

Zweite Sitzung – Deuxième séance**Dienstag, 27. November 1984, Vormittag****Mardi 27 novembre 1984, matin**

9.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Kündig

83.065

Eisenbahnpenttransversale**Ligne ferroviaire à travers les Alpes**

Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983 (BBl III, 1165)

Rapport du Conseil fédéral du 7 septembre 1983 (FF III, 1197)

Beschluss des Nationalrates vom 4. Mai 1984

Décision du Conseil national du 4 mai 1984

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

Cavelty, Berichterstatter: Die Frage einer Nord-Süd-Bahnverbindung durch die Alpen war im letzten Jahrhundert eines der politisch brisantesten Themen überhaupt. Die damalige Entscheidung für den Gotthard hat das Gesicht der Schweiz bis auf den heutigen Tag entscheidend geprägt. Die heutige Vorlage hat nicht die gleiche Brisanz, sie will vielmehr lediglich den Zeitpunkt für einen Variantenentscheid verschieben. Entgegen früherer Annahmen zeigt sich nämlich, dass eine zusätzliche Alpentraversierung – vom Verkehrsbedarf her gesehen – weniger dringlich ist als bisher angenommen. Wenn noch im Jahre 1980 die Meinung vorherrschte, die bestehenden Alpentransversalen seien schon in den neunziger Jahren überlastet, so haben neueste Verkehrsprognosen gezeigt, dass erst gegen das Jahr 2020 eine weitere Alpentransversale notwendig sein wird. Zwar wird auch nach neuesten Prognosen der alpenüberquerende Personen- und Güterverkehr zunehmen, aber nicht mehr im gleichen rasanten Ausmass wie in den siebziger Jahren. Seit Abschluss der Römer Verträge im Jahre 1957 beträgt das mittlere jährliche Wachstum des Güteraufkommens zwischen Nordeuropa und Italien rund 7 Prozent. Der Anteil der Bahnen sank dabei von 87 auf 50 Prozent. In absoluten Zahlen stieg jedoch das Verkehrsvolumen der Bahnen dennoch um 10 Millionen Tonnen. Das St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung rechnet nun aber mit einer Reduktion der jährlichen Zuwachsrate im Alpentransitverkehr von bisher 7 auf weniger als 2 Prozent zwischen 1990 und 2020. Dazu kommt, dass die Transitkapazität der Schweizer Alpenbahnen durch den Ausbau der Lötschberg-Simplon-Achse und durch den Einsatz von stärkeren und moderneren Maschinen und Fahrzeugen bis zum Ende des Jahrhunderts verdoppelt wird. Konkret beträgt die heutige Eisenbahnkapazität am Gotthard und Lötschberg-Simplon 13 Millionen Tonnen. Im Jahre 1982 wurde diese Kapazität aber nur etwa zu drei Vierteln, nämlich mit 9,4 Millionen Tonnen, ausgelastet. Dies ergibt heute schon eine Reserve von 3,5 Millionen Tonnen. Nach Beendigung des Ausbaus der Lötschberg-Simplon-Linie inklusive Zufahrten wird die Kapazität aber auf 26 Millionen Tonnen steigen. Gemessen am Verkehrsaufkommen von heute verfügen wir also nach dem Ausbau von Lötschberg und Simplon über eine Kapazitätsreserve von nicht weniger als 16,5 Millionen Tonnen bei einem heutigen Volumen von 9,4 Millionen.

Schliesslich ist nicht zu übersehen, dass die Konkurrenz der Strasse und die Konkurrenz der übrigen Nord-Süd-Bahnverbindungen ausserhalb der Schweiz eine Dämpfung der Nachfrage bei uns herbeiführen. Das Nachlassen des Druckes auf eine neue Alpentransversale hat gute und schlechte Seiten. Schlecht ist es insofern, als der Strassentransitverkehr zunimmt. Dagegen müssen wir zum Schutz von Umwelt und Mitmenschen alles tun, was möglich ist. Wegen der Bahnrendite aber müssen wir nicht traurig sein, wenn dieser Druck etwas nachlässt; denn in den letzten Jahren ist auch der Transitverkehr mit einer Kostendeckung von etwa 81 Prozent defizitär. Beim Bau einer neuen Transversale würde der Kostendeckungsgrad wegen der zusätzlichen Investitionen von ungefähr 10 bis 11 Milliarden Franken und den daraus entstehenden Zins- und Amortisationsbelastungen natürlich wesentlich sinken.

Es sind also neue Entscheidungselemente in den letzten Jahren hinzugekommen, die den Bundesrat zu Recht veranlassen, im bisherigen Dispositiv einige Korrekturen anzubringen. Nachdem die Realisierungsmöglichkeit um mindestens 20 Jahre verschoben wird, ergibt sich zunächst ein anderer Zeitplan. Parallel dazu stellt sich die Frage, ob es zweckmässig sei, den Linienwahlentscheid vor dem Baubeschluss zu treffen. Der Bundesrat kommt in dieser diskutierbaren Frage zur Verneinung derselben, da ein vorgezogener Linienwahlentscheid im Moment des Baubeschlusses gleichwohl umgestossen werden kann und infolgedessen kaum von praktischem Wert ist, es sei denn, er mobilisiere die Gegner der gewählten Linie und die Befürworter der unterlegenen Linie und vereinige sie zu einer Einheitsfront gegen den Baubeschluss.

Ausgehend von der Notwendigkeit einer neuen Alpentransversale im Jahre 2020 und in der Annahme, die Realisierungszeit – inklusive politische Vorbereitung und Entscheidungsfindung – beanspruche total 20 Jahre, müsste der Linienwahl- und Baubeschluss etwa um das Jahr 2000 gefällt werden. In den bis dahin verbleibenden Jahren soll die Verkehrspolitik allerdings nicht ruhen. Vielmehr soll entsprechend der Gesamtverkehrskonzeption das bestehende Eisenbahnnetz im Inland auf einen modernen, konkurrenzfähigen und attraktiven Stand gebracht werden. Dazu gehört vor allem die Realisierung der Bahn 2000 im Rahmen der Vorstellungen der Gesamtverkehrskonzeption. Weiter sollen aber auch die Alpentransversalen – in der Mehrzahl – so verfolgt werden, dass sie im Moment der Realisierung dann auch bereit sind.

Die Zustimmung zum heutigen Bericht des Bundesrates soll also nicht einen Abschied von der Idee der Alpentransversale bedeuten; denn es steht fest, auch nach heutigen Erkenntnissen, dass die Alpentransversale in absehbarer Zukunft realisiert werden muss, nur nicht so rasch, wie wir es früher meinten. Wir stehen dazu. Da keine Linienwahl zum voraus getroffen wird und momentan zwei gleichwertige Möglichkeiten – Gotthardbasis und Splügen – vorliegen, sind beide Möglichkeiten gleichwertig voranzutreiben. Gleichwertige Behandlung der beiden Varianten heisst, zugunsten des Splügens einiges nachholen, zum Beispiel Machbarkeitsstudien, geologische Untersuchungen usw. Das heisst aber auch eine gleichwertige Vertretung dieser Linie auch gegen aussen, auch durch die SBB, auch im Gespräch mit dem Ausland.

Zusammengefasst ergeben sich aus dem Bericht des Bundesrates folgende Schlussfolgerungen, denen die Kommission zugestimmt hat:

1. Die Notwendigkeit einer Nord-Süd-Transversale manifestiert sich nach neuesten Prognosen, gestützt auf die heutige Verkehrsentwicklung, erst für das Jahr 2020.
2. Es wird mit einer Planungs- und Bauzeit von rund 20 Jahren gerechnet.
3. Der Linienführungsentscheid und der Baubeschluss sollen entgegen früheren Annahmen zusammenfallen. Sie kommen auf die zuständigen Instanzen ungefähr um das Jahr 2000 zu.

4. Bis zum Linienführungsbeschluss und Baubeschluss sollen beide in Frage stehenden Varianten und allfällig noch andere planerisch gleich vorangetrieben werden.

Die Kommission hat von diesem Bericht des Bundesrates einstimmig Kenntnis genommen und bittet Sie, das gleiche zu tun.

Bürgli: Der Bericht des Bundesrates über eine weitere Alpen-transversale ist zweifellos ein interessantes Dokument. Es ist indessen, wie Ihnen der Kommissionsreferent soeben dargelegt hat, gekennzeichnet durch eine deutliche Zurückhaltung mit Bezug auf einen Entscheid zu einer neuen Alpen-transversale.

Ich möchte mich nicht zum Sprecher jener Kreise machen, die einen sofortigen Entscheid verlangen. Ich möchte indessen nicht ausschliessen, dass die Problemstellung – eine neue Alpen-transversale und welche Transversale – unter Umständen schneller aktuell werden kann, als jetzt gedacht wird. Zur Begründung dieser Überlegung spreche ich kurz über die Transitzkapazität Nord-Süd: Dank dem Ausbau der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn entsteht eine beträchtliche Kapazitätsreserve für den Schienenverkehr. Wir müssen indessen auch den Strassentransport Nord-Süd in die Erwägungen einbeziehen. Ich beziehe mich auf die Tabelle auf Seite 25 der Botschaft und wähle Szenario 2, also die mittlere Variante. Hier wird dargetan, dass auf der Strasse im Jahre 1980 eine halbe Million Tonnen Güter durch die Schweiz geführt wurden. Im Jahre 1983 betrug die entsprechende Zahl 0,9 Millionen Tonnen. Der Tabelle können Sie entnehmen, dass für das Jahr 2000 eine Transportmenge Nord-Süd durch die Schweiz von neun Millionen Tonnen angenommen wird. Das ist also eine Verzehnfachung gegenüber dem Jahr 1983. Das scheint mir doch eine reichlich kühne Annahme zu sein, wenn Sie das Problem der Umweltbelastung und der wachsenden Widerstände gegen den Strassenverkehr in die Betrachtungen einbeziehen. Wir müssen uns auch Rechenschaft über gewisse Entwicklungstendenzen im Ausland geben. Für Österreich wird in der gleichen Tabelle für das Jahr 2000 ein Verkehr Nord-Süd von 22 Millionen Tonnen angenommen. Jetzt beträgt dieser Verkehr 13 Millionen Tonnen. Nun besteht seit Juli dieses Jahres ein Plan des Bundeskanzlers und des Verkehrs- und Umweltministeriums in Wien, den Strassentransit weitgehend auf die Schiene zu verweisen; dies bis ins Jahr 1994. Sie können also nicht davon ausgehen, dass der in der Tabelle enthaltene Zuwachs in Österreich realisiert wird. Es wird das Gegenteil eintreten. Es wird sich eine Minderung der auf der Strasse transportierten Menge ergeben. Das wird zu einer Verlagerung der Verkehrsströme nach Westen, also Richtung Schweiz, führen und ist – wie ich hoffe – zunächst einmal eine Chance für die Bundesbahnen und für die ausgebaute BLS. Wir müssen indessen damit rechnen, dass die vorhandenen Reserven mit Bezug auf Kapazität rascher ausgeschöpft werden, als im Bericht des Bundesrates angenommen wird.

Aufgrund dieser Ausgangslage ziehe ich die Schlussfolgerung, dass die Bereitstellung der Entscheidungsgrundlagen für beide Projekte gefördert werden soll. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den vom Kommissionspräsidenten bereits angeführten Projektierungsrückstand des Splügenprojekts hinweisen. In der Kommission hat sich das eindeutig herausgeschält. Ich habe mit Genugtuung in den Kommissionsverhandlungen die Zusage des Departementschefs zur Kenntnis genommen, dass er hier das Notwendige vorkehren will. Ich darf wohl annehmen, dass Herr Bundespräsident Schlumpf diese Zusage hier im Rat wiederholen wird. Es geht darum, die Spiesse mit Bezug auf beide Projekte gleich lang zu machen. Erst dann ist im gegebenen Zeitpunkt die Vergleichbarkeit gegeben, die eine ausgewogene Entscheidung ermöglicht.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch auf einen anderen Umstand hinweisen, nämlich auf die Notwendigkeit rechtzeitiger internationaler Verhandlungen. Die nächste Alpen-transversale kann kein einsamer Entscheid der Schweiz sein. Sie bedarf der Zustimmung des nördlichen

und des südlichen Nachbarn. Gespräche sind vor allem auch mit Italien notwendig. In der Kommission hat Herr Bundespräsident Schlumpf den Einwand vorgetragen, dass es angesichts der raschen Ministerrotation in Rom schwierig sei, dort Verhandlungen zu führen. Ich möchte das nicht bestreiten, aber ich muss darauf hinweisen, dass wir bei allen Problemen, die wir mit Italien zu behandeln haben, vor dieser Tatsache stehen und diese Schwierigkeiten bis jetzt bewältigt haben. Diese Ministerrotation in Rom sollte deshalb die rechtzeitige Aufnahme von Gesprächen nicht verhindern. Ich wäre Herrn Bundespräsident Schlumpf dankbar, wenn er hier etwas aus seiner Reserve herausgehen würde.

Mit diesen Überlegungen und einigen Vorbehalten möchte ich mich für Kenntnisnahme des Berichtes aussprechen.

Lauber: Ich spreche im Namen eines Kantons, dem es schwerfallen wird, sich für die eine oder die andere Eisenbahn-transversale auszusprechen. Einerseits liegen unsere Sympathien bei den Ostschweizer Kantonen, weil auch sie – genau gleich wie das Wallis – ein Randgebiet darstellen und ihre Probleme deshalb mit doppelter Aufmerksamkeit verfolgt werden müssen. Andererseits begreife ich auch den Standpunkt der Gotthardkantone, die primär an den Ausbau einer alten, bewährten Linie denken und weniger an den Bau einer neuen. Vorerst aber teile ich die Ansicht des Bundesrates, dass sich ein Entscheid über eine Eisenbahn-transversale zum gegebenen Zeitpunkt nicht aufdrängt. Der Ist-Zustand zeigt, dass die Reserven, die uns die heutigen Linien anbieten, besonders im Gütertransit noch lange nicht ausgeschöpft sind.

Geht man die Ausführungen des Bundesrates durch, so muss zur Kenntnis genommen werden, dass im Güterverkehr noch eine Reserve von gut 16 Millionen Tonnen vorhanden ist. Das genügt uns auf Jahre hinaus. Wenn also der Bundesrat die Meinung vertritt, dass der Entscheid für eine weitere Alpenbahn erst um das Jahr 2020 aktuell werden könnte, so mag das zutreffen. Das entbindet aber die Regierung nicht, alle Unterlagen, verbunden mit neuen Fakten, weiter zu studieren, so dass am Tage X der Entscheid nicht mehr so schwierig zu fällen wäre wie heute. Ich bin aber einverstanden, dass es sich beim heutigen Entscheid des Bundesrates nicht um einen Nullentscheid handelt, sondern um ein Stück Realpolitik, das die Wirklichkeit festhält.

Mit Zufriedenheit muss zur Kenntnis genommen werden, dass der Ausbau der Lötschberglinie und dadurch ihre vermehrte Kapazität im Güterverkehr in die Berechnungen miteinbezogen wurden. Wir im Wallis haben uns bezüglich des Ausbaus der Lötschberglinie auf Doppelgeleise einige Hoffnungen gemacht.

Ein anderes Problem liegt mir auf der Zunge: die Simplonlinie. Ich weiss, dass es sich hier nicht um eine neue Eisenbahn-transversale handelt. Diese Intervention gehört aber trotzdem hieher. Wir sprechen hier über Prioritäten. Herr Bundespräsident Schlumpf hat sie uns in der Kommission dargelegt. Wir teilen die Ansicht: Verstärkung der Binnenkapazität, Ausbau der veralteten Schieneninfrastruktur, Behebung der Wettbewerbsnachteile der Schiene ganz allgemein. Die Sorge um den gedeihlichen Fortbestand der Simplonlinie und um deren Ausbau ist bei uns so gross, dass keine Gelegenheit verpasst werden darf, um nicht auf deren grosse Bedeutung für die Westschweiz hinzuweisen. Die Westschweiz – und das Oberwallis muss trotz deutschschweizerischer Kultur zu dieser Westschweiz gezählt werden – betrachtet die Simplonlinie als Verbindungsmöglichkeit Paris-Mailand. Es ist die kürzeste Eisenbahnstrecke zwischen zwei der grössten Zentren Europas. Die Linie ist flach und energiefreundlich, und damit sollte sie auch wirtschaftlich sein. Die Vorteile des Simplontunnels sind bekannt. Er ist der tiefstliegende Tunnel in unseren Alpen und hat zwei grosse Zufahrtsmöglichkeiten von Deutschland her über Basel und Bern und von Frankreich her über Vallorbe und Lausanne. Denken wir auch an die neuesten Entwicklungen in Frankreich mit den TGV, den Zügen mit

grosser Geschwindigkeit, und damit an die enorme Aufwertungsmöglichkeit dieser Linie.

Dem Simplon fehlt der Ausbau auf der Seite Italiens. Dieses Problem haben wir auch beim Gotthard und vielleicht noch in vermehrtem Mass beim Splügen. Eine Realität ist aber der neue Verladebahnhof Domo 2 (er ist in Bau), und Realität ist auch, dass die Italiener sicher an einem Ausbau der Ab- und Zugangslinien zu diesem Bahnhof ein vorrangiges Interesse haben müssen. Unser Wunsch wäre daher, dass sich die SBB, was die zukünftigen Machbarkeitsstudien anbelangt, nicht nur auf eine mögliche Variante zwischen Gotthard und Splügen konzentrieren. Zu gegebener Zeit sind unter Berücksichtigung aller eingetroffenen Änderungen die definitiven und notwendigen Ausbauten unseres Bahnnetzes neu festzulegen, und es ist auch der Simplonlinie aufgrund ihrer Bedeutung die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken. Dieser Hinweis geschieht in der berechtigten Sorge, weil Bestehendes leicht in Vergessenheit gerät, wenn Neues zur Lösung ansteht. Die Simplonlinie darf aber nicht vergessen werden.

Binder: Ich möchte zu diesem sehr wichtigen Bericht drei Bemerkungen machen.

Die erste Bemerkung: Ich spreche mit dem Lateiner: *Tempora mutantur, et nos mutamur in illis*. Die Zeiten ändern sich, und wir ändern uns auch. Seit Jahr und Tag ist unwidersprochen die Meinung vertreten worden, dass wir eine weitere Eisenbahntransversale benötigten. Wir halten fest, dass der Bundesrat im Jahre 1980 noch beschlossen hat, nach Vorliegen der Stellungnahme der Kantone werde der Linienführungsentscheid (Gotthard oder Splügen) gefällt. Ich war deshalb etwas überrascht, als ich diesen Bericht las, denn heute – im Jahre 1984 – wird die Meinung vertreten, wir brauchten diese Alpentransversale nicht – wie bisher immer behauptet – in den neunziger Jahren, sondern erst etwa im Jahre 2010 oder 2020.

Sie sehen daraus, welchen Stellenwert solche Prognosen besitzen. Ich möchte fragen: Welche Prognosen sind nun richtig? Ich neige dazu, anzunehmen, dass wahrscheinlich die heutigen Prognosen richtig sind und die beiden Alpentransversalen, die wir bereits haben – nämlich Gotthard und Lötschberg, letztere soll ja ausgebaut werden –, noch lange genügend Kapazität für den Alpendurchgangsverkehr aufweisen.

Die zweite Bemerkung ergibt sich auch aus der Botschaft. Wenn wir die bestehenden Kapazitäten der beiden Alpentransversalen ausnützen wollen, dann muss das innerstaatliche Eisenbahnnetz beschleunigt ausgebaut werden. Ich glaube, auch diese Meinung des Bundesrates ist richtig. Wir stellen heute übereinstimmend fest, dass wir wahrscheinlich in den letzten Jahren und Jahrzehnten zu viele Mittel in die Strasse und zu wenig Mittel in die Eisenbahn gesteckt haben. Es drängt sich ein gewisses Umdenken auf. Aus Gründen des Umweltschutzes, der Verkehrs- und der Energiepolitik muss dem Schienennetz eine grössere Priorität als bisher eingeräumt werden.

Dritte Bemerkung (diese Bemerkung mache ich jetzt bewusst als aargauischer Ständerat): Wenn davon die Rede ist, dass das innerstaatliche Eisenbahnnetz auszubauen sei – und es ist richtig, dass man dies tut –, dann spricht man in Kreisen der Bundesbahnen immer primär vom Projekt NHT. Auch in der Botschaft ist auf dieses Projekt NHT hingewiesen worden. Ich sage hier mit aller Klarheit, dass wir Aargauer uns mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln gegen diese NHT zur Wehr setzen werden. Mit dem Projekt NHT werden nämlich vor allem die schweizerischen Hauptzentren gefördert und miteinander verbunden. Der grosse und industriereiche Kanton Aargau, der mehr als 10 Prozent des SBB-Gesamtnetzes auf seinem Territorium duldet, müsste mit diesem Projekt aber längerhin akzeptieren, dass er blosser Durchgangskanton im Schienenverkehr bleibt. Die SBB betreiben heute – was den Kanton Aargau betrifft – eine geradezu miserable Fahrplanpolitik. Ich erinnere Sie an meinen Vorstoss beim Taktfahrplan. Man hat damals eingewendet, das Parlament habe zum Fahrplan der

SBB nichts zu sagen, die Fahrplanpolitik gehöre in die Autonomie der Bundesbahnen. Dementsprechend ist dann auch meine damalige Motion abgelehnt worden.

Ich komme aber nicht darum herum zu sagen: im Aargau herrscht eine sehr schlechte Stimmung gegenüber den Bundesbahnen. Ein grosser Unmut macht sich breit, dass unsere berechtigten Begehren in keiner Art und Weise berücksichtigt werden und dass die Schnellzüge im Kanton Aargau nicht anhalten. Wir wollen unseren Boden nicht für eine Schnellbahn NHT zur Verfügung stellen, die nur die grossen Zentren bedient. Die hohe Geschwindigkeit der Bahnen kann und darf nicht das einzige Kriterium beim innerstaatlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes sein. Die Kapazitätserweiterung hat vor allem entlang der bereits bestehenden Bahnlinien zu erfolgen. Damit kann viel kostbares Land geschont werden. Die NHT kommt geradezu einer Landverschwendung gleich. Ich verweise in dieser Beziehung auf eine der besten Eingaben, die im Vernehmlassungsverfahren eingereicht worden sind, nämlich auf die Stellungnahme des Kantons Aargau vom 27. Februar 1984, und ich bitte alle Kolleginnen und Kollegen, die sich mit der NHT befassen, diese Stellungnahme zu lesen. Es ergibt sich nämlich daraus, dass man einen innerstaatlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes vornehmen kann, ohne die umstrittene NHT zu bauen. Ich möchte abschliessend klarstellen, dass durch den Entscheid, den wir hier jetzt fällen, in keiner Art und Weise irgendwie bereits die NHT präjudiziert ist.

Masoni: Ich werde wie Kollega Binder den Bericht kritisch beleuchten und etwas ausführlicher darüber sprechen. Ich bitte Sie dafür um Verständnis; aber es war kein Tessiner Mitglied der vorberatenden Kommission. Ich spreche hier übrigens auch namens meines Kollegen Jelmini.

Mit dem vorliegenden Bericht meldet der Bundesrat eine Kehrtwendung gegenüber der historischen schweizerischen Gotthardpolitik an. 1970 empfahl die Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen den Bau eines Gotthard-Basistunnels. Aufgrund der Ostschweizer Reaktion setzte der Bundesrat die Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard-Splügen ein, in der die Splügen-Kantone gebührend vertreten waren. In ihrem Schlussbericht 1979 verglich die Kontaktgruppe die Tunnelvarianten Gotthard-Basis, Splügen-West, Splügen-Ost, die zwei letzten mit den drei Zufahrten Zürichsee, Reuss und Hochrhein.

Keine der geprüften Varianten versprach infolge der 1973/74 eingetretenen Rezession eine angemessene Kapitalverzinsung. Weitaus am besten schnitt nach jenem Schlussbericht die Gotthardlinie ab. Gemäss Bundesratsbericht Seite 8 waren allerdings die volkswirtschaftlichen Vorteile einer neuen Alpentransversale mit Flachbahncharakter in dieser betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise nicht eingeschlossen.

Am 9. Juli 1980 liess der Bundesrat zu Varianten und Bericht die Vernehmlassung ergehen. 13 Kantone und Halbkantone haben sich zugunsten der Gotthardlösung ausgesprochen, 10 haben dem Splügen den Vorzug gegeben. Inzwischen hatten alle Kantone dem Simplonausbau zugestimmt, in der Absicht, mit dem Ausbau die Gotthardlinie bis zum Bau des Gotthard-Basistunnels zu entlasten. Die damalige Gotthardpolitik hatte nicht nur historische Gründe; sie hatte insbesondere ihre wirtschaftliche Rechtfertigung und Bedeutung. Seit dem letzten Jahrhundert hatten Volkswirtschaftler internationalen Formats, so zum Beispiel Carlo Cattaneo, die Gotthardwahl mit heute noch geltenden geographischen und wirtschaftlichen Argumenten befürwortet. Die Prognose von Carlo Cattaneo hat sich vollumfänglich erfüllt. Sowohl der damalige Gotthardtunnel als der vor wenigen Jahren eröffnete Strassentunnel konnten den Grossteil des Waren- und Reisendenverkehrs auf der Nord-Süd-Achse auf sich ziehen. Diese beiden Gotthardtransversalen haben ferner den national sehr wichtigen Vorteil, dass die Tunnels auf beiden Seiten auf Schweizer Boden münden. Die Schweiz, als ausgesprochenes Dienstleistungsland, kann somit die Zufahrten, die Lager- und Speditionsdienste, die Dienste aller Arten auf beiden Seiten der Tunnels zur Verfügung

stellen; an Orten, wo man einen hohen Verantwortungssinn für gepflegte, ununterbrochene, streiklose Arbeit hat. Nur an diesen zwei Durchgängen kommen auf beiden Seiten die Vorteile der Streckenverkürzung und Annäherung in erster Linie der Schweiz und den Schweizer Kantonen zugute. Es sei hier daran erinnert, dass nicht nur die internationalen Reisenden, sondern auch die Tessiner durch den Gotthard-Basistunnel ihre Reisedauer zur Nordschweiz um eine Stunde reduzieren würden. Für ein Randgebiet, das von den Schweizer Märkten und Städten entfernt liegt, ist diese Feststellung von primärer Bedeutung. Diese Bedeutung der Gotthardpolitik ist der nationalrätlichen Kommission nicht entgangen. Der welsche Berichterstatter Houmard, ein überzeugter Verteidiger des Bundesratsberichtes, hat im Plenum erklärt:

«Notre commission est consciente que les deux grandes voies de transit à travers la Suisse ont conféré à notre pays une importance vitale dans le système des transports européens. Il est on outre aussi très important que la partie méridionale de notre pays se rapproche le plus possible des centres industriels.»

Weder die Begründung noch das Verfahren waren aber dazu geeignet, eine Abkehr von der herkömmlichen Gotthardpolitik – die scheinbare Neutralität zwischen Gotthard und den anderen möglichen Lösungen bedeutet ja eine Abkehr von der herkömmlichen Linie – zu rechtfertigen.

Zuerst zum Verfahren. Der Departementsvorsteher hat im Plenum des Erstrates erklärt: «Wir haben das in schlichter Form gemacht. Ich bin überrascht, dass das nicht beanstandet wurde. Wir haben keine Experten beigezogen, keine Expertenkommission und keine beratende Kommission. Wir haben das departementsintern gemacht. Was wir Ihnen hier unterbreiten, ist eine departementale Arbeit, die vom Bundesrat behandelt worden ist. Wir hatten allerdings wertvolle Unterlagen seitens des St. Galler Zentrums für Zukunftsfor-

schung.» Es ist schade, dass der Bericht des Bundesrates an einem Tag verabschiedet wurde – es war der 7. September 1983 –, da die Wahlkampagne bereits auf Hochtouren lief. Dies erklärt wahrscheinlich, warum dieser Bericht nicht höhere Wellen aufgeworfen hat und warum kein Tessiner Vertreter in die Kommission gewählt wurde. Die beiden Tessiner Ständeräte standen damals vor ihrem Rücktritt. Viele Tessiner stellen sich heute auf den Standpunkt, dass eine so wichtige Abkehr von der herkömmlichen Gotthardpolitik mit möglichen schweren Folgen für die italienische Schweiz vom Bundesrat anders hätte angekündigt und durchgeführt werden sollen. Es ist dies keine rechtliche, aber eine politische Forderung, eine Forderung der Fairness gegenüber einer abgeschnittenen Sprachregion des Landes. Die Gleichstellung, die nunmehr zwischen Simplon, Splügen und Gotthard angestrebt wird, bedeutet für die italienische Schweiz den Verlust einer Stellung, die sie bereits im voraus mit vielen Nachteilen bezahlt hat: mit Belastungen der Landwirtschaft und der Umwelt, aber auch mit dem Verzicht auf die Zölle, die im alten Staatenbund die wichtigste Finanzquelle des Südkantons darstellten, später auch mit vielen Ausgaben zum Bau und Unterhalt von Strassen und anderen bedeutenden Strukturen.

Nachdem alle früheren Grundentscheide von Experten und von regionalen Vertretern diskutiert und schlussendlich unterstützt worden waren und das Parlament davon wiederholt zustimmend Kenntnis genommen hatte, entspricht das «schlichte» Verfahren kaum unseren föderalistischen Vorstellungen. Sehr unbefriedigend erscheint auch, dass sich eine solche Kehrtwendung allein auf eine Prognose stützt. Mit aller Hochachtung für das SGZZ wissen wir alle, wie Prognosen, die 10, 20 Jahre zurückliegen, bereits früh relativiert werden mussten. Denken Sie nur an die Prognosen des achtungswerten Professors derselben Universität, Prof. Kneschaurek. Nachdem frühere Experten aus beiden Lagern herangezogen worden waren, hätte eine so wichtige Kehrtwendung mindestens ähnliche Untersuchungen verdient. Um so schwerer fällt es vielen Tessinern, diese Wende zu akzeptieren, als unser Kanton zum Zeitpunkt der

Beschlussfassung keinen Vertreter in der Exekutive hatte. Ich möchte, dass diese Enttäuschung bei Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, auf volles Verständnis stösst.

Und nun zur Begründung. Die Abkehr von der engagierten Gotthardpolitik wird auf Seite 9 des Berichtes wie folgt erklärt: «Seit Beginn der Diskussionen um eine neue Eisenbahnpentransversale haben sich das wirtschaftliche Umfeld und auch der Transitverkehr selbst entscheidend gewandelt. Die Energiekrise von 1973 und die anschließende weltweite Rezession haben den Vorstellungen ungebremsten Wirtschaftswachstums ein Ende gesetzt. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Eisenbahntransitverkehrs hat sich wesentlich verschlechtert. Der Strassenverkehr gewinnt laufend zusätzliche Marktanteile. Ohne eine zielgerichtete Verkehrspolitik wird sich dieser Trend zweifellos fortsetzen.» Doch die Rezession ist 1973/74 eingetreten; deren Folgen waren der Kontaktgruppe bekannt, die 1979 ihren Bericht vorlegte. Dieser Trend zur Verlagerung auf die Strasse war ebenfalls bekannt, und die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels liess sogar Schlimmeres ahnen. Zwischen 1974 und 1978, letzteres übrigens das letzte Jahr, auf dessen Ergebnisse sich jene Arbeitsgruppe hätte stützen können, war der Transitgutverkehr Schiene durch die Schweiz von 9,9 – im Jahre 1970 waren es sogar 10,7 – Millionen Tonnen auf 8,8 Millionen zurückgegangen. In den Jahren nach 1978 war er dagegen wieder steigend. 1981 hatte er das hohe Ergebnis vom Jahre 1970 bereits übertroffen. Es bestand somit kein genügender Grund, der abstrakten Prognose mehr Glauben zu schenken als den wirklichen Zahlen. Die Begründung der Kehrtwendung kann somit nicht als überzeugend betrachtet werden.

Die Regierung des Tessins und seine Experten haben ferner Grund, anzunehmen, dass sogar die SGZZ-Prognose, wenn richtig ausgelegt, zu anderen Schlüssen hätte führen sollen. Zwischen Ende der siebziger Jahre und dem Jahr 2000 sieht diese Prognose die Verdoppelung des Güterverkehrs durch die Alpen, Schiene und Strasse, für die Schweiz sogar die Verdreifachung, bis 2020 gar die Vervierfachung, voraus. Dramatisch ist dabei die Erhöhung des Strassen-Güterverkehrs. Für das Jahr 2000 sieht die Prognose voraus, dass nach dem Szenario 1 10 Millionen Tonnen, nach dem Szenario 3 7 Millionen Tonnen die Schweizer Alpendurchgänge durchqueren werden. Das bedeutet zwanzigmal soviel wie im Jahre der Untersuchung. Diese Verkehrszunahme ist insbesondere für den San Bernardino und den Gotthard – vor allem für den letzteren – prognostiziert. Eine solche Verkehrszunahme ist auch nach Ansicht des Bundesrates dramatisch und unerträglich. Sie verlangt sofortige entschlossene Abhilfe, zuerst Massnahmen, um Engpässe zu vermeiden: Zweiter Strassentunnel am Gotthard, Fertigstellung der N 2, aber auch bessere Abzweigungen von der N 2 Richtung Locarno, Luino, Ponte Tresa, Cadempino, Val Cassarate, Gandria, Val Mara, Stabio-Gaggiolo. Alle diese Massnahmen werden wahrscheinlich mindestens die Möglichkeit des Personenwagenverkehrs auf der N 2 retten, sonst wäre im Jahre 2000 kein Personenwagenverkehr auf der N 2 mehr möglich.

Sie werden nicht aber das Problem der Annehmbarkeit eines solchen Verkehrsflusses für die Umwelt und für die anliegenden Dörfer vollständig lösen. Deswegen ist es, auch nach der richtig interpretierten SGZZ-Prognose, erforderlich, die Kapazitäten des Schienenverkehrs zu erhöhen, und zwar bereits vor dem Jahr 2000. Es scheint uns ferner, dass vor dem Entscheid, von der bewährten engagierten Gotthardpolitik abzuweichen, der Bundesrat sich und dem Parlament folgende grundlegende Fragen hätte stellen und diese auch hätte beantworten sollen. Will die Schweiz weiterhin ein internationaler Knotenpunkt des Reise- und Bahnverkehrs bleiben? Kann sie das Risiko auf sich nehmen, durch Notlösungen anderer Länder umfahren zu werden und die wichtigsten Entscheidungen der europäischen Transportpolitik aus den Händen zu geben? Inwieweit sind Unterlassungen und Verzögerungen wichtiger Entscheide dafür verantwortlich, dass eine im Grundsatz hundertjährige Bahn gegenüber einer frischen, neu konzipierten Autobahn nicht

mehr konkurrenzfähig ist? Warum trifft man nicht sobald als möglich jene Entscheide, die geeignet sind, die SBB wieder konkurrenzfähig und aggressiv zu machen?

Auch nicht sehr überzeugend erscheint die Begründung, der Gotthard-Transitverkehr via Schiene sei für die Schweiz nicht kostendeckend. Bereits auf Seite 19 gibt der Bericht zu: «Der alpenquerende Schnellzugsverkehr bringt den Schweizer Bahnen über dem Landesdurchschnitt liegende Kilometererträge. Gemäss Transportkostenrechnung 1980 beträgt der Kostendeckungsgrad der für die Gotthardlinie bedeutsamen internationalen Schnellzüge 161 Prozent.»

Man hat ferner den Eindruck, dass man bei der Bewertung der Vorteile des Gotthard-Basistunnels jene Vorteile ausser acht gelassen hat, die durch eine flache, kurze, schnelle Alpentransversale entstehen würde. Ohne Übertreibung könnte man von einer solchen Alpentransversale einen Polarisierungseffekt erwarten, der die Verkehrsprognosen bedeutend übertreffen würde.

Der Bericht stellt den Entscheid, nicht vorerst zu entscheiden, unter das Zeichen wirtschaftlicher und auf Kostenparieren ausgerichteter Überlegungen, was heute *prima vista* gut ansteht.

Die Frage ist jedoch berechtigt, ob rein wirtschaftliche, unternehmerische Überlegungen nicht zu einer ganz anderen Lösung hätten führen sollen: Zuerst den Gotthard-Basistunnel schnell zu realisieren, um der Schweiz, um den SBB wegen der grossen geographischen Vorzüge den Hauptteil des europäischen Verkehrs zu sichern, ihn auf jener Linie zu sichern, die immer kostendeckend war. Erst dann hätte man Studien für weitere, teurere, weniger kostendeckende Entlastungslösungen suchen sollen für den Fall, dass auch der Gotthard-Basistunnel, dank seiner Vorteile, dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genüge. Das hätte vielleicht auch das Splügenprojekt retten können. Ein Abwarten dagegen kann nur die Widerstände gegen beide Lösungen stärken. Das war von jeher die unternehmerische Vorstellung der SBB, und das hätte auch die entscheidenden politischen Vorteile gebracht, wie ich vorher angedeutet habe.

Leider kommen wir vielleicht zu spät. Jede weitere Verzögerung ist deswegen zu vermeiden. Entgegen den Schlussfolgerungen des Berichtes ist dem Bundesrat dringend zu empfehlen, die Entscheidungsunterlagen und die Entscheidung selbst gründlich vorbereitet, aber schnell bereitzustellen, damit wir die Folgen der bereits für das Jahr 2000 vorgesehenen dramatischen Erhöhung des Strassenverkehrs meistern können.

Frau Bühler: Der Berichterstatter hat dem Bericht keine grosse Brisanz attestiert. Ich teile natürlich diese Meinung, möchte aber noch etwas weitergehen und den Bericht mit einer «lauen Suppe» vergleichen. Ich hege den Verdacht, dass man diese Suppe noch weiter abkühlen lassen will, bis sie niemand mehr so recht mag. Damit kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich teile damit die Meinung von Kollege Masoni, auch wenn meine Schlussfolgerungen nicht ganz dieselben sind.

Insoweit der Bericht zum Schluss kommt, dass die Arbeiten weitergeführt werden sollen, dass also insbesondere die Entscheidungsgrundlagen für einen Linienentscheid geschaffen werden sollen, bin ich mit den Schlussfolgerungen einverstanden. Aber vor dem Hintergrund des Berichtes und vor allem auch vor dem Hintergrund von Ausführungen, die der Herr Bundespräsident in der Öffentlichkeit gemacht hat, scheint mir diese Absichtserklärung etwas deklamatorisch, wenig überzeugend, auch wenn ich natürlich hoffe, dass sie nicht eine Strophé eines Schlummerliedes sei.

Dieser Bericht über eine weitere Eisenbahnalpentransversale kann heute im Lichte neuerer Erkenntnisse im Umfeld Verkehr und Umwelt nicht mehr kommentarlos hingenommen werden. Ich möchte sagen: Er ist überholt, er ist überrollt worden. Das ist kein Vorwurf, aber es ist nötig, das zu sagen. Was anlässlich der Ausarbeitung dieses Berichtes noch gängige Meinung gewesen sein möchte, ist heute nicht mehr akzeptabel. Wenn wir das nicht sagen, so werden

wir und auch der Bundesrat in sehr kurzer Zeit grosse Schelte für diesen Bericht bekommen.

Der Bundesrat kommt zum Schluss, es pressiere nicht, wir hätten alle Zeit, es dürfe nichts übereilt werden. Ich meine: Es ist höchste Zeit, schnell zu handeln. Einerseits muss man bedenken, dass, wenn es um Eisenbahntransversalen geht, sehr lange Anlaufzeiten in Kauf genommen werden müssen. Man spricht beim Splügentunnel von einer Zeit von 20, eventuell 25 Jahren. Man muss auch sehen, dass das Splügenprojekt noch wenig fortgeschritten ist, dass wir noch weit entfernt davon sind, einen echten Entscheid zwischen Splügen und Gotthard treffen zu können. Denn nur aufgrund von gleichwertig ausgearbeiteten Projekten ist dieser Entscheid überhaupt möglich.

Zweitens muss man sehen, dass gewisse Annahmen heute nicht mehr akzeptiert werden können. Aus dem Bericht geht hervor, dass der Bundesrat zwar der Meinung ist, der Strassenverkehr – und auch das Wachstum des Strassenverkehrs – müsse in Schranken gehalten werden. Andererseits ist er aber auch der Meinung, dass die Marktanteile von Schiene und Strasse mehr oder weniger stabil bleiben werden und stabil bleiben sollen. Das ist die Hoffnung des Bundesrates. Aber das genügt nicht. Die Bahn wird und muss wesentliche Anteile des Strassenschwerverkehrs, vor allem auch des Transitverkehrs, und des prognostizierten Wachstums übernehmen. Wir können heute angesichts des Waldsterbens nicht mehr einfach hinnehmen, dass der Strassenschwerverkehr weiterhin zunehmen soll. Das ist nicht tolerierbar! Aus dem Bericht des Bundesrates geht zum Beispiel hervor, dass man damit rechnet – ich nehme jetzt hier nur ein Beispiel –, dass sich der Nord-Süd-Transitverkehr bis zum Jahr 2000 auf den Strassen verachtzehnfachen wird. Das ist eine ungeheuerliche Annahme. Noch ein anderes Beispiel: bei einem Vollausbau und bei Vollausslastung von Gotthard und Simplon bis im Jahr 2000 wird immer noch mit einer Verzehnfachung des Strassenschwerverkehrs gerechnet! Das können wir nicht hinnehmen! Die Bevölkerung wird eine solche Zunahme nicht hinnehmen! Der einzige Schluss, der daraus gezogen werden kann und muss, heisst: Die Bahnkapazität wird nicht ausreichen bis ins Jahr 2020. Die Verlagerung von der Strasse auf die Bahn wird ja gefördert. Sie wird gefördert durch die Verkürzung der Transportzeiten, auch durch Strassenverkehrsabgaben. Ich hoffe, dass auch die Gewichtsbeschränkung niemals fallen wird. Das ist ebenfalls ein Faktor, der sich zugunsten der Bahn auswirken wird, wie auch Geschwindigkeitslimiten und die Verschärfung von Schadstoffemissionswerten.

Dann kann man zur Kenntnis nehmen – das ist auch schon gesagt worden –, dass Österreich ganz gezielt auf diese Verlagerung hin arbeitet. Wir, die wir den kürzesten Weg durch die Alpen anzubieten haben, müssen dieser Verlagerung Rechnung tragen, und zwar rechtzeitig. Wir müssen bereit sein, wenn diese Verlagerung verlangt wird. Es ist also das Mindeste, die Vorarbeiten für eine weitere Alpentransversale – und ich verhehle nicht zu sagen, dass ich zur Splügenvariante neige – voranzutreiben, die Zeichen der Zeit zu erkennen und richtig zu interpretieren. Der Linienentscheid muss so rasch wie möglich gefällt werden.

Wir müssen uns die Frage, was eine vernünftige Verkehrspolitik sei, stellen und uns überlegen, wie die Situation in 20 Jahren aussehen wird. Wird man dann die heute als vernünftig bezeichnete Verkehrspolitik in Anführungszeichen setzen und mit einem bitteren Unterton erwähnen? Bedenken wir, dass der Schwerverkehr, was die Schadstoffbelastung unserer Luft anbetrifft, in bezug auf das Stickoxid einen weit überdurchschnittlichen Ausstoss hat. Ich kann Ihnen da die Zahlen nennen! Der Schwerverkehr hat einen Anteil an der Gesamtfahrleistung im Strassenverkehr von 9,4 Prozent und leistet an den Stickoxidausstoss einen Anteil von 20 Prozent, also weit überdurchschnittlich. Dazu kommt noch der Ausstoss von Kohlenwasserstoff. Gerade gestern konnte man in der Zeitung den Titel lesen «Tückischer saurer Nebel», der ja ausgesprochen durch Stickoxid und Kohlenwasserstoff zustande kommt.

Hier lauern Gefahren, die wir bei unserer Verkehrspolitik

berücksichtigen müssen. In die Kosten-Nutzen-Rechnung müssen andere Komponenten einbezogen werden, Komponenten, die irreversiblen Schäden Rechnung tragen. Ich meine, wir dürfen nicht kurzfristig handeln. Das heisst in diesem Moment: rasch handeln und rasch den Ausbau der Eisenbahnkapazität vorantreiben.

Gadient: Befürchten Sie nicht, dass ich Ihnen die technischen und anderen Vorzüge der Splügenvariante nun auch noch *in extenso* darlege. Aber das Votum von Kollege Masoni kann aus der Sicht der Ostschweiz nicht unwidersprochen bleiben.

Unter den im Bericht dargelegten Voraussetzungen scheint es uns richtig, im gegenwärtigen Zeitpunkt auf einen vorgezogenen Linienführungsentscheid zu verzichten. Der Herr Kommissionspräsident hat dies überzeugend begründet. Das setzt aber fairerweise voraus, dass das weitere Vorgehen genau im Sinne der im Bericht aufgezeigten Marschrichtung beibehalten wird, d. h. es ist dafür zu sorgen, dass dereinst nach einheitlichen Massstäben erarbeitete Entscheidungsgrundlagen vorliegen. Die Aktualisierung und Ergänzung der bezüglichen Unterlagen und die im Bericht erwähnten Machbarkeitsuntersuchungen haben sich auf diese Zielsetzung auszurichten.

Es muss von den SBB und vom Bundesrat mit Nachdruck gefordert werden, dass die künftige Entscheidung dem Parlament im echten Sinne vorbehalten bleibt und nicht durch ein unternehmerisches *Fait accompli* präjudiziert wird. Gleich lange Spiesse in der Erarbeitung der Entscheidungsvoraussetzungen ist das Mindeste, was wir verlangen müssen. Wenn heute die Linienführung entschieden werden müsste – und das nun erlaube ich mir, Herrn Kollege Masoni in Erinnerung zu rufen –, dann wäre es schon mit Rücksicht auf das Ostalpenbahn-Versprechen unseres Erachtens unverständlich und für das Parlament kaum zu verantworten, für den Gotthard zu optieren. Sie haben, Herr Kollege Masoni, gesagt, dass die Gleichstellung der Varianten für die italienische Schweiz gleichbedeutend wäre mit dem Verlust einer Stellung, die sie bereits im vorneherein kompensiert habe. Als der Gotthard gebaut worden ist, war es zum Beispiel in dem von mir vertretenen Kanton schlagartig vorbei mit dem Wohlstand, den der Kanton als Transitkanton mit seinen Alpenpässen bis zu jenem Zeitpunkt erleben durfte. Man vertröstete damals Graubünden und die übrige Ostschweiz mit dem Ostalpenbahn-Versprechen. Aber es dauerte Jahrzehnte, bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, bis dieser damals gewaltige Einbruch in das volkswirtschaftliche Gefüge auch nur einigermaßen kompensiert werden konnte. Sie sehen also, dass wir mit legitimen Gründen in diesem Zusammenhang an das Ostalpenbahn-Versprechen erinnern.

Dazu kommt nun ein Zweites. Die Variante Gotthard-Basislinie schneidet im heutigen Vergleich – und das wird später nicht anders sein – höchstens in bezug auf die Finanzen, d. h. in rein betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise, besser ab. Das bringt dieser Bericht zum Ausdruck. Eine neue Alpenbahntransversale haben wir und werden wir indessen prioritär auf volkswirtschaftliche Gegebenheiten und Auswirkungen auszurichten haben. Regionaler Ausgleich, bessere Erreichbarkeit einzelner Landesteile oder weitere Zentralisation heisst in Wirklichkeit die Alternative. Wir verlangen keineswegs, dass bereits heute direkt oder mindestens indirekt pro Splügen entschieden wird. Ebenso dezidiert müssten wir aber solche Pro-Gotthard-Präentionen zurückweisen.

Das, was wir wollen, ist genau das Vorgehen im Sinne des Berichtes, nicht mehr, nicht weniger! Wir wollen für beide Projekte nach einheitlichen Massstäben zu vervollständigenden Unterlagen und die Vermeidung einer technischen, unternehmerischen oder anderweitigen Bevorzugung und Präjudizierung einer Variante, bevor der Linienführungsentscheid gefällt ist.

M. Dreyer: Rassurez-vous, mon intervention n'aura l'allure ni d'un plaidoyer ni d'un réquisitoire. Je voudrais simple-

ment poser une question à Monsieur le président de la Confédération en me fondant sur le message au demeurant bien documenté; le message contient, au chiffre 724, deux petits alinéas sur un sujet qui me paraît pourtant important: l'avis des Etats limitrophes intéressés. Je sais que les Suisses n'aiment pas se laisser imposer des solutions venant de l'extérieur à propos de problèmes qui les concernent. Mais, en l'occurrence, il s'agit d'un problème dont les dimensions sont internationales. Sauf erreur, à moins que je ne me perde dans mon pragmatisme, il s'agit de connaître l'avis de nos voisins du nord et du sud, en la matière. En effet, il serait insensé qu'une nouvelle transversale aboutisse dans le vide au sud ou éventuellement au nord. Or, le message nous précise qu'à l'échelon des grandes compagnies de chemins de fer, on serait plutôt favorable au Gotthard et très prudemment, on constate qu'au cours des entretiens bilatéraux et multilatéraux qui ont eu lieu ces dernières années, entre les ministres des transports, on n'a pas encore pu avoir de précisions sur la position officielle des gouvernements de l'Italie et de la République fédérale d'Allemagne. Allons-nous poursuivre des études, dépenser beaucoup d'argent, prendre éventuellement des options sans savoir ce que décideront en définitive nos voisins du sud et du nord? Je pose la question à M. le président de la Confédération. Je pense qu'il part de l'idée que nous ne sommes pas maîtres d'une décision dans ce problème et que, forcément, nous serons obligés de tenir compte de l'avis, si ce n'est des décisions, de nos voisins du nord et du sud. A cet égard, le combat de géants qui s'est instauré ici et qui risque de se reproduire, me paraît tout à fait vain.

Hefti: Wir haben gehört, dass man heute noch nicht entscheiden könne. Ist es da richtig, die Evaluation auf nur zwei Projekte zu beschränken? Sollte man allenfalls nicht etwas weitergehen und zum Beispiel Tödi-Graina-Biasca miteinbeziehen?

Bundespräsident Schlumpf: Ich danke vorab Ständerat Cavelti für die konzise und umfassende Darstellung dessen, was der Bundesrat Ihnen mit diesem Bericht unterbreitet. Ständerat Binder, gestatten Sie mir, dass ich mich auch in Latein versuche. Ich würde das von Ihnen verwendete Zitat etwas abwandeln und sagen: *Tempora mutantur et homines in illis sed argumenta manent*; denn was ich hier in dieser Diskussion zum Teil zu hören bekam, das ist die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte, die nicht nur als Zeitabschnitt vergangen sein müssten, sondern als Verkehrspolitik in die Mottenkiste der Vergangenheit gehören. Ständerat Masoni, Sie sagen, man müsse nun rasch handeln und alles realisieren, und dann – ich habe recht gehört! – erwähnen Sie eine zweite Röhre am Gotthard. Der Bundesrat hat eine Linie. Wenn das Parlament etwas anderes beschliessen will, gut. Wir sind die Diener des Parlamentes. Aber erwarten Sie nicht, dass der Bundesrat mit Vorlagen zu Ihnen kommt, die allem, was wir in den letzten Jahren erarbeitet haben, diametral zuwiderlaufen. In früheren Jahren hatte es andere Menschen, aber die Argumente sind immer noch etwa dieselben.

Was ich zum Teil zu hören bekam, das hat mit Verkehrspolitik aus heutiger Optik wenig zu tun. Es stimmt, wir haben – und ich habe das ganz offen dargelegt – die Untersuchungen weitgehend departementsintern gemacht, allerdings aufgrund von Perspektivzahlen des St. Galler Instituts für Zukunftsforschung. Aber ich habe wahrhaftig nichts gehört an Argumenten, welche das, was wir dieser Entscheidung des Bundesrates zugrunde gelegt haben, auch nur im geringsten zu erschüttern vermöchten.

Der Bundesrat sagt zweierlei: ein vorgezogener Linienwahlentscheid bringt nichts. Frau Ständerat Bührer, Sie haben nicht gesagt, was er bringen könnte, sei es rechtlich oder politisch. Sie haben gesagt, es müsse nun rasch die Linienwahl getroffen werden. (*Zwischenruf:* Voraussetzungen schaffen) Voraussetzungen schaffen und dann das Ganze in den Schubladen liegen lassen und nicht entscheiden, das hat man jahrelang so gemacht; das will ich aber nicht. Ich

bringe Vorlagen in das Parlament, sogar wenn sie mit meinem Bündnerherzen in dieser Angelegenheit vielleicht nur schwer in Übereinstimmung zu bringen sind.

Wir haben eine Neuorientierung, aber keine Kehrtwendung vorgenommen, wie Ständerat Masoni meinte. Wir haben in bezug auf die Abwicklung beschlossen, keine vorgezogene Linienwahl vorzunehmen, weil sie überhaupt nichts bringen würde, höchstens kontraproduktive Effekte und Fehlinvestitionen. Ständerat Cavelti hat das dargelegt. So haben wir entschieden; und wir haben gerechnet. Wir sind aus diesem «Grabenkrieg», Gotthardbasis- oder Splügenbahn? herausgetreten und haben gefragt: «Welche Situation besteht überhaupt für die eine oder andere Variante?»

Ständerat Hefti, zu Ihrer Frage. Es kann zu gegebener Zeit eine andere Variante wieder ins Spiel kommen; heute sind die beiden uns seit langem bekannten die Gesprächsgegenstände, was nicht ausschliesst, dass bis zum politischen Entscheid eine dritte Variante mit ins Spiel kommt. Aber die Facts sind doch erdrückend. Wir zählen heute 9,5 Millionen Tonnen Transitvolumen, und nicht erst in den letzten Jahren; der Betrag schwankt um 10 Millionen. Aber wir haben heute eine Kapazität von 13 Millionen Tonnen; ohne jeden weiteren Ausbau besteht heute eine Reserve von 30 Prozent. Nicht nur das: Ihrem Anliegen, Ständerat Lauber, wird ja voll entsprochen – auch der Simplon wird ausgebaut, auch in Oberitalien wird im Zuge eines piano pluriennale, den die italienischen Staatsbahnen in Ausführung haben, gebaut und Domodossola 2, der neue grosse Rangierbahnhof auch; die Kapazität Simplon wird entsprechend gesteigert. Die Kapazität steigt bis zum Beginn der neunziger Jahre bei der BLS von heute 4 auf 12 Millionen Tonnen. Das gibt zusammen also etwa 26 Millionen Tonnen Transitzkapazität, gegenüber heute ausgelasteten 9,5 Millionen Tonnen. Denken wir auch daran: die 9,5 Millionen sind das Ergebnis einer hundertjährigen Transitentwicklung Nord-Süd.

Nun muss ich fragen, wie kommen die 26 Millionen Tonnen im Jahre 1991/92 zustande? Es ist zu beachten, dass die Wettbewerbsentwicklung Schiene/Strasse in den letzten 20 Jahren (Nationalstrassen, andere Strassenbauten) einen gewaltigen Einfluss hatte. Dann hat erst eine Neustrukturierung der Transportgüter stattgefunden: sie werden permanent leichter an Gewicht und kleiner an Volumen; wir brauchen weniger Transportkapazität, um den gleichen Güterbedarf zu befriedigen. Das ist die technologische Entwicklung. Wir können nicht einfach nach Güterwert die Transportpreise berechnen, sondern eben nach dem Transportgut, nach Volumen und Transportgewicht. Es bringt gar nichts, auch umwelt- und energiepolitisch nicht, Frau Ständerat Bühler, wenn wir einfach Leerkapazitäten schaffen. Das ist kein Umweltschutz! Das sind einfach Reserven, wobei wir nicht wissen, wann wir sie auslasten können. Die Grössenordnungen sind doch so: Beim Gotthard-Basistunnel oder auch beim Splügentunnel geht es – nach den verfügbaren Studien – um eine Grössenordnung von etwa 25 Millionen Tonnen. Das ist aus betriebswirtschaftlichen Gründen offenbar notwendig. Rechnen wir das zusammen: Heute bestehen 13 Millionen Tonnen Kapazität. In den nächsten sieben Jahren verdoppeln wir sie auf 26 Millionen. Wenn wir eine Gotthardbasis- oder eine Splügenbahn dazurechnen, kommen wir auf rund 50 Millionen Tonnen. Heute haben wir ein Transportgut von 9,5 Millionen Tonnen.

Ständerat Masoni, für diese Rechnung brauche ich keine Experten, da genügen mir meine zuverlässigen Mitarbeiter und vor allem mein gesunder Menschenverstand, um dem Bundesrat Anträge zu stellen aufgrund von Perspektivzahlen, die nicht wir erarbeitet haben, sondern eine Fachstelle in St. Gallen, die sicher unangefochten ist. Die Folgerungen daraus lasse ich mir nicht von Experten empfehlen, die ziehe ich zuhause des Bundesrates. Schliesslich leben wir in einer parlamentarischen Demokratie, und den Schritt zu einer «Expertokratie» lehne ich auch in dieser Frage ab. Ständerat Binder, Sie haben die Frage gestellt, welche dieser verschiedenen Zahlenperspektiven richtig sei. Freundlicherweise haben Sie gesagt, dass unsere heutige doch stimmen dürfte. Sie stimmt, soweit man überhaupt mit Per-

spektiven zukünftige Entwicklungen einfangen kann. Wir glauben nicht an den absoluten Wert der Zahlen, die hier mehrfach zitiert wurden (Szenarien auf Seite 25 Botschaft). Das sind Annäherungswerte, sorgfältig erarbeitete Perspektivzahlen aufgrund von Unterlagen, die wir zum Teil selber erarbeitet haben und die uns zum Teil die Wissenschaft geliefert hat.

Die Folgerungen des Bundesrates aus diesen Zahlen, mit Blick auf die Entwicklung im europäischen Raum, auch in den Nachbarstaaten, heissen: Eine Dringlichkeit für eine weitere Alpentransversale, die jetzt einen Baubeschluss als notwendig oder richtig erscheinen liesse, besteht nicht. Sollten wir zu einem Baubeschluss kommen, dann müssten wir über die verkehrspolitischen Grundlagen verfügen, welche zumindest die Realisierung des Szenario 2 erlauben. Dieses Szenario 2 wäre dann realisierbar, wenn wir verkehrspolitische Instrumente ungefähr nach Massgabe der GVK zur Verfügung hätten. Wenn wir das nicht haben, dann läuft die Entwicklung nach Szenario 1. Beschäftigen Sie sich damit, was das bedeutet, Ständerat Masoni! Da lesen wir im Jahre 2020 von einer Strassengütermenge, die weit über dem ist, was wir irgendwie verkraften können. Deshalb, Frau Ständerat Bühler – Sie sind doch auch in der Kommission von Ständerat Meier –, helfen Sie uns mit, die GVK über die Bühne zu bringen; denn solange wir nicht solche oder ähnliche verkehrspolitische Instrumente haben – heute haben wir sie nicht, das wissen Sie –, können wir nicht einmal das Szenario 2, geschweige denn das Szenario 3 (das noch weitergeht) verfolgen. Dann kommt noch hinzu, was von Ständerat Dreyer gefragt wurde, nämlich, wie sich das Ausland dazu verhalte, eine Frage, die auch Ständerat Bürgi beschäftigte.

Natürlich entscheiden wir völlig autonom. Wir können aber nicht im luftleeren Raum entscheiden. Die Regelung der Zubringerstrecken, die Abnahme an der Grenze und auch das Zubringen an die Grenze im Norden und im Süden sind natürlich für eine sinnvolle Nutzung dieser und anderer Verkehrsträger entscheidend. Das erfordert schwierige Gespräche mit Bonn und Rom, die wir auf eidgenössischer Ebene teils schon aufgenommen haben, teils noch führen müssen. Auf regionaler Ebene werden ebenfalls Gespräche geführt: mit italienischen Provinzen, mit der Lombardei insbesondere, und auch im nördlichen Nachbarland, der Bundesrepublik, mit den Ländern.

Nun ist die Situation aber so, dass die Auffassungen in den grenznahen Regionen – also der Lombardei insbesondere, aber auch im Norden – mit der Beurteilung in den Hauptstädten Bonn und Rom nicht übereinstimmen. Dort hat man sich bis anhin immer recht distanziert verhalten und sich weder auf die eine noch die andere Variante festgelegt. Aber die staatlichen Eisenbahnen in der Bundesrepublik und in Italien haben immer wieder eine ganz eindeutige Priorität für eine Gotthardvariante bekundet. Auf der Ebene Bonn und Rom hörte man hingegen keine abschliessenden und gültigen Meinungsäusserungen. Man sagte uns: wir können mit beidem leben. Eine Splügenvariante ist für uns auch diskutabel, aber wir wären nicht in der Lage, die Kosten ab Lecco zu übernehmen, d. h. bis zum Portal.

Ein zufriedenstellendes verkehrspolitisches Umfeld im Inland, also koordinierte Verkehrspolitik im Sinne eines genügenden Instrumentariums in den Händen der Bundesbehörden (Parlament, Bundesrat), und dann auch europäische Koordination mindestens mit den beiden Nachbarländern sind doch die Voraussetzung für ein derart bedeutendes Bauwerk, wie es ein neuer Eisenbahntunnel mit einem Aufwand von gegen 10 Milliarden Franken wäre.

Zur Frage der Prioritätenordnung hat sich Ständerat Binder geäußert. Ich bin froh über seine Äusserungen. Ich weiss jetzt, was auf mich wartet, wenn ich im nächsten Jahr mit der sogenannten NHT-Vorlage in den Bundesrat und ins Parlament komme. Es geht nicht nur um die NHT, es geht um die Bahn 2000, also das gesamte Schienennetz. In diesem Schienennetz ist die NHT ein Hauptsystem – man kann sagen eine Hauptschlagader –, angereichert durch ein ganzes Kapillarsystem für die regionale dezentralisierte Versor-

gung. Eine solche grosszügige, langfristig ausgerichtete und auch langfristig zu finanzierende – auch das ein Anliegen der GVK – Infrastrukturlösung für die Bahn ist die Nagelprobe, ob wir es mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs tatsächlich ernst meinen oder ob wir das einfach anrufen, aber vor der Realisierung zurückschrecken. Das wird sich zeigen, wenn Sie diese Vorlage zu behandeln haben! Wir gehen davon aus, dass diese Binneninfrastruktur im Sinne der Beseitigung von Engpässen und der Kapazitätssteigerung vor neuen Transitlinien Priorität haben muss, eben im Hinblick auf die Kapazitätsbeurteilung beim Transit. Hinzu kommt die finanzielle Tragfähigkeit. Ständerat Cavelti hat Ihnen gesagt: Wenn wir einfach zusätzliche Tunnelkapazitäten auf Vorrat schaffen, dann verschlechtert sich der Kostendeckungsgrad. Es wächst die Gesamtbelastung der SBB bei 10 Milliarden um etwa 800 Millionen Franken (nur Kapitalkosten). Es sind dann 2 Milliarden jährlich, die in der einen oder anderen Form dem Bund anfallen. Die gegenwärtige Kostenunterdeckung, die seit einigen Jahren abnimmt und die nach Ständerat Cavelti in der Grössenordnung von knapp 80 Prozent liegt, ist erstellt.

Sagen Sie mir, in welcher Rechtsform Sie einen Linienwahlbeschluss fassen wollten und wer denn Sie oder unsere Nachfolger hier daran hindern würde, einige Jahre später das Gegenteil zu beschliessen. Kein Mensch! Denn nur der Baubeschluss für eine neue Linie unterliegt nach SBB-Gesetz dem Referendum. Und erst der hat rechtliche und politische Verbindlichkeit. Ein Linienwahlbeschluss wäre eine Deklamation und könnte die Wirkungen auslösen, die Ständerat Cavelti erwähnt hat.

Herr Cavelti, Herr Gadiant, Herr Bürgi: gleich lange Spiesse in der Zeit vor einem Baubeschluss sichert Ihnen der Bundesrat zu! Wir werden nicht zulassen, dass durch unternehmerische Entscheide oder Handlungen von der einen oder von der anderen Seite Präjudizien geschaffen werden. Das gilt für die heute in Diskussion stehenden Alternativen – also Splügen oder Gotthardbasis –, und das würde auch gelten, wenn der eine oder andere ins Gespräch gebracht würde. Also gleich lange Spiesse im Sinne der Gleichbehandlung! Noch eine Bemerkung zu Ständerat Masoni: Wir hätten den Bericht zur «Unzeit» produziert am 7. September. Nein das war nicht so! Wir haben den Entscheid des Bundesrates, weil er etwas frühlingshaft Neues verkündete – eine Schwalbe macht noch keinen Sommer –, am 21. März 1983 der Öffentlichkeit präsentiert, am Tage des Frühlingsbeginns! Nur die gedruckte Botschaft trägt das Datum vom 7. September. Aber Sie als sehr sorgfältiger Parlamentarier haben am 21. März 1983 von allen Erwägungen, wie ich sie damals der Presse bekanntgab – es erschien auch in Presseorganen, die Ihnen im Tessin nahestehen –, Kenntnis erhalten, und nicht erst im September!

Zur Enttäuschung im Tessin: Ich würde es tatsächlich nicht leicht nehmen, wenn die Tessiner enttäuscht wären. Aber ich muss Sie fragen: Besteht diese Enttäuschung meiner Tessiner Freunde darin, dass wir keine Milliardeninvestitionen auf unabsehbare Zukunft und auf Vorrat machen mit dem Risiko der Investitionsruinen als einzigem Bilanzwert? Oder besteht diese Enttäuschung darin, dass wir keinen rechtlich und politisch völlig unzweckmässigen und wertlosen, allenfalls sogar kontraproduktiven Linienwahlentscheid fällen? Oder besteht diese Enttäuschung darin, dass wir sagen: gleiche Spiesse?

Wir wenden uns nicht vom Gotthard ab. Die Bedeutung der Gotthardstrecke ist uns durchaus bekannt, aber es ist auch richtig, dass wir sagen «gleich lange Spiesse» auch für andere Varianten und damit das honorieren, was vor hundert Jahren versprochen wurde. Ein Bündner hat nicht nur ein gutes Gedächtnis, sondern auch ein Gewissen, das ihn verpflichtet, Versprechen einzuhalten.

Auf die Frage, ob wir ein Transitland bleiben wollen, sage ich Ihnen: Ja, das wollen wir. Aber wir verstehen uns nicht als Gratisanbieter für europäische «Transportzufälligkeiten», sondern möchten vielmehr erreichen, dass unser Angebot nicht nur verbucht, sondern auch benützt wird und damit einigermaßen Kostendeckung zu erwarten ist.

Sie haben gefragt, ob wie bereit seien, rechtzeitig Kapazitäten bereitzustellen. Ich habe das bereits beantwortet: Nach einer Vorlaufzeit von etwa fünf Jahren, zu welcher noch die Bauzeit hinzukommt, also insgesamt in etwa 20 Jahren, werden wir, soweit man das überhaupt beurteilen kann, nie zu spät kommen. Es ist undenkbar, dass so kurzfristig eine derartige Kapazitätsreserve, wie wir sie in den nächsten Jahren schaffen, nicht nur ausgeschöpft, sondern überfordert wird. Zu einer raschen Realisierung – ihr drittes Anliegen – sind wir dann bereit, wenn eine zuverlässige und auch eine optimistische Zukunftsbeurteilung eine solche als verantwortbar erscheinen lässt.

Der Bundesrat verzichtet nicht auf die Option einer weiteren Eisenbahnalpentransversale. Er resigniert auch in keiner Art und Weise, es geht nicht um Schwäche, um einen Nullentscheid, sondern schlicht und einfach um das, wovon wir nun seit zehn Jahren sprechen: um einen koordinierte Verkehrspolitik. Diese muss auf festem Boden aufgebaut werden. Binnenverkehr und Transitverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden. Wir wollen nicht Investitionsspekulationen verfolgen, auf die Gefahr hin, dass wir dann Investitionsruinen haben. Wir wollen nicht Schnellzüge fahren und falsche Weichenstellungen in Kauf nehmen, um dann eines Tages Entgleisungen erleben zu müssen.

Eine letzte Bemerkung, ich habe sie schon im Nationalrat gemacht: Ich bedaure es für Sie, vielleicht sogar für mich, dass wir uns in dieser Sache kein Denkmal setzen können. Wir können keine Pioniertat begehen, aus dem einfachen Grunde, weil uns das unsere Vorfahren vor 100 Jahren abgenommen haben. Sie haben eine Pioniertat begangen, die Öffnung zwischen Nord und Süd, sie haben sich ein Denkmal gesetzt. Wir können heute nur noch weitermachen im Sinne einer realistischen Verkehrspolitik. Das ist die Meinung, die diesem Bericht des Bundesrates zugrundeliegt.

Ich möchte Sie bitten, ihn doch etwas wohlwollend zur Kenntnis zu nehmen.

Präsident: Der Rat hat somit von diesem Bericht Kenntnis genommen.

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.056

PTT. Voranschlag 1984. Nachtrag II

PTT. Budget 1984. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Oktober 1984

Message et projet d'arrêté du 31 octobre 1984

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, Berne

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Belser, Berichterstatter: Der Bundesrat beantragt in seiner Botschaft vom 31. Oktober 1984 über den zweiten Nachtrag zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe Ihre Zustimmung zu Zahlungskrediten von 116,3 Millionen und Verpflichtungskrediten von 13,2 Millionen Franken. Die Zahlungskredite verteilen sich zu 71,2 Millionen auf der Erfolgsrechnung und zu 45,1 Millionen Franken auf die Investitionen. Im Vordergrund stehen im Bereich der Erfolgsrechnung Ausgaben für die Personalversicherung, Einkauf der Teuerung,

Eisenbahnalpentransversale

Ligne ferroviaire à travers les Alpes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.065
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1984 - 09:00
Date	
Data	
Seite	600-607
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 087

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.