

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.

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.