen, dass sie in 20 Jahren achtzehnfach mehr

belästigt werden sollten, dann muss die Erkenntnis reifen, dass man raschestens für Abhilfe sorgen muss.

Ich bin Herrn Bundesrat Schlumpf dankbar, dass er bei jeder Gelegenheit betont, dass wir eine zweite Gotthard-Strassenröhre nicht bauen wollen. Aber der Druck der Strasse wird immer grösser. Wie lange wir diesem Druck standhalten können, wenn wir nicht eine Alternative mit der Bahn bieten, weiss niemand. Der Druck der Strasse ist noch in einem anderen Punkt gross: Wir profitieren im Moment von den gerechtfertigten Verkehrsbeschränkungen im Güterverkehr, beispielsweise von den Höchstgewichtslimits für Lastwagen. Dadurch rollt ein wesentlicher Teil des Lastwagenverkehrs über den Brenner nach Süden. Wie lange wir davon profitieren können, weiss ich nicht. Ganz Europa schaut auf uns. Wenn über internationale Verkehrsfragen referiert wird, wird mit Fingern auf die Schweiz gezeigt und gesagt, was für Egoisten wir seien, dass wir unsere Strasse nicht für den normalgewichtigen Verkehr freigeben. Wir haben Gründe für diese Beschränkung, Gründe, die Herr Bundesrat Schlumpf schon oft erwähnt hat, nämlich die besondere Ausgestaltung unserer Nationalstrasse; sie weist Steigungen auf, verläuft durch bewohnte Gebiete usw., was im Ausland nicht zutrifft. Aber das sehen die Leute nicht ein. Der Druck wird immer grösser. Wir müssen eine Alternative finden.

2. Das Waldsterben, das Bewusstsein, dass es so nicht weitergehen kann, besonders in jenen Gegenden, die an der Strassenroute liegen.

3. Zu diesen negativen Erkenntnissen gesellt sich auch eine positive Erkenntnis der letzten Jahre, nämlich die Erkenntnis, die man aus der TGV-Erfahrung in Frankreich gewonnen hat. Mit dem TGV hat Frankreich der ganzen Welt bewiesen, dass die Bahn der Strasse nicht nur ebenbürtig, sondern in weiten Teilen – namentlich bei grossen Distanzen – überlegen ist, ja dass die Bahn im Personentransport gar mit dem Flugzeug in Konkurrenz treten kann.

Dies alles zusammen hat uns und die moderne Verkehrspolitik allgemein zur Erkenntnis geführt, dass man den Bahnverkehr, vor allem für weite Strecken, vor allem für den Transitverkehr, fördern sollte.

Die Schweiz als Land im Herzen Europas muss von dieser Erkenntnis besonders betroffen sein. Wir müssen zu einer Alpentransversale gelangen. Damit bin ich beim zweiten Punkt meiner Ausführungen angelangt.

Die Alpentransversale: Heute geht der Nord-Süd-Verkehr Europas zu einem wesentlichen Teil durch die Schweiz. Er gleitet aber immer mehr nach links und nach rechts ab. An Bahn-Transitverkehrsmöglichkeiten haben wir den Gotthard und den Simplon–Lötschberg. Im Jahre 1985 wurden durch Gotthard und Simplon–Lötschberg 11,5 Millionen Tonnen transportiert. Wir haben heute eine Kapazität von 13 Millionen Tonnen, und wenn der Lötschberg fertig auf Doppelspur ausgebaut ist, wird unsere Kapazität 26 Millionen Tonnen betragen. Dies veranlasste den Bundesrat mit uns vor ein paar Jahren zur Schlussfolgerung, wir hätten genug Kapazitäten, wir brauchten keine neue Alpentransversale, wir sollten zunächst einmal die alten, nicht benützten Kapazitäten ausschöpfen. Inzwischen ist man meiner Meinung nach überall zur Erkenntnis gelangt, dass diese Argumentation nicht ganz richtig ist.

Die Frage der Alpenbahntransversale ist nicht in erster Linie eine Frage der Kapazität, sondern der Qualität. Die Transversale, die wir wollen und die wir haben müssen, muss eine gültige und ansprechende Alternative zur Strasse sein. Das kann sie nur sein, wenn sie rasch ist und wenn sie allen Verkehr aufnehmen kann. Rasch heisst: es sind in diesem Bereich keine Kehrtunnels und Bergstrecken mehr verkraftbar. Solche kosten Zeit und auch viel Geld für den Betrieb und Unterhalt.

Die Alpentransversale muss ebenfalls für jeden Verkehr benützbar sein. Das ist ein wichtiger Punkt für uns, den wir nicht immer genügend beachtet haben. Sie wissen: Der Gotthard-Tunnel und der Lötschberg-Tunnel weisen eine Lichtraumhöhe von 3,7 m auf, während die EG-Normen heute 4 m betragen. Das führt dazu, dass sowohl Gotthard

als auch Lötschberg nur 30 Prozent des anfallenden Hucklepackverkehrs überhaupt nehmen können. 70 Prozent des kombinierten Verkehrs – desjenigen, den wir fördern wollen – kommen für diese bestehenden Transversalen nicht in Frage. Das ist das Hauptproblem.

Ich war über das letzte Wochenende an einem europäischen Verkehrssymposium in Oesterreich, wo massgebliche Leute aus dem Gebiet des Strassenverkehrs und des Bahnverkehrs aus halb Europa vertreten waren. Der Tenor der ganzen Diskussion konzentrierte sich darauf, dass man genügend grosse Tunneln haben müsse für den Transitverkehr. Es ist nicht etwa so, dass sich die Strassentransporture gegen einen Hucklepackverkehr wenden würden. Im Gegenteil, sie begrüßen ihn. Sie sagen: Ihr müsst uns diesen auch ermöglichen, und solange wir nicht durchkommen, solange ist es uns nicht möglich, umzustellen.

Das ist eine wesentliche Erkenntnis, die man mitnehmen muss. Wenn wir das nicht tun, geht ein Teil des Verkehrs über die Strasse, zwängt sich – mit den Konsequenzen, die wir gesehen haben – durch die Schweiz, und derjenige Teil, der die Bahn noch benützt, driftet ab, vor allem zum Mont-Cenis und zum Brenner.

Man kann sich nun fragen, ob uns das nicht egal sein kann, ja, ob es nicht sogar gut wäre, wenn wir weniger Transitverkehr hätten. Dem ist nicht so. Drei Argumente sprechen dagegen: Einmal sind wir als Land im Herzen Europas aus nachbarschaftlichen Gründen gegenüber den andern Ländern verpflichtet, etwas vom Verkehr zu übernehmen und damit einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität zu leisten. Zweitens rentiert der Transitverkehr. Wir dürfen nicht vergessen, dass bis vor wenigen Jahren der Transitverkehr der am meisten rentierende Zweig der Bundesbahnen war. Wenn das heute nicht mehr der Fall ist (genaue Kostenrechnungen haben wir nicht, wohl aber Schätzungen), liegt das an den hohen Kosten, die durch den Bergcharakter unserer Strecken bedingt sind. Auch wird die vorhandene Kapazität nicht genutzt. Drittens sind wir auch dazu verpflichtet, die Lebensqualität unserer Mitbürger an den betroffenen Orten zu verbessern.

Schlussfolgerung: Wir brauchen eine Alpentransversale mit Schnellbahncharakter, die allen Verkehr aufnehmen kann. Wir brauchen sie aber nicht erst übermorgen oder im nächsten Jahrtausend, sondern lieber heute als morgen.

Was wir an Alpentransversalen bereits kennen – seit mehr als 22 Jahren konkurrenzieren sie sich gegenseitig –, ist die Gotthardbasisbahn und die Splügenbahn. Die Gotthardbasisbahn nimmt den Verkehr aus dem Rheinland (Bundesrepublik Deutschland) auf, der nach Basel kommt und weiter will; die Splügenbahn interessiert die Region München, ein Gebiet mit einem Personenpotential von fast 30 Millionen Leuten; sie möchte den Verkehr über München–Bregenz–Chur in einem Tunnel in den Mailänderaum hineinbringen. Beide Projekte sind ausserordentlich gut und notwendig. Im Grunde genommen müsste man mit der Verwirklichung von beiden beginnen können.

Zwei Alpentransversalen durch die Schweiz wären nun aber doch etwas viel, nicht nur von den Kosten her. Diese Situation führte zur Geburt des Alpen-Ypsilons. Man überlegte sich, wie man aus zwei eins machen könnte. Man kam auf die Idee, diese zwei nötigen und guten Varianten in Graubünden zusammenzunehmen und dann nach Süden weiterzuführen. Ziel wäre, die Strecke Mailand–München in weniger als vier Stunden zurückzulegen. Das wären zwei Fliegen auf einen Schlag, indem sowohl das Rheinland wie der süddeutsche Raum durch diese Bahnlinie mit dem Süden verbunden würden und gleichzeitig ein kompletter Hucklepackverkehr und eine rollende Strasse zur Entlastung zweier überlasteter Nationalstrassen – der N 2 im Tessin-Innerschweiz und der N 3 in der Ostschweiz – ermöglicht würden. Das sind die internationalen Aspekte.

Die nationalen Aspekte der Ypsilon-Variante sind u. a. die maximale Einbindung des Kantons Tessin im Sinne der «Bahn 2000»; das Tessin wäre wieder bei uns, und auch wir wären bei den Tessinern! Unser Präsident betonte richtigerweise, dass die Ypsilon-Variante nicht nur eine «Einfach-

bahn» sei; sie fährt auch zurück. Sie verbindet damit auch die einzelnen Regionen der Schweiz. St. Galler, Churer und alle andern werden ebenfalls schneller mit der Bahn ins Tessin gelangen können. Sie sind an der Ostalpenlinie, gleichzeitig aber auch an der Gotthardlinie angeschlossen; das ist doch ein ganz gewaltiger Vorteil für das Inland.

Dank dieser Y-Bahn wird die «Bahn 2000» – die wir begrüßen und der wir auch den Vortritt lassen (wie Sie aus der Motion wissen) – wesentlich befruchtet. Weil die Y-Transversale nach modernsten Prinzipien errichtet sein muss, kann sie längere Züge mit sich führen und wird dadurch wesentlich billiger. Ein weiterer Vorteil: Diese Bahn liegt ganz auf Schweizergebiet, wir sind Herr und Meister über sie. Es wäre denkbar, dass man EG-Gelder bekäme; ich selbst wäre davon nicht einmal so begeistert. Lieber selber bauen, selber befehlen und selber bezahlen, als sich in ausserstaatliche Abhängigkeiten begeben (wir werden noch kurz auf die Finanzierung zu sprechen kommen).

Herr Miville hat auf einen Einwand hingewiesen, der von einer bestimmten Seite gegen das Ypsilon immer wieder gemacht wird. Wie steht es mit dem Flaschenhals in Chiasso? Diese Frage haben wir auch dem Experten in der Kommission gestellt. Der hat darauf geantwortet, er möchte nur wissen, wer den Flaschenhals erfunden habe. In Chiasso gebe es keinen Flaschenhals.

Ich habe die gleiche Frage vor der Bündner Regierung sogar dem Splügenbahnexperten gestellt. Auch der bejahte diese Feststellung.

Bei der Bahn gibt es selten Flaschenhälse; sie sind auch – falls nötig – relativ leicht wieder zu beheben. Man müsste nur zusätzliche Geleise – doppel- oder dreispurig – neben dem bestehenden bauen. Das braucht wenig Land, wenig Bewilligungen und verursacht wenig Umtriebe. Das ist also kein stichhaltiger Einwand.

Wie ist es mit Mailand? Alles will nach Mailand. Natürlich möchte Italien – oder wenigstens die Lombardei –, dass eine weniger entwickelte Region Italiens von unserer Bahn profitieren könnte. Aber eines der wesentlichen Prinzipien dieser neuen Schnellbahnen ist natürlich, dass man Zentren miteinander verbindet und die Bahn nicht irgendwo ins Land hinaus baut und sie dort enden lässt. Dort gibt es weder Güter- noch Personenverkehr. Wir kommen nicht darum herum, Zentren wie Mailand und München miteinander zu verbinden. Auch die Splügenbahn wird und muss das tun. Ein weiterer Einwand: Die Ypsilon-Variante führe, statt von Chur weg direkt durch den Splügen nach Italien, zuerst etwa 40 km das Bündner Vorderrheintal hinauf, bevor sie in den Süden hinuntersteche. Das sei ein Umweg; das gehe bei einer Schnellbahn nicht. Wenn Sie die Karte anschauen, dann sehen Sie, dass diese 40 km, die beim Ypsilon in der Schweiz durch das Rheintal führen, bei der Splügenbahn vor Mailand in die gleiche Richtung einberechnet werden müssen. Nur sind es dann nicht mehr unsere Tarifkilometer. Damit möchte ich nur gegen diese Einwände etwas gesagt haben und keineswegs den Splügen kritisieren; denn die Idee des Splügens haben wir übernommen: vom Münchner Raum den Verkehr durch unser Land in Richtung Süden zu transportieren. Es stellt sich nur die Frage: direkt nach Italien oder statt nach Italien zunächst ins Tessin? Darin scheiden sich die Geister. Für mich ist wesentlich, dass wir mit dem Ypsilon eine ganze Fläche Europas zusammenbringen.

Ich komme noch kurz zur Frage der Kosten, die Herr Miville auch bereits beleuchtet hat. Wir gehen immer von 4,8 Milliarden Franken aus, weil das Tunnelsystem, so wie wir es postulieren, soviel kostet. Ganz ausgebaut stimmt die Zahl von zirka 9 Milliarden. Die Bahn ist aber eben in Etappen realisierbar. Das ist ein grosser Vorteil; so fallen die Kosten nicht alle auf einmal an.

So wie ich versucht habe, das zu schildern, werden Sie mit mir feststellen, dass es sich in erster Linie um eine Einrichtung zur Entlastung der Strasse handelt, zur Ueberleitung des Schwerverkehrs und auch der Personenwagen von der Strasse auf die Bahn.

Die bereits geltende Gesetzgebung sieht vor, dass Treib-

stoffzollgelder für Anlagen zur Entlastung der Strassen und zur Förderung des kombinierten Verkehrs gebraucht werden dürfen. Wir gehen nun davon aus – diese Annahme ist keine Phantasie, sie wird beispielsweise auch in der bekannten St. Galler Dissertation Bärtschi unterstützt –, dass die Transitbahn, so wie wir sie wollen und wie wir sie geschildert haben, vom ersten Tag an rentiert und gar dazu beiträgt, den Regionalverkehr – der wichtig und nötig ist – zu unterstützen.

Der Bau dauert aber mindestens 15 Jahre. Während dieser Zeit kann die Bahn natürlich nicht schon rentieren, und die Bauzinsen werden eine grosse Summe ergeben. Unsere Idee wäre, dass man die Bauzinsen mit Treibstoffzollgeldern bezahlen sollte. Wir würden, angefangen bei vielleicht 15 Millionen Franken im ersten Jahr, bis 200 Millionen im fünfzehnten Jahr benötigen. Das ist nicht sehr viel, wenn man bedenkt, was für die Strasse und für den Zweck, den das Gesetz vorsieht, herauschaut.

Die Finanzierung selber könnte über den freien Kapitalmarkt mit Bundesgarantie erfolgen. Das wäre kein Problem. Sie kennen die Situation der Pensionskassen, die froh sind, wenn sie solche Anlagemöglichkeiten haben. Die Finanzierung würde also über den freien Markt laufen, die Garantie und Verzinsung über die Treibstoffzollgelder. Und wenn die Bahn einmal in Betrieb ist, dann finanziert sie sich selber. (Heiterkeit) Das ist nicht zum Lachen; ich erinnere Sie daran, dass die Bahn bis vor wenigen Jahren immer vom Transitverkehr gelebt hat, und dies mit den schlechten Einrichtungen und Frequenzen, die wir hatten. Wie wird es erst mit guten Einrichtungen sein?

Ich komme zum Schluss. Ich habe für die Ypsilon-Idee eine Einzelinitiative eingereicht. Diese Einzelinitiative ziehe ich jetzt zugunsten der Kommissionsmotion zurück, einer Motion, die auch die Anhänger des Splügen und des Gotthard zufriedenstellen kann. Diese Motion fordert den Bundesrat auf, die Planung dahin zu bringen, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die «Bahn 2000» möglich ist.

Wenn die Form der Motion das feine juristische Gewissen einiger Mitglieder ritzt, möchte ich persönlich keinen Glaubenskrieg daraus machen. Ich weiss, der Bundesrat ist sich der Dringlichkeit und Notwendigkeit der Sache bewusst und würde auch handeln, wenn es ein Postulat wäre. Die Sache ist mir dermassen wichtig, dass ich es nicht auf einen Streit um Formalitäten ankommen lassen möchte. Diese Ypsilon-Variante wurde als zartes Pflänzchen, als Einzelinitiative, eingebracht; wir haben alles getan, um dieses Pflänzchen so erstarken zu lassen, dass es nicht verdorrt, wenn wir es aus der Hand geben. Nun bin ich bereit, es erstarkt und angereichert wegzugeben; ich kann das getrost tun, weil es von meiner Hand in diejenige von Bundesrat Schlumpf geht und in diejenige von Fachleuten, die mein volles Vertrauen geniessen und von denen ich weiss, dass sie daraus etwas Gutes entwickeln.

Lauber: Es ist leider eine Tatsache, dass unsere Bahnen – die Statistiken beweisen es – im internationalen Verkehr mehr und mehr ins Abseits geraten. Genügend Transitverkehr ist aber für unsere Bahnen lebenswichtig. Die Erträge zur Deckung der grossen Streckenbenutzungskosten moderner Eisenbahnen lassen sich nur bei guter Auslastung (lange Züge, hohe Zugszahlen) erwirtschaften, wofür das schweizerische Binnenverkehrsaufkommen auf vielen Strecken nicht ausreicht. Die Umfahrung der Schweiz durch die laufend modernisierten ausländischen Bahnen, insbesondere in Frankreich und in der Bundesrepublik Deutschland, hat sich in den vergangenen Jahren weiter verschärft. So hat die Umfahrung der Schweiz auf der Schiene das alarmierende Ausmass von 60,4 Prozent erreicht. Vor nur 19 Jahren betrug die Umfahrung nur die Hälfte der gesamten Bahntonnage.

Nebst Frankreich scheint nun auch die Bundesrepublik Deutschland die Absicht zu bekunden, die bezüglich Bau einer neuen Alpenbahn zaudernde Schweiz zu umfahren. Wie aus dem Bundesverkehrswegeplan 1985 des Deutschen Bundesministeriums für Verkehr hervorgeht, hat der Ausbau

der Strecken in Richtung München hohe Priorität. München liegt aber im Einzugsbereich des Brenners, unserer österreichischen Konkurrenz. Es genügt heute offensichtlich nicht mehr, genügend Kapazitäten anzubieten; die Kapazitäten müssen auch noch schnell sein, um Verkehr an sich zu ziehen.

Die veröffentlichten Zahlen zeigen im weiteren, dass der internationale Strassenschwerverkehr durch unser Land 1984 zwar weiter zugenommen hat, jedoch nicht so stark, wie dies etwa in Oesterreich und Frankreich der Fall war. Zudem ist der schweizerische Strassenanteil, verglichen mit der Bahn, immer noch relativ niedrig. Zusammen mit dem innerschweizerischen Lastwagenverkehr Innerschweiz–Tessin führt der Schwerverkehr jedoch auf der nicht für ihn konzipierten Gotthardroute zu Belastungen für Mensch und Umwelt, die von der betroffenen Bevölkerung kaum mehr lange toleriert werden, wie die Unmutsbezeugungen beweisen.

Der Eisenbahnverkehr im Transit durch die Schweiz hat seit 1965 um 35 Prozent zugenommen. Allein gegenüber 1983 nahm er um 15 Prozent zu. Der Strassentransit beläuft sich zwar dank der 28-Tonnenbeschränkung auf nur 0,81 Millionen Tonnen gegenüber 10,34 Millionen Tonnen der Bahn. Doch hat er seit 1965 um 385 Prozent zugenommen. Was vor allem wichtig ist: Die Zahl der verkehrenden Lastwagen – ob leer oder voll – hat sich seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels versechsfacht.

Die reale Gefahr einer Isolation der Schweiz im internationalen Verkehr und ihre Folgen für unsere Volkswirtschaft, die negativen Auswirkungen eines nach wie vor wachsenden Schwerverkehrs auf unseren Transitachsen sowie die vorläufig bestehende Ungewissheit, ob der Lastwagenmotor innert nützlicher Frist so wie beim Personenwagen lufthygienisch saniert werden kann, sollten eigentlich dazu führen, dass mit der Modernisierung der Simplonstrecke – auch diese beinhaltet die Motion – nicht mehr länger zugewartet wird. Gleichzeitig sollten rasch neue Entscheidungsgrundlagen für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale bereitgestellt werden unter Berücksichtigung der beim Doppelspurausbau der BLS entstehenden Kapazitäten für den konventionellen Wagenladungsverkehr und der Vorschläge für ein Alpen-Ypsilon.

Das Alpenbahn-Ypsilon hat als Tunnelsystem bekanntlich den Vorteil, dass die Finanzierung keine allzu grossen Probleme bietet. Erst eine neue und moderne Alpenbasislinie schafft die Voraussetzungen, einen attraktiven kombinierten Verkehr anbieten zu können, dem für die Wirtschaftlichkeit des künftigen Bahngüterverkehrs und einer Alpentransversale sowie für den Umweltschutz grosse Bedeutung zukommt.

Nun haben wir aber auch noch den ebenso wichtigen Personenverkehr.

In beiden Bereichen könnte der Simplon mit seinem von allen Alpentransversalen tiefsten Scheitelpunkt von 700 Meter – das ist eine Basislinie – eine grosse Attraktivität ausüben, wenn er zusätzlich mit modernem Rollmaterial gefördert würde. Auch hier kann die Motion unseres Kollegen Grundlagen liefern. Herr Bundesrat Schlumpf selber spricht von «Euro-Rail 2000» und versteht darunter zu Recht den Bau eines europäischen Hochleistungsschiennetzes, an das auch die Schweiz ihren Beitrag liefern soll; nur ist es leider bis heute von seiten der SBB bei verbalen Äusserungen geblieben. Konkrete Folgen, wie beispielsweise eine Bestellung von Hochleistungsrollmaterial, sind bis heute meines Wissens nicht erfolgt. Was wir im Personenverkehr auf der Simplonstrecke brauchen, sind attraktive, das heisst schnelle Verbindungen Paris–Mailand über Genf–Lausanne, zum Beispiel mit Rollmaterial, das sich in den Kurven neigt. Damit die Marktfähigkeit der Eisenbahn am Simplon bzw. auf der Eisenbahntransversale der Westschweiz (Paris–Genf–Mailand, Strassburg–Basel–Bern–Brig–Mailand) rasch wieder hergestellt werden kann, erscheinen folgende Vorschläge von Experten prüfenswert: Einsatz von Fahrzeugen neuester Technik, welche beispielsweise die italienischen Staatsbahnen bereits im Einsatz haben, sowie Anpas-

sung der Sicherungsanlagen an die Möglichkeiten dieser Fahrzeuge; Modernisierung von kurvigen Streckenabschnitten im Wallis; Bau eines neuen, 10 km langen Tunnels zwischen Iselle und Domodossola mit TGV-mässiger Trassierung zwecks Streckenverkürzung. Auch am Simplon gehört die Zukunft zu einem guten Teil dem Huckepack- und Containerverkehr mit schnellen Spezialzügen. Dank deren Schnelligkeit bei bescheidenen Frachtkosten ist auch in diesem Bereich ein erhebliches Marktpotential auszuschöpfen.

Diese Ansätze liessen sich im übrigen ohne weiteres mit der Idee konvenieren, die Strecke Paris–Genf in Analogie zum Simplon durch eine mit verhältnismässig geringen finanziellen Mitteln durchführbare Erneuerung des 64 km langen Abschnitts Bellegarde–Bourg-en-Bresse der Französischen Staatsbahnen für den Schnellverkehr Paris–Genf–Lausanne–Mailand herzurichten. Die Fahrzeit Genf–Paris würde bei Einsatz von geeignetem Rollmaterial auf rund 2 3/4 Stunden sinken (heutige Bestzeit: 3 Stunden und 23 Minuten), so dass sich die Strecke Paris–Mailand in etwas mehr als 5 Stunden zurücklegen liesse.

Ein Blick auf die Volksdichtekarte des zentralen Alpenraums zeigt, dass damit die Simplonstrecke auch im Zeitalter der TGV-Linie Paris–Lyon ihre Marktstellung behaupten kann. Auch die Verbindung Strassburg–Basel–Bern–Brig–Mailand könnte von den oben erwähnten Massnahmen profitieren. Bei Einsatz von entsprechendem Rollmaterial liesse sich die Strecke Basel–Simplon–Mailand in rund 3 Stunden und 20 Minuten zurücklegen. Die heutige IC-Verbindung via Gotthard beträgt 5 Stunden und 20 Minuten. Ueber die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Strasbourg–Mulhouse liesse sich auch das Elsass an die Simplonachse anschliessen. Mit den für das Bahnkonzept 2000 vorgesehenen Neubaustrecken würden diese Verbindungen noch besser.

Bis zur Fertigstellung eines Gotthard–Splügen-Alpenpysilons im Sinne der Initiative oder der Motion Cavelty könnte damit der Simplon als wichtige Alpentransitlinie eine attraktive, relativ rasch realisierbare Lösung sein und Schnellverbindungen auch für diese Verdichtungsräume europäischen Zuschnitts anbieten.

Die Schweiz befindet sich bezüglich des internationalen Verkehrs in einem Wettlauf mit den ausländischen Bahnen, so z. B. bei der Simplonstrecke. Diesen Wettlauf wird die Schweiz verlieren, wenn es ihr nicht gelingt, die Simplonstrecke mit geeigneten Massnahmen aufzuwerten. Frankreich arbeitet mit Hochdruck an der Modernisierung der Strecke Paris–Mont-Cenis–Milano, so dass auch für diese Relation mit schnellem Rollmaterial und guter Infrastruktur in absehbarer Zeit ein Angebot vorliegen könnte, welches die Verkehrsströme der Simplonstrecke dergestalt absenkt, dass sie später nur schwer zurückzuholen sind – wenn überhaupt.

Auch unsere einheimische Industrie hat ein berechtigtes Interesse, bei der Entwicklung von schnellerem Rollmaterial mitzuwirken und vorne dabei zu sein, um im In- und Ausland konkurrenzfähig zu bleiben. Die Voraussetzungen dazu müssen im Inland geschaffen werden, indem beispielsweise gerade für die Simplonstrecke dank Lizenzbau und Technologietransfer Triebfahrzeuge und Reisezugwagen mit «Swiss finish» geschaffen werden, die dann als Referenz für ausländische Abnehmer dienen. Hinzu kommt die reale Möglichkeit, dass die Italienischen Staatsbahnen eines Tages mit dem erwähnten Rollmaterial im Interesse des Fahrgastes auf der Simplonstrecke verkehren möchten. Wenn dies eintritt, müsste die Schweiz die italienischen Leistungen mit gleichwertigem Rollmaterial auf italienischen Strecken kompensieren können.

Konzepte für die rasche Modernisierung der internationalen Transitstrecken in der Schweiz liegen vor. Es gilt, diese vorab aus wirtschafts- und finanzpolitischen, dann aber auch aus umwelt- und staatspolitischen Gründen zu realisieren. Das bisher bekannte Konzept «Bahn 2000» beschäftigt sich hauptsächlich – zu Recht – mit dem Ausbau des nationalen Angebotes des öffentlichen Verkehrs. Der Ausbau der

Simplon- sowie der Gotthard–Splügen-Strecke wäre das ebenso wichtige Konzept «Bahn 2000 international». Im Süden, im Norden und im Westen werden Hochleistungsschiennetze und schnelleres Rollmaterial an die Schweiz herangeführt. Nur die Schweizer pflegen weiterhin einen vergleichsweise langsamen «Trambetrieb».

Ich fasse zusammen: Die Simplonstrecke, ob durch das Wallis oder durch den Lötschberg, ist bereits heute eine vollwertige Alpenbasislinie, welche bis zur Realisierung des ebenso notwendigen Alpenpysilons sofort und mit geringem Aufwand modernisiert und aufgewertet werden kann; man muss nur wollen. Lösungen sind vorhanden, der Markt ebenfalls; es gilt lediglich, ihn anzuzapfen. Dazu gehört selbstverständlich auch ein aggressiveres Marketing seitens der Bahnen (SBB wie BLS), welches allzu oft noch zu Wünschen übrig lässt.

In diesem Sinne unterstütze ich als Vertreter einer Randregion die Motion Cavelty und bitte Sie, ein Gleiches zu tun.

Masoni: Il clima nel quale ci accingiamo a questa discussione, oggi, sembra diverso da quello nel quale abbiamo affrontato la discussione del novembre 1984 sul rapporto del Consiglio federale in materia di trasversali ferroviarie alpine. La coscienza della necessità di una rapida decisione in proposito, con tutti gli elementi aggiornati, sembra oggi essersi più generalmente affermata e si basa su una serie di ragioni di politica interna e di politica internazionale. Ne riassumo qualcuna:

Ragioni di politica interna: la riconosciuta necessità di un collegamento veloce dei viaggiatori tra sud e nord nelle due direzioni, non solo dal sud al nord, ma anche e soprattutto dal nord al sud, con una linea breve che permetta le alte velocità; la necessità di sgravare le strade e soprattutto le gallerie stradali del Gottardo e del San Bernardino – e anche la strada del Brennero – da un traffico stradale che è, oggi, già molto ingente, ma che secondo le stesse prognosi dell'Istituto di San Gallo, che erano servite alla decisione di allora del Consiglio federale, diventerà insostenibile per la fine del nostro secolo. E ancora la necessità di evitare, con una linea ferroviaria efficiente, con una galleria veloce, le conseguenze ecologiche di questo sovraccarico del traffico stradale che non è più sostenibile a lunga scadenza. E, ancora come ragione di politica interna, lo sforzo per mantenere alla Svizzera la sua posizione nell'ambito dei traffici – una funzione sulla quale ritornerò anche dal profilo internazionale.

Le ragioni internazionali sono di livello europeo. La presa di coscienza tocca la funzione che i Paesi circostanti ancora si attendono dalla Svizzera; quella naturale di Paese che, grazie alla sua posizione ed alle sue iniziative, assicura il collegamento più breve e più rapido tra il sud e il nord, con i tracciati dettati dalle realtà geografiche, altimetriche e economiche; un compito che non abbraccia soltanto il traffico rapido delle merci, ma anche quello veloce e concorrenziale dei viaggiatori. E ben vero che v'è oggi chi si interroga se oggi ancora è compito della Svizzera quello di dare all'Europa la soluzione per il problema dei trasporti: non credo sia possibile isolare il problema dei trasporti, disinteressandosi, da quello più complesso della posizione che la Confederazione vuole avere in tutti i servizi e nelle relazioni commerciali e industriali internazionali. I due aspetti sono strettamente legati. Non si può pretendere che la Svizzera abbia una posizione chiave nel settore dei servizi e dei traffici, se non assume anche una funzione analoga in quello dei trasporti. Quindi, la posizione di coloro che – come abbiamo letto anche in articoli importanti – credono nella possibilità per il nostro Paese di disinteressarsi, di lasciare agli altri la soluzione di questi problemi europei, non mi pare realistica. Perlomeno, essa è difficilmente conciliabile con il desiderio di mantenere alla Svizzera la sua posizione economica. E' una sfida, una vera e propria sfida europea, che la Svizzera deve raccogliere oggi, come ha saputo raccogliercela nel secolo scorso; non soltanto sviluppando e mantenendo all'altezza dei progressi della tecnica i tracciati più brevi e più vantaggiosi nei trasporti europei, ma

anche sviluppando in modo moderno e completo, i relativi servizi di trasporto.

Nella sua prima parte il testo dell'iniziativa del collega Cavelty, come quello della mozione della Commissione, invita il Consiglio federale a predisporre le fasi per la realizzazione più rapida possibile della trasversale ferroviaria alpina. Il testo della mozione della Commissione precisa l'esigenza di tempo nel senso che la decisione dell'esecuzione dell'opera debba poter avvenire in concomitanza con la decisione sulla «ferrovia duemila». E' una proposta più che ragionevole, più che sensata. Come si può concepire, nella Svizzera che si avvia al nuovo secolo, la soluzione del problema «ferrovia duemila», cioè il concetto basilare per lo sviluppo delle nostre ferrovie per il prossimo secolo, senza la trasversale nord-sud? Quindi la mozione, la mozione della Commissione, in un certo senso, cerca di ovviare a questa debolezza del concetto di «ferrovia duemila». Questa indicazione di tempo, di urgenza, corrisponde a quella della mozione del Consiglio nazionale adottata in seguito alla modificata mozione del collega Sergio Salvioni. La mozione del Consiglio nazionale contiene in più la richiesta di promuovere d'urgenza trattative sul piano europeo circa il coordinamento ed il finanziamento, e comunque di includere il progetto nel sistema dei nuovi collegamenti ferroviari veloci. Per il resto, la mozione del Consiglio nazionale è più generica, non dando alcuna indicazione sulla soluzione preferita. La mozione della nostra Commissione, che realizza la proposta del collega Cavelty e permette, se adottata, il ritiro della sua iniziativa parlamentare, fa invece un passo concreto indicando la necessità di preparare calcoli e progetti anche per la soluzione Gottardo-Lucomagno – la cosiddetta «variante Y» – come pure per le possibilità d'ampliamento della linea del Sempione. L'idea della «Y» presenta una soluzione tanto semplice quanto geniale che, con costi prossimi nel complesso a quelli dello Spluga, riunisce i vantaggi geografici e di infrastrutture del Gottardo con quelli del collegamento veloce dei Grigioni e della Svizzera orientale con il sud, con Milano, con Lugano, con Bellinzona ma insieme – ciò che vale soprattutto per il Grigioni – con la Svizzera centrale lungo tutta la linea del Gottardo. Questa soluzione è fattibile, come ha dimostrato la perizia predisposta dalla Commissione, e appare realizzabile nell'insieme o per i due tratti separati, sviluppando perlopiù linee già esistenti, senza cioè gravare ecologicamente regioni intatte. E' una soluzione indubbiamente felice dal profilo del federalismo, che adempie ad innegabili bisogni della Svizzera orientale, pur insistendo sullo sviluppo e sull'ammodernamento della linea principale di traffico che da un secolo ha fatto buona prova sul piano svizzero e su quello europeo. Con ciò, senza ulteriori ritardi dovuti alla difficoltà della scelta, ritardi che sono già costati una ventina d'anni, potrebbe, a prima vista, risolvere il problema in modo soddisfacente per i due bacini: quello della Svizzera orientale e quello dei Cantoni gottardisti. Questa soluzione potrebbe, a prima vista, non corrispondere totalmente alle aspirazioni di quei fautori lombardi dello Spluga che sono preoccupati di uno sviluppo ulteriore del traffico che investe Milano. Anche queste preoccupazioni devono, secondo la Commissione, poter venir superate con il rifacimento in corso della galleria di Monte Olimpino, con l'eventuale sviluppo della linea Bellinzona-Luino, con la creazione della passante destinata ad evitare Milano. Del resto, proprio su proposta del nostro collega Consigliere nazionale Pini, e quindi di due Commissioni del Consiglio d'Europa, una presieduta dal collega Debétaz, l'assemblea del Consiglio d'Europa, si è chiaramente pronunciata per la necessità di sgravare il traffico stradale segnatamente del Brennero e del Gottardo con delle soluzioni ferroviarie adeguate, specialmente con riguardo alla situazione del Gottardo e del Brennero. Certo che lo sviluppo del Gottardo è tanto voluto dalle Ferrovie svizzere quanto dalle Ferrovie di Stato italiane; in Italia, la soluzione dello Spluga è sostenuta soprattutto dalla Lombardia, mentre le Ferrovie sembrano permanere a favore della soluzione del Gottardo. Lo sviluppo del Gottardo permetterebbe di agganciare a questa linea, che

rimane fondamentale, tutta la Svizzera orientale, in modo particolare i Grigioni e i Cantoni orientali, senza dover sviluppare subito quella rete ferroviaria e di infrastrutture che sarebbe necessaria oggi per arrivare a realizzare lo Spluga. Quindi sembra proprio che questa soluzione del Gottardo, completata col Lucomagno, la cosiddetta «Y», meriti di essere attentamente vagliata, studiata, preparata e confrontata al più presto con tutte le soluzioni in esame. Le due mozioni, quella della Commissione e quella del Consiglio nazionale, non sono per nulla incompatibili. Esse, anzi, si completano conseguentemente.

Per queste ragioni, con la maggioranza della Commissione, vi invito ad approvarle entrambe. Il voto a favore delle due mozioni è un atto di meditata fiducia nella tecnica, nell'economia, nella posizione economica che la Svizzera ha avuto e intende mantenere: fiducia, quindi, nell'avvenire.

Jagmetti: Die internationale Bedeutung der hier zur Diskussion stehenden Verbindung ist Ihnen nachdrücklich und klar dargelegt worden. Man könnte sagen – etwas pathetisch ausgedrückt –, es gehöre geradezu zur Aufgabe der Schweiz, die Brücke zwischen Norden und Süden zu schlagen.

Erlauben Sie mir, noch drei Hinweise zu geben, die als Ergänzung und nicht etwa als Alternative zum Gesagten gedacht sind.

Diese Verbindung hat erstens ausser der europäischen eine eminent nationale Bedeutung. Herr Masoni hat uns das für den Kanton Tessin dargelegt. Ich danke ihm dafür bestens. Erlauben Sie mir den Hinweis, dass das gleiche für die deutsche Schweiz gilt. Die Zentren der deutschen Schweiz haben ein grosses Interesse an einer guten Nord-Süd-Verbindung. Das gilt unter anderem auch für Zürich. Wenn es uns auf diesem Wege gelingen würde, zu einer Verbesserung der Lage zu gelangen, wären wir dankbar. Heute tasten wir uns auf Einspurstrecken nach Arth Goldau vor, im wahrsten Sinne des Wortes in bunt gemischten Zügen von meist älteren Wagen, um dann auf der Bergstrecke mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit nach Süden zu rollen. Eine verbesserte Verbindung läge im Interesse nicht nur dieses Raumes, sondern der verschiedenen Ausgangspunkte in der deutschen Schweiz.

Der zweite Hinweis gilt den Alpentälern, konkret gesagt: dem Kanton Uri und der Leventina. Sie haben heute eine sehr gute Verbindung, mit den Beschränkungen, die ich vorher nannte. Der Bau einer modernen und leistungsfähigen Nord-Süd-Transversale sollte aber nicht dazu führen, dass die heute bestehenden Verbindungen unterbrochen und die Täler abgeriegelt werden. Dazu der kleine Hinweis, der mir bedeutsam scheint: Dass es der Leventina gelungen ist, in den letzten über 100 Jahren ihre Bevölkerung zu halten, während andere Täler, vorab das Blenio- und das Maggiate, einen Bevölkerungsverlust hinnehmen mussten, ist die Konsequenz der bestehenden Verbindung. Ich wünsche, dass diesem Aspekt der Erschliessung unserer Alpentäler beim Bau einer neuen Bahn gebührend Rechnung getragen wird. Wir haben verschiedene grosse Projekte gutgeheissen, um die Erschliessung der Alpentäler zu verbessern. Es wäre unlogisch, dafür heute bestehende Verbindungen zu unterbrechen. Wenn also dieser Vorstoss überwiesen würde – ich hoffe es –, wäre er von mir aus gesehen mit dem Wunsch verbunden, diese Situation der Alpentäler mitzubetrachten.

Meine dritte Bemerkung betrifft die Prioritäten: Der Nationalrat wird das Projekt «Bahn 2000» zuerst behandeln, wir später. Dieses Projekt ist mit einem Kredit von 5,1 Milliarden Franken verbunden. Wenn Sie in der betreffenden bundesrätlichen Vorlage den Anhang 2 sehen, werden Sie feststellen, dass das ganze Investitionsprogramm für die «Bahn 2000» an Endpunkten aufhört, die in Sierre, Spiez, Luzern, Zug, Ziegelbrücke und St. Gallen liegen. Aus dem Anhang 6 ergibt sich, dass nach dem Projekt «Bahn 2000» keinerlei Netzverbesserung auf der Nord-Süd-Achse, südlich von Luzern und Zug, vorgesehen ist.

Zu diesem Projekt «Bahn 2000» kommt das von Herrn Bun-

desrat Schlumpf bei anderer Gelegenheit angekündigte Projekt «KTU 2000» – wenn ich es so nennen darf – mit einem Programm für die konzessionierten Transportunternehmen. Einen Abschnitt – den Vereina-Tunnel – haben wir schon behandelt. Das andere wird uns später beschäftigen.

Beim Projekt, das hier zur Diskussion steht und bei dem der Investitionsaufwand – wir haben es heute gehört – in der Grössenordnung zwischen 6 und 9 Milliarden Franken liegt, stellt sich doch die Frage, ob wir denn alles miteinander realisieren können oder ob nicht irgendwo einmal eine Prioritätenordnung gesetzt werden muss, und zwar aus doppeltem Grunde: erstens wegen des Finanzbedarfs und zweitens auch wegen der Bauarbeiten und des Aufwandes, der damit verbunden ist.

Mir fehlt die Festlegung eines Schwergewichts oder – in der Sprache, die dem *genius materiae* entspricht – «lo sforzo principale». Wenn wir alle diese Projekte sehen, fragt man sich, wohin die Realisierung führen soll – ob alles miteinander gemacht werden kann oder ob nicht der Zeitpunkt gekommen sei, eine Prioritätenordnung aufzustellen.

Das waren, ich wiederhole es, drei Hinweise, mit denen ich meine Zustimmung zum Vorstoss begleiten möchte. Ich unterstreiche die nationale Bedeutung dieser Verbindung und bitte, die Alpentäler nicht zu vergessen. Jetzt oder beim Konzept «Bahn 2000» wünsche ich eine Prioritätenordnung.

M. Aubert: La commission vous propose deux choses. En vous demandant d'adopter la motion du Conseil national (à l'origine, motion Salvioni), elle souhaite nous faire revenir sur une attitude que nous avons eue en 1984. En vous priant de soutenir la motion de la commission, qui prend la place de l'initiative parlementaire de M. Cavelty, elle vous invite à manifester de l'intérêt pour un projet concret. J'aimerais reprendre brièvement ces deux éléments.

Premièrement, nous vous demandons de revenir sur une attitude que nous avons eue en 1984. Je dis bien une attitude, car ce n'était pas une décision à proprement parler. Nous avons pris connaissance d'un rapport du Conseil fédéral qui nous suggérait de surseoir à toute décision sur la traversée ferroviaire des Alpes. Aujourd'hui, nous estimons qu'il ne faut plus tarder.

Comment, en moins de deux ans, notre opinion, ou moins celle de la commission, a-t-elle pu se modifier? J'y vois plusieurs raisons, en voici quelques-unes.

D'abord, le rapport du Conseil fédéral de 1983, que notre silence de 1984 était une façon d'approuver, avait examiné essentiellement la question du trafic des marchandises, bien peu celle du trafic des voyageurs. Or, il est apparu, de manière de plus en plus manifeste, que les transports rapides de voyageurs, avec des trains à grande vitesse, pouvaient renforcer une entreprise et, plus généralement, un mode de transport.

Ensuite, en 1983/84, nous avons toujours fait allusion aux réserves de tonnage considérables qui demeuraient à notre disposition. Nous disions: «Il nous faut transporter 10 millions de tonnes et nous avons encore des réserves pour 16 millions de tonnes». Nous parlions en poids, non en temps. Maintenant, nous nous apercevons qu'un raisonnement basé uniquement sur le poids ne répond pas à la complexité du problème. C'est d'ailleurs ce qu'atteste le développement fulgurant des transports routiers à travers les Alpes, dont nos collègues du canton d'Uri se sont éloquemment plaints, à plusieurs reprises, devant nous.

Il y a d'autres raisons encore. Certains projets étrangers, qui se dessinent, n'avaient peut-être pas été pris suffisamment en compte. Enfin, ce qui nous permettra tout à l'heure de vous proposer en bonne conscience de suivre le Conseil national, c'est qu'à la différence de 1983/84 nous avons désormais une solution concrète qui n'avait alors pas été examinée, l'Y proposée de M. Cavelty.

J'en viens ainsi à mon deuxième point. La commission vous invite à manifester de l'intérêt pour la solution Y.

Nous avons rarement débattu dans ce parlement d'une idée aussi audacieuse, procédant de vues aussi larges et aussi profondes. Nous devons cela à M. Cavelty. Je ne sais pas

quel est le premier auteur de la variante Y, mais M. Cavelty s'en est fait ici l'ardent propagateur. Cavelty l'audacieux ou Cavelty le téméraire? Vous savez que nous avons toujours une difficulté de traduction lorsque nous parlons du duc de Bourgogne, Karl der Kühne. Était-il audacieux, était-il téméraire? Pendant sa vie, on disait qu'il était audacieux, après surtout on a dit qu'il était téméraire. Personnellement, je crois que c'est Cavelty l'audacieux qui nous a parlé.

La solution Y a, en effet, des avantages réels. Premièrement, elle combine le Gothard et le Splügen. Le premier y est, pour ainsi dire, tout entier et le second, pour la majeure partie de ce qui concerne le Nord des Alpes. Les trains courraient de Milan à Munich sans passer par Zurich, en empruntant la vallée du Rhin. La solution a également une valeur psychologique, car une des raisons de l'ajournement de 1983/84 était peut-être la peine que nous avions à trancher entre le Splügen et le Gothard. Avec la variante Y, on demande de combiner harmonieusement les deux idées. Elle présente aussi l'intérêt de réduire ce que j'appellerai, en termes aussi diplomatiques que possible, le problème étranger. En effet, la construction dépendra essentiellement de l'autorité suisse. Finalement, il ne faut pas négliger les aspects intérieurs de la solution Y. De toutes celles qui ont été examinées jusqu'à maintenant, elle est la seule à permettre une liaison directe du Tessin aux Grisons et de Lucerne à Coire. Voilà donc de sérieux mérites.

Mais je n'aimerais pas que vous pensiez que nous sommes en train d'expédier un énorme projet dans la somnolence d'un jeudi matin, comme une affaire de routine. Nous sommes tout à fait conscients d'être en présence d'une formidable spéculation, j'entends une spéculation au sens noble, c'est-à-dire une décision qui se prend sans connaître exactement tous les éléments importants qui s'y rapportent.

Il y a tout de même pas mal d'inconnues dans cette affaire. Tout d'abord, une inconnue économique: y aura-t-il toujours quelque chose à transporter? Si les services continuent à se substituer à l'industrie, et les produits industriels à se miniaturiser, aura-t-on encore, au siècle prochain, quelque chose à transporter? Une inconnue dans la technique des transports: on trouvera peut-être d'autres moyens que ceux que nous connaissons aujourd'hui. Une inconnue dans la technique des forages: peut-être aurons-nous des surprises dans le sous-sol des Alpes? Il y a des inconnues politiques qui, je crois, sont dans l'esprit de chacun: le problème de la région milanaise, celui de l'avancement des projets étrangers. Il y en finit l'inconnue financière: ce projet coûtera-t-il 10 milliards ou 15 milliards? Nous savons d'avance que les estimations seront démenties par les faits. A ce propos j'aimerais tout de même dire à M. Cavelty que, dans l'estimation du coût, il ne faudrait pas trop compter sur les économies qu'on pourrait faire sur la ligne actuelle du Gothard: je partage ici pleinement l'avis de M. Jagmetti.

A toutes ces inconnues, accentuant encore le caractère spéculatif de notre décision, nous pouvons ajouter l'irréversibilité du percement d'un tunnel. Lorsqu'on engage des travaux en surface, on peut les arrêter au bout d'un certain temps, ils auront toujours servi à quelque chose. En revanche, dans un tunnel, tant qu'on n'est pas parvenu au bout, il n'y a rien. Il est difficile de s'arrêter en chemin. Je dois pourtant dire, à l'avantage du projet Y, qu'il y a ici trois bouts. On pourrait imaginer qu'après en avoir relié deux on renonce au troisième. Je laisse à M. Cavelty le soin de décider dans son esprit lequel ce pourrait être.

De toute façon, le raisonnement à long terme sera toujours spéculatif. Si nous attendons 1995, nous serons devant les mêmes inconnues, ou des inconnues du même genre.

D'ailleurs, dans notre affaire, la spéculation est découpée en deux phases. Ce que nous vous demandons aujourd'hui est une spéculation limitée aux dépenses d'études, c'est-à-dire à quelque dizaine de millions de franc tout au plus. La véritable spéculation – définitive pourrions-nous dire – n'interviendra que dans quatre ou cinq ans, lorsque le Conseil fédéral nous aura soumis un projet d'arrêt et que nous en saurons davantage. Et alors, dans cette seconde phase, nous ne serons pas seuls. L'Assemblée fédérale ne décidera

pas souverainement, car l'arrêté sera muni de la clause référendaire. Comme il s'agira de la construction d'une nouvelle ligne, le peuple devra s'associer aux risques que nous lui proposons de prendre.

Je terminerai en vous disant quelques mots de la Suisse française. Si j'ai pris la parole, comme je l'ai dit tout à l'heure à M. Cavelty, c'est parce que j'estimais tout à fait normal que, dans un tel débat, il y eût aussi un discours en français. Je ne sais pas ce que pensent les gouvernements des cantons occidentaux. Je ne suis pas habilité à parler en leur nom; d'ailleurs, ils sont suffisamment éloquents pour le faire et ils ne manqueront pas, le moment venu, de donner leur avis. Tout ce que je peux vous dire, c'est ce que pense un citoyen neuchâtelois; celui qui vous parle maintenant. Et je ferai trois remarques.

Je comprends très bien les rivalités régionales. Elles ont jalonné notre histoire ferroviaire, je dirai même notre histoire politique, depuis le 19^e siècle. Elles sont naturelles, mais je constate qu'elles ont quelque chose de paralysant qui n'est nullement profitable à l'intérêt général. Je ne voudrais donc pas m'y associer aujourd'hui.

Maintenant, quel est le but déclaré de la solution «Y» de M. Cavelty? C'est essentiellement la jonction entre le bassin germanique (Stuttgart-Munich) et le bassin lombard (Milan). Hier soir, j'ai encore consulté une carte d'Europe. Il est évident que, si vous voulez joindre les millions d'habitants de la région de Stuttgart et Munich aux millions d'habitants de la région de Milan, le trajet se fera soit par l'Autriche, soit par l'est ou le centre de la Suisse. Ce serait un détour de passer par l'ouest.

Faut-il alors regretter d'être occidental? Je ne le crois pas, d'autant moins que, si le trafic avec la France et si, par delà la Manche, grâce à un autre tunnel, le trafic avec la Grande-Bretagne s'anime, il y aura aussi beaucoup d'emplois et de travail sur les lignes du Loetschberg et du Simplon. Vous avez pu voir que la motion de la commission fait une allusion expresse aux possibilités de développement du tunnel du Simplon.

Telles sont les raisons pour lesquelles je vous demande, par anticipation, de soutenir la motion du Conseil national et d'approuver – je parle du sujet qui nous occupe maintenant – celle de la commission.

Affolter: Ich möchte nach all den Voten, die hier gehalten worden sind und die zum grössten Teil begeisterte Zustimmung zu dieser Idee manifestierten, nicht mehr viel beifügen.

Die Idee einer Alpentransversale stösst auch bei mir und bei meinem Kanton auf viel Verständnis. Herr Aubert hat soeben die neuenburgischen Beweggründe und Ansichten dargelegt. Der Kanton Solothurn gehört zu den Kantonen, die einer Gotthardbasis-Variante zuneigen. Der Hauptvorteil und die politische Bedeutung der Idee Cavelty liegen darin, dass die bisherigen gegnerischen Lager – die Befürworter einer Splügen-Bahn und jene einer Gotthardbasis-Variante – zusammengeführt werden können. Wir wissen, dass schon grosse Projekte wegen solchen Streitigkeiten zwischen verschiedenen Landesteilen nicht realisiert worden sind.

Mich hat noch etwas anderes beschäftigt – Herr Cavelty hat es am Anfang gesagt – : das von der Kommission gewählte Vorgehen. Es stellt sich hier die klassische Gretchenfrage, ob in dieser Richtung und mit diesem Inhalt überhaupt motioniert werden kann. Sie werden es dem erweiterten Büro des Ständerates, dem ich angehöre, nicht verargen, wenn es sich diese Frage stellt. Es ist auch kein Purismus, wenn sie gestellt wird; wir haben eine monatelange «Ochsentour» in Sachen Revision des Geschäftsberichtes hinter uns, wo wir uns mit dem Motionsbegriff und mit damit zusammenhängenden Fragen sehr sorgfältig auseinandergesetzt haben.

Ich nenne Motionen, die diese Bezeichnung nicht verdienen, «Mostulate». Ich verstehe darunter einen persönlichen Vorstoss mit Postulatscharakter, den man in die Form der Motion «hineinmostet», um ihm einen Anstrich von Verbindlichkeit zu geben.

Auch beim Vorstoss Cavelty stellt sich die Frage: Postulat oder Motion? Ich neige eher der Form des Postulates zu, weil wir gemäss der strengeren Auffassung des Ständerates grössere Anforderungen an den Motionsbegriff stellen wollen. Wir unterstehen aber noch dem alten Geschäftsreglement, und ich möchte die Diskussion nicht mit formalistischen Einwänden verwässern. Ich erhebe deshalb keine Einwände gegen die Ueberweisung in der Form der Motion. Es wird immerhin eine Massnahme – die Aufarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für eine neue Transversale bis zur Baubeschlussreife – verlangt.

Eine letzte Bemerkung zu den Prioritäten (Herr Jagmetti hat vorhin ähnliches angetönt): Nach der Kommissionsmotion soll der Baubeschluss erst im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden. So steht es im Text. Man möchte also zuerst einmal dieses Stück über die Bühne gehen lassen – mit gutem Grund. In der Motion des Nationalrats vom 16. Dezember 1985 wird ausdrücklich verlangt, dass das Projekt Alpenbahntransversale in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen sei, also in das Konzept «Bahn 2000».

Hier liegt nun doch ein gewisser Widerspruch in den beiden Motionstexten vor. Ich habe mich gefragt, ob der Nebensatz in der Kommissionsmotion betreffend Hinweis auf die «Bahn 2000» überhaupt nötig sei, ob es nicht genüge, wenn man sagte, die Entscheidungsgrundlagen seien so aufzuarbeiten, dass möglichst rasch ein Baubeschluss der eidgenössischen Räte gefällt werden könne. Damit hätte man mehr Spielraum; aber ich habe auch Verständnis, wenn man in diesem vorgerückten Stadium am Motionstext nicht mehr rütteln will. Immerhin möchte ich Herrn Bundesrat Schlumpf bitten, zu diesen – meiner Meinung nach etwas widersprüchlichen – Aussagen der beiden Motionen Stellung zu nehmen. Im übrigen möchte ich doch – auch wenn ich nicht gerade den Ausdruck «Cavelty le téméraire» brauchen will – im Namen der Kantone, die an der Nabelschnur des Gotthard hängen, Herrn Cavelty danken, dass er diese Idee spruchreif gemacht hat. Die Steine auf dem Weg bis zum Gelingen werden noch zahlreich sein; einige wurden erwähnt. Aber man sollte sich dadurch nicht vom Weg abbringen lassen. Ich rechne die zweite Alpentransversale den dringenden verkehrspolitischen Anliegen unseres Landes zu.

Gadient: Kollege Miville hat als Kommissionspräsident auf die Debatte im Europarat verwiesen. Daran möchte ich als Augen- und Ohrenzeuge kurz anknüpfen, denn was dort zu hören war, sind keineswegs Komplimente an die Adresse Helvetiens.

An der sich abzeichnenden Umweltkatastrophe am Brenner wird uns aus österreichischer Sicht eine ganz erhebliche Mitverantwortung angelastet. Dieser Protest hat somit weit mehr als eine verbale Dimension; wir können und dürfen ihn nicht tatenlos an uns vorbeiziehen lassen. Am 18. September haben wir im Europarat einstimmig eine Empfehlung an das Ministerkomitee verabschiedet; danach sollen zur Verbesserung des Transitverkehrs auf Expertenebene nun Entscheidungsgrundlagen in bezug auf den Ausbau und die Modernisierung der transalpinen Eisenbahnlinien und der Verladebahnhöfe erarbeitet werden: Massnahmen, die man auch im Europarat zur Verbesserung der Transportqualität, der Steigerung der Geschwindigkeiten und der Transportkapazität als unabdingbar erachtet. In dieser Empfehlung wird auch gefordert, dass die betroffenen Regierungen ohne Verzug einen Grundsatzentscheid über die sich heute bietenden Lösungsmöglichkeiten treffen und die darauf ausgerichteten Infrastrukturmassnahmen in die Wege leiten. Da muss ich vorerst eine Präzisierung zum Votum von Herrn Masoni anbringen: Non abbia paura, Signor presidente, che anch'io mi servo adesso della lingua italiana rispondendo a mio caro collega Masoni, ma era infatti un momento storico sentendolo esprimersi in questa sala in lingua dantesca. Herr Masoni hat sich auf einen Zeitungsbericht abgestützt; dabei konnte man den Eindruck gewinnen, der Europarat hätte sich entweder zugunsten von Brenner- oder/und Gott-

hard-Eisenbahn ausgesprochen. Ich möchte der Vollständigkeit halber den Passus aus dem betreffenden Beschluss kurz zitieren: «Fixer des priorités pour la réalisation de tunnels de base ferroviaires transalpins afin de décharger le plus rapidement possible les voies routières, notamment le Gothard et le Brenner».

Hier sind beispielsweise und insbesondere Gotthard und Brenner angeführt, die auf der Strasse entlastet werden müssen. Soviel zum Votum Masoni.

Diesem Beschluss im Europarat ging eine sehr eingehende Diskussion voraus, und es dürfte von Interesse sein, wie man auf das Statement zur schweizerischen Transitpolitik reagierte, das wir dort einbrachten. Wir sagten: «Die schweizerischen Behörden sind sich der Verpflichtungen durchaus bewusst, welche dem Land aufgrund seiner geographischen Lage im Herzen Europas erwachsen. Wir versuchen auch – mit gutem Erfolg –, den verschiedenen Anforderungen und Bedürfnissen gerecht zu werden; dies einerseits aus internationaler Solidarität, denn für zahlreiche Bevölkerungszentren ist der Weg durch die Schweiz die kürzeste Nord-Süd-Verbindung, andererseits aber auch» – wir sagten das ganz offen – «aus eigenem Interesse, denn für die kulturell, wirtschaftlich und touristisch mit dem übrigen Europa aufs vielfältigste verhängte Schweiz spielt der internationale Verkehr und dessen umweltgerechte, ressourcen-schonende Bewältigung eine erstrangige Rolle. Es ist das erklärte Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik, den wachsenden Güterfernverkehr vorwiegend auf dem Schienenweg abzuwickeln, dies aus Umweltschutz- und energiepolitischen Gründen, aber ebenso im Interesse eines möglichst behäuteten Umgangs mit unserem aus topographischen und demographischen Gegebenheiten besonders knappen Kulturland.» Und ein letzter Passus: «Die Schweiz ist dabei bestrebt, in europäischer Solidarität zu handeln und einen Weg zu finden, um den anfallenden Verkehr zu transitieren. Das kann letztlich nur den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz bedeuten, einer Transversale, die alle Elemente einer modernen Bahn aufweisen muss und die insbesondere so zu konzipieren ist, dass Lastzüge sämtlicher gängiger Masse und Gewichte hierauf verladen werden können. Heute besteht in den Tunnels eine Eckhöhenbegrenzung von 3,7 Metern, während etwa zwei Drittel der im Alpentransit zum Einsatz gelangenden Wagenaufbauten diese Grenze übersteigen. Der damit angesprochene Huckepack-Verkehr erfüllt schon heute eine sehr wichtige strassenentlastende Funktion, weshalb er auch vom Bund kräftig unterstützt wird. Da wir in unserem Land diese grundsätzliche Lösung anstreben, werden Sie Verständnis dafür haben, wenn wir vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot und der 28-Tonnen-Beschränkung nicht abweichen wollen.»

Soviel aus dem Votum in Strassburg. Ich dachte, dass diese Äusserungen in diesem Saale von Interesse sein können. Sie sind selbstverständlich mit dem EVED abgestimmt worden. Gerade die Diskussion im Europarat hat einmal mehr gezeigt, wie nötig gemeinsame übernationale Anstrengungen zur Erarbeitung langfristiger, tragender Lösungen dieser grenzüberschreitenden Verkehrsprobleme sind.

Die sich dem Floriansprinzip verschreibenden Gegner jeder neuen Eisenbahn-Transitlinie durch unser Land müssen zur Kenntnis nehmen, dass man heute unsere Solidarität mit den Nachbarstaaten offen in Frage stellt. Die Österreicher beklagen sich darüber, dass der Transitverkehr durch Österreich schon 1983 zehnmal grösser war als derjenige durch die Schweiz. Mit anderen Worten: es wird ganz konkret schweizbezogen argumentiert. Der Berichterstatter aus der Bundesrepublik Deutschland hat seinerseits festgestellt, dass das schweizerische Nachtfahrverbot und die 28-Tonnen-Beschränkung die Umleitung des Schwerverkehrs auf das österreichische Strassennetz bewirke und dass eine internationale Zusammenarbeit zwingend sei.

Unser Land bewältigt heute 3 Prozent des Strassentransitverkehrs, während Österreich darin nahezu erstickt. Seit 1970 haben sich die Strassentransporte auf der Brennerroute vervielfacht. Da andererseits die 1868 erbaute Brennerbahn technisch veraltet ist, vermag sie derzeit keine

wirksame Entlastung zu bringen. Sie haben von den Anstrengungen für eine Verbesserung gehört, aber auch diese nehmen natürlich entsprechende Zeit in Anspruch.

Einer meiner Kollegen im Europarat, der verstorbene Bundesrat Schweiger, hat einmal errechnet, dass der Warentransport per Pferdefuhrwerk im 19. Jahrhundert auf der Strecke Innsbruck–Mailand weniger Zeit in Anspruch nahm als der heutige Eisenbahntransport. Insbesondere scheint die Lage in Nordtirol explosiv zu werden, wo man nicht bereit ist, die völlig unverhältnismässige, mit ungeheuerlichen Emissionen verbundene Verkehrsbelastung allein zu tragen, weil, so wörtlich ein Abgeordneter aus dem Südtirol, «nach der Einführung der bekannten Transportrestriktionen durch die Schweiz der gesamte aus der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Dänemark und den nordischen Staaten nach Süden und umgekehrt rollende Verkehr auf den Brenner abgeschoben wird». Sollte sich der politische Druck in Österreich weiterhin verstärken, ist es durchaus denkbar, dass auch Österreich Restriktionen im Strassensektor in Erwägung ziehen muss. Was dann resultiert, ist leicht zu erraten; es scheint mir, dass ein Chaos auf unseren schweizerischen Strassen die Folge davon sein könnte.

Der schweizerischen Zielsetzung, den wachsenden Güter- und Fernverkehr vorwiegend auf dem Schienenweg abzuwickeln, hat man nicht widersprochen, aber in Anbetracht der heutigen Verkehrssituation hat man doch die Ihnen angedeutete unüberhörbare, ja massive Kritik angebracht, an der wir meines Erachtens nicht vorbeisehen dürfen.

Herr Bundesrat Schlumpf hat als Präsident der CEMT, der Konferenz der europäischen Verkehrsminister, in seinem stark beachteten Votum in Strassburg den Europarat ermutigt, einen Verkehrsausschuss zu schaffen, damit der Europarat vermehrt und besser koordiniert tätig und gegenwärtig sein kann in diesem vitalen Bereich, der den Alltag Europas wie kaum ein anderer prägt.

Es ist auch darauf hinzuweisen, dass die EG, weil ihr die zentralen Transitländer Österreich und Schweiz nicht angehören, nicht in der Lage ist, in diesem Sektor mit gleicher Kompetenz zu handeln wie der Europarat.

Planung und Erstellung einer neuen Alpentransversale rufen nach einer engen Koordination und Abstimmung mit den Nachbarländern; eine solche wird mit der Bestellung eines besonderen Ausschusses auf hoher Verwaltungsebene und durch die Verkehrsminister über die CEMT angestrebt. Das scheint mir wesentlich und nötig, und ich möchte aus der Sicht der Strassburger Verkehrsdebatte dem Bundesrat danken, dass er seine Tätigkeit auf diese Notwendigkeiten ausgerichtet hat, und ihn in seiner Haltung – gerade im Hinblick auf den heute zu erteilenden Auftrag, Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpentransversale zu erarbeiten – bestärken. Jede künftige Transitlinienführung ist mit den Nachbarländern zu koordinieren und abzustimmen. Ich meine, dass es demnach in diesem Zusammenhang unsere Aufgabe sein muss, nicht nur schweizerische, sondern europäische Verkehrspolitik zu treiben und dass wir Verständnis haben müssen für die nachbarliche Erwartung eines möglichst baldigen, sich entlastend auswirkenden Handelns der Schweiz.

M. Jelmini: Je regrette de prolonger le débat, mais il vous sera facile de comprendre que je ne peux m'abstenir dans cette discussion. J'agirai de la même façon que quelques orateurs qui m'ont précédé en examinant en même temps les points de l'ordre du jour concernant les transversales alpines.

Il serait faux de considérer la transversale alpine comme un problème en soi à caractère régional. La commission *ad hoc* qui dans les années 60, avait reçu le mandat du Conseil fédéral d'étudier cette question, avait considéré la réalisation de nouvelles transversales alpines comme une tâche géographique et historique de notre pays dans l'optique d'une politique d'intégration des transports européens. Malheureusement, au lieu de développer une conception tenant compte de l'évolution rapide du trafic, des modifications

importantes qui ont été imposées par l'ouverture des routes nationales et du temps nécessaire à la réalisation d'une transversale, on a mis en avant des préoccupations d'ordre financier (qui avaient en soi une certaine justification) et de politique d'entreprise. Ces dernières ont amené le Conseil fédéral à affirmer qu'une décision à ce propos aurait été prématurée (cf. rapport du Conseil fédéral de 1983 au Parlement). D'une part, on a conditionné la planification des nouvelles transversales au volume des recettes provenant surtout du trafic des marchandises et d'autre part, on avait des difficultés à dépasser une conception nationale, voire régionale des transports et à atteindre une vision de dimension européenne. Evidemment, on a sous-évalué l'importance et les conséquences du transfert du trafic ferroviaire à la route, non seulement en ce qui concerne les marchandises, mais également les voyageurs. En effet, la N2 est en train de devenir une route destinée aux poids lourds européens avec une moyenne journalière de 6 à 9000 véhicules, en prenant en considération les itinéraires du St-Gothard et du San Bernardino, qui dépassent le 30 pour cent du volume total du trafic. Le tunnel routier du St-Gothard est donc proche de la saturation. Des études du trafic des voyageurs font entrevoir une augmentation sensible ne se produirait qu'avec une réduction considérable du temps de transport. Il y a donc suffisamment d'éléments tirés – on a souligné ceux de caractère écologique – qui sont en faveur de la réalisation d'une transversale des Alpes. Aujourd'hui, il ne s'agit pas de faire un choix, mais d'inviter le gouvernement à préparer sans délai des éléments nous permettant d'en effectuer un.

Deux propositions nous sont présentées. La motion du Conseil national faisant suite à l'intervention de M. Salvioni rappelle au gouvernement l'urgence d'une reprise des études en vue de la réalisation d'une transversale et – ce qui est très important – d'entamer les négociations nécessaires sur le plan international. L'initiative Cavelty, que la commission de notre conseil a transformée en motion propose, la variante «Y» en tenant compte des impossibilités de développement de la ligne du Simplon et – ce qui est également important – suggère une décision à la suite de l'adoption du projet «Rail 2000» c'est à dire de s'engager à respecter une échéance. Personnellement, en compagnie de mon canton, je suis évidemment favorable à la solution qui permet de réaliser le plus tôt possible le tunnel du bas du St-Gothard. D'ailleurs, les expertises élaborées considèrent cet itinéraire comme le meilleur.

On aurait pu espérer que le projet «Rail 2000» envisage l'urgence et la nécessité de cette transversale alpine. N'oublions pas que les zones périphériques vers le centre et le sud de la Suisse, négligées par le projet «Rail 2000», incluent une métropole qui est la capitale économique d'un Etat voisin et la région lombarde comprenant 9 millions d'habitants. La nouvelle conception de l'offre, basée sur le temps de transport effectif, aurait dû engager le Conseil fédéral à introduire cette transversale alpine dans le projet «Rail 2000».

La motion proposée par notre commission, à la suite de l'initiative Cavelty, mérite notre sympathie. Elle présente l'avantage d'offrir des débouchés économiques vers le Nord sur deux axes et de faciliter le choix d'un itinéraire, étant donné son caractère de compromis. Elle pourrait éventuellement être réalisée en deux étapes, de façon à laisser la priorité à la ligne qui paraîtra la plus urgente.

Si je suis bien informé, la commission *ad hoc* du Conseil national qui a examiné le projet «Rail 2000» a proposé de transmettre une motion analogue, dans le cadre du débat devant le plénum. Nous ne devrions pas avoir de difficultés à précéder l'autre chambre. En tout cas, ce qu'il faut retenir – je me permets de souligner et de répéter cet aspect très important – de la commission du Conseil national (Salvioni), c'est l'urgence d'entamer les négociations avec les gouvernements européens intéressés. Il faudrait éviter qu'une solution nous soit imposée par les autres, c'est-à-dire que nous ne pourrions pas examiner et choisir le projet qui nous conviendrait le mieux. Comme vous le savez, puisqu'on l'a

rappelé ici, le Conseil de l'Europe s'est préoccupé récemment de cette question et, en 1982, le Parlement européen a créé une commission dont le mandat est de soumettre des propositions pour la réalisation d'un plan d'infrastructure concernant les grands axes de communication. Ce problème devrait être pris en considération le plus tôt possible. Nous avons donc tout intérêt à faire des propositions avant que les autres nous imposent leur solution. La transversale ferroviaire des Alpes doit être considérée comme un élément fondamental de notre politique extérieure. Je vous prie de transmettre les deux motions.

Matossi: Ich möchte diese Debatte über Verkehrsvisionen nicht allzu stark und über Gebühr strapazieren. Immerhin möchte ich zum Eintretensreferat von Herrn Ständerat Miville noch ergänzen, dass die Ueberweisung der Motion von der Kommission nicht einstimmig, sondern mit 6 zu 2 Stimmen beschlossen worden ist. Ich stelle den Antrag, diese Motion nicht zu überweisen. Wenn wir von der Annahme ausgehen, dass wir zur Bewältigung des zunehmenden Transitverkehrs – es ist ja heute viel darüber gesprochen worden – eine weitere Alpentransversale brauchen, so kann das nur eine durchgehende Flach- und Schnellverbindung zwischen dem aufstrebenden süddeutschen Wirtschaftsraum und dem Wirtschaftsraum in der Poebene sein. Herr Ständerat Aubert hat darauf hingewiesen. Wenn wir die Sache unter diesem Aspekt betrachten, ist die Y-Linienführung trotz der Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Bernath & Partner nicht viel anderes als ein Tunnelsystem zwischen Truns, Amsteg und Biasca. Mit einem Einbezug dieses Alpen-Y-Vorschlags verzögern und belasten wir die dringend gewordene Entscheidungsfindung unnötig und erschweren dem Bundesrat und den zuständigen Fachleuten im Departement die Aufarbeitung der Grundlagen für die einmal und bald zu treffende Entscheidung für eine echte, durchgehende Flach- und Schnellverbindung oder Hochgeschwindigkeitsstrecke, hiesse sie nun Gotthardbasistunnel oder Splügen.

Das wäre ganz im Sinne der Motion von Herrn Nationalrat Salvioni, die wir auch behandelt haben und die ich ausdrücklich unterstütze. Dass die Y-Variante beim Ausschuss für Verkehrsfragen der Ostschweizer Kantonsregierungen auf wenig Gegenliebe stiess, möchte ich hier nur noch der Vollständigkeit halber erwähnen. Was die anderen direkt Betroffenen angeht, hat Herr Ständerat Miville in seinem Eintretensreferat darauf hingewiesen, dass sowohl Italien als auch Süddeutschland mit dem grossen Wirtschaftsraum von Bayern und Baden-Württemberg einer ausgesprochenen Flach- und Schnellverbindung den Vorzug geben.

Das sind die Gründe, weshalb ich den Antrag stelle, diese Motion nicht zu überweisen. Wir können das mit gutem Gewissen tun, denn nach Aussage von Herrn Bundesrat Schlumpf laufen in seinem Departement die Planungsarbeiten für eine echte Alpentransversale auf Hochtouren.

Meier Hans: Gestern und heute wurde im Zusammenhang mit Verkehrsfragen viel diskutiert, behauptet und gefordert: Ich möchte Sie lediglich bitten, sich an all das demnächst zu erinnern, wenn wir in diesem Rat wieder die Verfassungsvorlage «koordinierte Verkehrspolitik» behandeln. Ich erlaube mir diese Bemerkung als Präsident der entsprechenden Kommission!

Hefti: Ich nehme an, dass bei all diesen Varianten die Bedeutung der Strecke Zürich–Ziegelbrücke–Chur bestehen bleibt und die Bedeutung von Ziegelbrücke bezüglich der Verbindung mit dem Kanton Glarus anerkannt bleibt. Es würde mich freuen, wenn das der Departementschef noch bestätigen könnte.

Bundesrat Schlumpf: Die wirklich sehr breite Diskussion wäre eine Einladung an den Departementschef zu einem verkehrspolitischen Exposé. Dabei würde ganz sicher das, was Ständerat Meier am Schluss sehr zu Recht in wenigen Sätzen «an die Wand gemalt» hat, in den Mittelpunkt

gerückt. Wir haben ein gemeinsames Anliegen – wenigstens sprechen wir alle davon –, nämlich eine koordinierte Verkehrspolitik zu betreiben. Ich will darauf nicht näher eingehen. Ich möchte Ständerat Hefti aber die Zusicherung geben, dass im Rahmen von «Bahn 2000» selbstverständlich auch die ihm und mir partikulär am Herzen liegende Strecke mit Halt in Ziegelbrücke voll berücksichtigt wird. Das ist jedoch nicht ein Problem einer neuen Eisenbahnalpentransversale, sondern der Realisierung von «Bahn 2000».

Ich will der Versuchung widerstehen, ein verkehrspolitisches Exposé abzugeben. Ich kann das aus folgenden Gründen:

Erstens, weil der Bundesrat bereit ist, diese Motionen entgegenzunehmen.

Zweitens, weil heute eine Stellungnahme zu den wirklich vielfältigen Fragen – nicht nur in bezug auf die zu treffende Linienwahl, sondern auf das ganze Umfeld einer Eisenbahnalpentransversale – verfrüht wäre. Wir erarbeiten jetzt zuerst die Entscheidungsgrundlagen, und dann begründen wir die sich daraus ergebenden Stellungnahmen. Das werden wir auch hier so halten. Diese Arbeiten sind – Ständerat Matossi hat das in Erinnerung gerufen – längst im Gange. (Auch deshalb können wir übrigens die beiden Motionen ohne weiteres entgegennehmen; sie bedeuten für uns mindestens momentan – ich hoffe, das halte an – eine Rückenstärkung. Sie geben eine Legitimation für das, was wir bereits tun.) Schliesslich kann ich auf ein Exposé auch deshalb verzichten, weil ich nur wiederholen würde, was ich schon oft gesagt habe und was in vielen Dokumenten nachzulesen ist. Einige Ausführungen rufen immerhin nach einer kurzen Stellungnahme. Sie haben Anspruch darauf.

Was das Problem der Umfahrung der Schweiz betrifft, müssen wir konkretisieren: Umfahren werden wir auf den Strassen! Natürlich hat auch der Transitverkehr über unsere Strassen wegen des Ausbaus des Nationalstrassennetzes – Herr Jelmini hat das u. a. zu Recht in Erinnerung gerufen – zugenommen. Man kann mit Hunderten von Prozenten keine Beweise führen; wenn der Ausgangspunkt sehr tief ist, gibt es sehr viele Prozente. Wir haben jetzt auf der Gotthardroute eine Tonnage von rund 800 000. Das ist nicht nichts; und die Probleme im Ruesstal und in der Levantina kennen wir. Vergleichsweise werden aber über die Brennerstrasse zehn bis zwölf Millionen Tonnen transportiert. Die Umfahrung spielt sich auf den Strassen anderer Länder ab.

Ich komme auf die Komplimente, die wir in Europa nicht erhalten, noch zu sprechen. Wir wollen keine Komplimente, aber wir wollen auch keine unbegründeten Vorwürfe.

Wenn Sie den Schienen-Gütertransitverkehr einerseits der Schweiz und andererseits von Frankreich und Österreich über die letzten zehn Jahre addieren, sehen Sie, dass wir beim Gütertransitverkehr die Anteile – plus/minus – gehalten haben. Im gesamten Nord-Süd-Gütertransitverkehr sind wir jedoch zurückgefallen, weil auf den Strassen der Nachbarländer gewaltige Transitverkehrszunahmen zu verzeichnen sind – ich habe die Zahl von Österreich genannt –, nicht aber auf den dortigen Schienen. Warum nicht? Österreich hat eine Nord-Süd-Schienenkapazität von etwa 6 Millionen Tonnen. Das ist weniger als die Hälfte dessen, was wir heute haben. Wir verstärken heute bereits ohne grosse Reden die Nord-Süd-Kapazität – es wurde von Ständerat Cavelty erwähnt – mit dem Ausbau Lötschberg-Simplon insgesamt auf das Vierfache der Kapazität des Brenners. Das sind Fakten, die man beim Problem der Umfahrung in Rechnung stellen muss. Das Umfahren werden auf den Strassen ist, nach Meinung der Öffentlichkeit und der Politik, nicht beklagenswert.

Der Bundesrat hat die Transitstellung der Schweiz und die Bedeutung dieser Transitstellung im Verkehr nie in Zweifel gezogen. Lesen Sie bitte den Bericht zur Alpentransversalenfrage von 1983! Dort haben wir dargelegt, dass wir die Transitstellung der Schweiz erhalten wollen – dies nicht nur wegen internationaler Verpflichtungen, sondern auch, weil wir auf die ausländischen Verkehrswege, zum Beispiel zu den Meereshäfen oder in die grossen europäischen Indu-

striebgebiete, angewiesen sind; umgekehrt ist das Ausland auf unsere Transitwege angewiesen. Wir wollen diese Transitstellung auch aus nationalem Interesse, wie es von Herrn Cavelty und andern richtig dargelegt wurde, erhalten. Das haben wir im Transversalenbericht von 1983 betont. Es ging aber darum, eine – Herr Jagmetti hat das u. a. erwähnt – Prioritätenordnung festzulegen. Das haben wir getan; und wir müssen, Ständerat Aubert, auf zustimmende Stellungnahmen der Räte im Jahre 1984 nicht zurückkommen. Sie müssen kein schlechtes Gewissen haben. Die Räte haben im Jahre 1984 vom Transversalenbericht des Bundesrates zustimmend Kenntnis genommen, so wie dieser Bericht eben damals lautete, nämlich dass wir von einer vorgezogenen Linienwahl absehen wollen. Das war während eines Jahrzehnts immer das Thema: Zuerst einmal eine Linie festlegen. Es ging so gut wie immer um Gotthard oder Splügen. Dann werde man die weitere Entwicklung absehen und einen Baubeschluss vorlegen. Das Essentielle des Berichtes 1983 war doch, dass wir Ihnen sagten: Das machen wir nicht so!

Eine vorgezogene Linienwahl bringt nichts. Ich will auf die Argumentation nicht eingehen. Wir werden Ihnen einen referendumpflichtigen Baubeschluss mit Linienwahl und einen Finanzierungsbeschluss bringen. Wir «Unglücksraben» haben in der Botschaft 1983/84 auch Ausführungen zur Frage gemacht, ob wir Ihnen damals schon einen Baubeschluss hätten vorlegen sollen. Wir sind zum Schluss gekommen: Nein! Wir konnten das nicht tun, und zwar, Herr Jagmetti, weil wir eine Prioritätenordnung einhalten müssen. Die Gründe dazu sind: Finanzierung und politische Verknüpfung, die Sie angesprochen haben. Das ist der Bericht 1983; und nur dem haben Sie zugestimmt: keine vorgezogene Linienwahl, sondern Baubeschluss bezogen auf eine Linie mit Referendumsmöglichkeit!

Die Arbeiten in dieser Richtung sind seit vielen Jahren international auf verschiedenen Ebenen im Gang: auf Ministersebene und auf sogenannter Stellvertretersebene. Mein persönlicher Mitarbeiter für dieses Ressort ist Herr Fasciati. Er und seine Mitarbeiter haben den Auftrag, internationale Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten. Die Bundesrepublik, Italien, Österreich und die Schweiz sind auf höchster Ebene durch Ministerstellvertreter tätig; und es wird mit Frankreich koordiniert. Ich habe – Ständerat Gadiant hat das freundlicherweise erwähnt – in Strassburg als Präsident der CEMT zu einer europäisch koordinierten Verkehrspolitik aufgerufen, unter Einbezug einer Nord-Süd-Eisenbahntransversale in das europäische Schnellbahnsystem. Diese Transitlinie Nord-Süd in Form einer Schnellbahn müsse da hinein. Sie hat den Namen «Eurorail 2000» erhalten.

National läuft bereits die Aufarbeitung der Entscheidungsgrundlagen, und zwar für alle vier heute im Gespräch stehenden Varianten: Gotthardbasis, Splügen, Ypsilon und Lötschbergbasisvariante, also jene Variante, die vor zehn Jahren zur Diskussion stand. Für diese vier möglichen neuen Transitlinien im Sinne von Schnellbahnen laufen die Arbeiten zur Bereitstellung vergleichbarer Entscheidungsgrundlagen.

Es müssen ausreichende, vergleichbare und sorgfältig erarbeitete Grundlagen sein, damit man dann auch entscheiden kann. Es geht da um Wesentliches. Ich hoffe, dieser Rückenwind, den wir da spüren dürfen, halte an, wenn wir die entsprechende Baubotschaft diskutieren. Es geht um einen grossen Investitionsaufwand, der den Aufwand für «Bahn 2000» – einschliesslich KTU – übersteigt. Das steht fest. Die Finanzierungsmethode, von der Herr Cavelty gesprochen hat, wäre eine Variante.

Zu den Finanzierungsmodalitäten und zum Nachfrageproblem, Ständerat Jagmetti, haben Sie eine These vertreten, die mir aus dem Herzen spricht. Aber sie ist nicht ganz unbestritten. In den Gegenüberstellungen geht man von ungleichen Voraussetzungen aus: einerseits von der Beibehaltung der heutigen Trassees und Bergstrecken, und zwar im Sinne einer vollen Leistungsbereitschaft mit reduziertem Zugangebot. Andererseits lesen wir aber in andern Gegenüberstellungen, man müsse, weil man dann beispielsweise

die Bergstrecke Gotthard nicht mehr erhalten und betreiben werde, nur den Differenzbetrag für die Variante A, B, C oder D in Rechnung stellen.

Das sind Entscheide, die in diesem Zusammenhang sicher auch von Gewicht sein werden. Das ist im Gange, und dafür haben wir – unter Beizug aussenstehender Fachleute bzw. Unternehmungen – die Federführung. Ohne den Beizug externer Experten wären wir dazu – schon rein vom verfügbaren Personal her – nicht in der Lage. Die Terminplanung auf internationaler Ebene, im Rahmen dieser Vierer-Verhandlungen, ist ein hartes Geschäft, weil die Auffassungen in der Bundesrepublik einerseits und in Italien andererseits vorderhand überhaupt nicht übereinstimmen. Ich gehe jetzt auf diese Problematik nicht ein. Aber wir müssen eine Transversale festlegen und bauen, die im Norden und im Süden abgenommen wird. Etwas anderes ist nicht denkbar. Wir bauen ja die Transversale trotz der nationalen Bedeutung, die sie hat, nicht in erster Linie für unsere Inlandversorgung. Zum Zeitplan: Die Aufträge sind – sowohl für die Aufbereitung der nationalen Entscheidungsgrundlagen als auch für die laufenden internationalen Verhandlungen – bis Ende 1987 terminiert. Anschliessend erfolgt die Bearbeitung im Departement und im Bundesrat, und dann gelangt die Vorlage an das Parlament. Das würde etwa mit dem Zeithorizont nach Motion, nämlich «im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung von 'Bahn 2000'», übereinstimmen, wobei ich allerdings – und das zur Frage, die Ständerat Affolter stellte – von der Voraussetzung ausgehe, dass ein Referendum zu «Bahn 2000» auch noch über die Bühne gegangen sein müsste. Wenn wir eine Prioritätenordnung einhalten wollen, müssen wir wissen, ob «Bahn 2000» realisiert wird oder ob wir stattdessen eine völlig neue Konzeption in Angriff nehmen müssten, beispielsweise mit einer Eisenbahn-Alpentransversale ohne Binnennetz.

Ständerat Cavelty, diesen zeitlichen Spielraum geben Sie uns mit der Formulierung «im Anschluss an die Verabschiedung von 'Bahn 2000'» (bis und mit Referendum).

Zur KVP: Ich bin Ständerat Meier für den Hinweis sehr dankbar. Lesen Sie im Bericht 1983 nach! Wir haben dort der KVP ein Kapitel gewidmet und geschrieben: Wir können derartige grosse Investitionen wie «Bahn 2000» nur in Angriff nehmen und verantworten, wenn wir Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik haben. Nach diesen Vorstellungen ist eine Abfolge, wie sie sich die Kommission etwa vorstellt, zeitlich einzurichten. Deshalb können wir dieser Motion und auch derjenigen zustimmen, die der Nationalrat bereits überwiesen hat. Sie bestätigen Aufträge, die wir uns selbst schon vor Jahren gegeben haben.

Damit ist noch einmal in Erinnerung gerufen, was wir mit dem Bericht 1983 zur Transversalenfrage darlegten und was Sie damals durch Stillschweigen – jedenfalls ohne Ablehnung – als richtig erachteten, nämlich keine vorgezogene Linienwahl.

Mein lieber Ständerat Cavelty, wo stünden wir heute mit der Ypsilon-Idee, wenn wir es nicht so gehalten hätten, wie Sie und der Bundesrat es damals meinten? Hätten wir Ihnen im Jahre 1983 einen Linienwahlbeschluss vorgelegt – egal ob Gotthard oder Splügen –, und Sie hätten sich für eine von beiden entschlossen: Was hätte das heute für Folgen? Nehmen wir die für Sie politisch schwierigere Variante Splügen an. Man könnte heute nicht in bestimmten Teilen unseres Landes von einem Ypsilon sprechen, ohne den Vorwurf des Verrates oder des Rückenschusses zu riskieren. Schon da erweist sich eine vorgezogene Linienwahl ohne Baubeschluss nur als Deklamation, auf die man hätte zurückkommen können, je nach den späteren Erkenntnissen. Dabei bleibt es doch, hoffe ich. Sie wollen ja von uns jetzt mit den Motionen nicht einen blossen Linienwahlbeschluss. Ständerat Cavelty will, dass wir die Unterlagen – inklusive Ypsilon – bereitstellen, was längst im Gange ist, damit ein gültiger Baubeschluss gefasst werden kann. Erst dann geht es auch los. Dann müssten wir über die Ausführung und die Finanzierung abstimmen, wie über «Bahn 2000».

Ständerat Jagmetti: Wir denken; wir handeln nicht nur! Da besteht bereits wegen der Beanspruchung der Baukapazitäten

und – je nach Finanzierungsmodus – des Bundesfinanzhaushaltes eine bestimmte Vorstellung über die Abfolge. Es dürfen nicht übermässige Spitzenbelastungen, auch in bezug auf Baukapazitäten, entstehen.

Ständerat Aubert, Sie haben gesagt – und das ist natürlich richtig –, dass immer Unbekannte bleiben. Sie haben den Ausdruck «spéculation» – im guten Sinne – verwendet. Wir wollen diese Unbekannten ja soweit wie möglich reduzieren. Man kann nicht jede Unbekannte bei solchen Vorhaben ausschalten; aber durch sorgfältige Entscheidungsgrundlagen lassen sie sich reduzieren. Das ist der Sinn unserer Arbeiten.

Nun noch zur Frage von Herrn Lauber und Herrn Jelmini, zum Teil von Herrn Masoni, betreffend einerseits Simplon, andererseits Gotthard. Am Simplon sind wir weit voran. Wir verdreifachen dort die Kapazität, also von etwa 4 Millionen Bruttoregistertonnen auf etwa 12 Millionen. Der Simplon wird dann ungefähr die heutige Bergstreckenkapazität des Gotthard erreichen. Das gibt zusammen etwa die 26 Millionen, die Ständerat Miville erwähnte. Das ist in vollem Gange. In etwa fünf Jahren wird durch die Verbreiterung der Lötschberglinie und den Ausbau im Wallis diese Kapazitätsnutzung gesichert sein.

Ständerat Jelmini, Ständerat Masoni: Wir bedauern, dass wir mit «Bahn 2000» dem Tessin nicht mehr bringen können, aber das liegt natürlich an diesem Konzept. Immerhin darf man nicht übersehen, dass die Verbesserungen im Angebot auf der Nordseite des Gotthards für die Verbindung zum und vom Tessin auch Vorteile bringen. Mehr lässt sich mit «Bahn 2000» für das Tessin nicht realisieren.

Ständerat Affolter, Ständerat Masoni: Der Einbau einer Eisenbahn-Alpentransversale, die Abstimmung auf die «Bahn 2000» ist gesichert, ob das die eine oder andere dieser vier Varianten sein wird, die wir heute diskutieren. Nur bei einem Projekt wäre das überhaupt nicht denkbar. Das wäre eine echte, ausschliessliche Alternative, nämlich Swissmetro, weil die ganz etwas anderes ist. Sie ergäbe eine nicht mit «Bahn 2000» koordinierbare Parallelinfrastruktur. Ich habe damit auch zum Antrag von Ständerat Matossi Stellung genommen, die Motion nicht zu überweisen. Man kann sie überweisen; auch formell sehe ich keine Schwierigkeiten. Die einzige Frage, die sich stellt, ist mehr politischer Natur: Ist es nötig, dem Bundesrat mit einer Motion zu bestätigen, dass das, was er bereits tut, richtig sei? Ständerat Cavelty hat uns das Vertrauen ausgesprochen, auch ohne Motion, aber wenn Sie eine Motion überweisen wollen, dann sehe ich keine rechtlichen Bedenken.

Einige letzte Bemerkungen: Ständerat Gadiant, unser ehemaliger Delegationschef in Strassburg, hat Sie über die dortige Stimmung orientiert. Wir haben auch Kenntnis davon. Die Mitglieder unserer Delegation und ich selbst als jetziger Präsident der Europäischen Verkehrsminister haben in Strassburg Initiativen entwickelt und appelliert, im Sinne eines europäischen «Verkehrssystems der Schiene» – «Eurorail 2000» – tätig zu werden.

Wir erwarten keine Komplimente, das ist nicht üblich unter Ländern, aber ich kann nicht ungesagt lassen: Wir haben in bezug auf unsere Verkehrspolitik nicht Vorwürfe von ausländischer Seite entgegenzunehmen. Ich will keine Nachbarländer – mit denen wir auch in diesen Fragen gute Beziehungen haben – an den Pranger stellen. Aber Vorwürfe eines Landes, das seine Schienenkapazität nicht ausbaute, das für den Nord-Süd-Verkehr eine Kapazität von 6 Millionen Tonnen hat (wir haben 13 Tonnen) und sich heute bemüht, diese Kapazität zu verdoppeln (d. h. auf 12 Tonnen; wir haben bis dann längst 26 Tonnen), sind unberechtigt. Wir sind vorangegangen. Wenn Sie die Situation im Westen nehmen: TGV – eine hervorragende technologische Leistung Frankreichs für den Personenverkehr, für die Verbindung grosser Zentren! Was ist aber damit für den Güterverkehr gewonnen? Was bringt das für die übrigen regionalen Bereiche?

Man kann uns nicht vorwerfen, wir hätten nicht rechtzeitig gehandelt: Ausbau des Gotthards (Eckhöhen von 3,7 m für den Huckepackverkehr in den siebziger Jahren) und der

BLS-Strecke. Verkehrspolitisch haben wir mit den Arbeiten an der Gesamtverkehrskonzeption bereits in den siebziger Jahren begonnen. Wir haben eine KVP-Vorlage sowie eine «Bahn 2000»-Vorlage für einen grosszügigen Ausbau des Schienennetzes im Parlament; wir haben den Leistungsauftrag der SBB schon verabschiedet. Ferner haben wir die Absteckung des Nationalstrassennetzes im Parlament in Behandlung, um auch damit klare Verkehrsgrundlagen für dieses Jahrhundert zu schaffen. Wir arbeiten seit langem an den Grundlagen für einen Baubeschluss zu einer Eisenbahnalpentransversale.

Dass wir international noch nicht zu einem Uebereinkommen gekommen sind, verdient vom Ausland her erst recht keine Vorwürfe, denn das liegt ja daran, dass die Meinungen darüber, welche Räume international verbunden werden sollen, noch wesentlich auseinandergehen. Diese Situation kann man uns nicht zur Last legen. *Sine ira et studio* und in aller Freundschaft, die wir mit unseren Nachbarländern haben (es ist eine sehr erfreuliche und gute Zusammenarbeit): Die Schweiz hat seit langem klare verkehrspolitische Zielsetzungen, wir haben eine abgesteckte Strategie; wir realisieren sie allerdings, wie es helvetischen Gepflogenheiten entspricht, Schritt um Schritt, und das – unter uns gesagt – ohne allzu viel darüber zu sprechen, ohne Getöse. Ich bin damit einverstanden, die beiden Motionen entgegenzunehmen.

Präsident: Die Kommission beantragt, der Initiative sei keine Folge zu geben. Gemäss Artikel 21quinquies GVG hat Herr Cavelti die Initiative zugunsten der Motion zurückgezogen. Die Motion wird vom Bundesrat entgegengenommen, aber von Herrn Matossi bestritten.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung der Motion	21 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

84.452

Motion des Nationalrates (Salvioni) Eisenbahn-Alpentransversale Motion du Conseil national (Salvioni) Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Wortlaut der Motion vom 16. Dezember 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Alpen-Eisenbahn-transversale begonnen werden kann.

Zu diesem Zweck erscheint es dringlich und unerlässlich, Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten. Andererseits gilt es, das Projekt in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen.

Texte de la motion du 16 décembre 1985

Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais.

A cet effet, il paraît urgent et indispensable d'entamer des négociations sur le plan européen en vue d'une bonne coordination et d'un financement convenable. Il y a lieu d'autre part d'englober ce projet dans le système des nouvelles lignes rapides à travers la Suisse.

Präsident: Der Bundesrat ist auch bereit, diese Motion des Nationalrates entgegenzunehmen.

Miville, Berichterstatter: Ich habe ausgeführt, dass sich die Kommission für die Ueberweisung der Motion ausgesprochen hat.

Ueberwiesen – Transmis

86.523

Postulat Ducret Swissmetro. Machbarkeitsstudie Swissmétro. Etude de faisabilité

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1986

Der Bundesrat ist eingeladen, vor der Schlussdiskussion über das Projekt «Bahn 2000» durch eine von der SBB-Verwaltung unabhängige akademische Institution eine Machbarkeitsstudie über das öffentliche Verkehrsmittelprojekt, genannt Swissmetro, ausführen zu lassen.

Texte du Postulat du 19 juin 1986

Le Conseil fédéral est prié, avant la discussion finale concernant le projet «Rail 2000», de faire élaborer une étude de faisabilité sur le projet de transports publics Swissmétro par une haute école, indépendante de l'administration des CFF.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Letsch (1)

M. Ducret: Après 2 heures et 35 minutes de discussion sur un problème tout à fait identique puisqu'on a parlé de tunnel, j'espère qu'il vous restera encore un peu de patience.

Je suis cependant quelque peu inquiet, Monsieur le Président, c'est la deuxième fois que je dois présenter un sujet que je considère comme important devant des bancs qui se sont vidés en raison de la durée des discussions précédentes. C'est une situation assez désagréable. J'avais vécu les mêmes événements, M. Schlumpf s'en souvient peut-être d'ailleurs, lors de la discussion sur l'aéroport de Cointrin, où j'avais essayé de défendre mon point de vue à 13 h 30, 15 minutes avant le départ d'un train pour Zurich afin de fêter l'élection de Mme Kopp, conseillère fédérale. Je me demande s'il est très opportun de défendre cette proposition maintenant, devant un auditoire clairsemé, après 2 h 35 de discussions sérieuses et difficiles. Je veux bien le faire, mais si cela devait être une des raisons de l'échec de ma proposition, je reviendrai alors la présenter à un moment plus favorable.

Je pose dès lors la question: Est-ce qu'on continue ou est-ce qu'on s'arrête?

Präsident: Ich danke Herrn Ducret, dass er dieses Postulat begründet. Anschliessend hören wir die Antwort des Bundesrates. Falls der Rat beschlussfähig ist, können wir heute noch über den Vorstoss abstimmen.

M. Ducret: Dans ces conditions je continue, et j'espère que ceux qui nous font le plaisir d'être présents seront des partisans du projet que je vais essayer de vous présenter. Il s'agit en effet de quelque chose d'extrêmement audacieux. Tout à l'heure, M. Aubert a parlé d'audace et de témérité. C'est le cas ici, mais il s'est trouvé malgré tout 36 de nos collègues du Conseil national pour signer cette proposition présentée par M. Salvioni, conseiller national. De mon côté, j'ai trouvé un appui auprès de M. Letsch, et je vais essayer aujourd'hui de vous la présenter en «première»,

Parlamentarische Initiative (Cavelty) Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung

Initiative parlementaire (Cavelty) Transversale ferroviaire des Alpes avec un tracé en Y

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.236
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	553-568
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 796

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.