

müsste es heissen Mattstetten–Olten. Zweitens handelt es sich beim Plus nicht um eine Neubaustrecke. Es ist eine bestehende Strecke, sie braucht keine Bewilligung. Wir werden das Plus im Finanzbeschluss finden.

Ich mache einen kurzen Hinweis auf die sogenannte Opfer-symmetrie, welche Kantone hier Opfer tragen. Vorhin wurde gesagt, dass einige Kantone – es meldeten sich speziell Bern und Solothurn zu Wort – hier grosse Opfer bringen. Wir anerkennen das auch; wir wollen ihnen hier herzlich danken. Im Kanton Bern wird eine Strecke von 16 km in offener Fläche gebaut. Total wird Solothurn mit 10 km belastet, Bern mit 34 km (es sind aber zum Teil bestehende Linien, die etwas erweitert werden, so zum Teil Parallelführungen), und der Kanton Aargau 1 km. Demgegenüber – nur um das in Erinnerung zu rufen –, sind es im Kanton Freiburg 27 km. Ich möchte Ihnen das sagen, damit Sie sehen, dass auch andere Kantone (Basel und Zürich ebenfalls) Opfer bringen.

Angenommen – Adopté

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

C

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000», Teil SBB
Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Hier hat der Nationalrat 300 Millionen Franken mehr beschlossen als der Bundesrat vorgesehen hat. Darin enthalten sind ungefähr 250 Millionen für den Ausbau der Strecke Süd plus. Weiter sind ungefähr 50 Millionen Franken für zusätzliche Umweltschutzmassnahmen vorgesehen.

Angenommen – Adopté

Art. 1a, 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Kommissionspräsident hat den Antrag gestellt, es sei die Petition 86.261 abzuschreiben.

Zustimmung – Adhésion

Motion des Nationalrates

Alpentransversale

Motion du Conseil national.

Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Siehe Seite 556 hiavor – Voir page 556 ci-devant

Präsident: Die Motion des Nationalrates wurde seinerzeit im Zusammenhang mit dem Vorstoss von Herrn Cavelti behandelt.

Cavelti: Ich möchte zu dieser Motion einige Bemerkungen machen. Sie haben richtig festgestellt, dass diese Motion den gleichen Wortlaut aufweist, wie die Motion des Ständerates, die eine Frucht der seinerzeitigen Einzelinitiative «Pro Ypsilon Alpentransversale» war.

Trotzdem oder vielmehr gerade deswegen rechtfertigen sich meines Erachtens folgende Bemerkungen:

1. Die Motion des Nationalrates wurde auf der Fahne und im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» behandelt und überwiesen. Daraus ergibt sich ein zeitlicher Konnex in dem Sinn, dass die Alpentransversale ebenfalls als dringlich betrachtet und bezeichnet wird. Daraus ergibt sich vor allem auch ein sachlicher Konnex mit der Einbindung des Kantons Tessin in das Konzept «Bahn 2000». So war es kein Zufall, dass ein Tessiner Nationalrat diese Motion in die Verkehrskommission einbrachte. Es war der jetzt zum Bundesrat gewählte damalige Nationalrat Flavio Cotti. Das Tessiner Interesse an der Alpentransversale ist also dadurch besonders stark dokumentiert.

Wenn nun ein Bündner im Ständerat und ein Tessiner im Nationalrat eine Motion einbringen, die auf eine Alpentransversale hinzielt, so ist diese doppelte Vaterschaft nur an einer gemeinsamen Tochter, dem Ypsilon, möglich.

2. Der Bundesrat hat angesichts dieser beiden Motionen wie erwartet nicht nichts getan, sondern rasch und gut gehandelt. Ich möchte ihm dafür danken. Er hat Kommissionen eingesetzt, Planungsaufträge erteilt, damit die Alpentransversale wie vorgesehen in den beiden Motionen im Anschluss an die Verabschiedung von «Bahn 2000» behandelt werden kann. Der Bundesrat ist sich der Dringlichkeit dieses Anliegens auch voll bewusst. Der Wald stirbt immer mehr, und der Druck des Auslandes mit den angekündigten Repressionen wird immer stärker, dass wir die Höchstlimite bei den Lastwagengewichten auflösen, wenn wir keine gültige Alternative entgegenseetzen. Darum ist dieses Anliegen dringend.

Ich möchte die beauftragten Koordinatoren und Planer bitten, dieses Problem mit ebenso grosser Dringlichkeit und Ernsthaftigkeit wie der Bundesrat anzugehen.

3. Noch ein Wort an die Planer und Koordinatoren dieses gewaltigen Projektes: Schaffen Sie eine bestmögliche Lösung! Technisch und wirtschaftlich sauber. Verbinden Sie dieses Postulat aber auch mit der politischen Realisierbarkeit des Konzeptes. Merken Sie sich: Es wird in diesem Rat und im Nationalrat keine Alpentransversale beschlossen, die die Gotthardkantone und den Kanton Tessin einfach auslässt. Es wird politisch keine Alpentransversale beschlossen, die die Ostschweiz beiseite lässt. Hier ist ein optimaler Konsens zu suchen und zu finden, und wiederum mündet meine Ausführung in das Ypsilon ein.

4. Natürlich brauchen wir auch das Ausland für dieses gewaltige Projekt. Das Ausland im Norden für die Zufuhr

vor allem für die gewaltig auszubauenden und zu verbessernden Strecken von Süddeutschland in Richtung Chur-Tessin. Wir sind darauf angewiesen und sind froh, dass dort viel Verständnis dafür zu finden ist. Wir brauchen auch den südlichen Ausgang der Schweiz; wir brauchen auch Italien. Für Italien haben wir schon einiges getan, das kann immer wieder gesagt werden. Wir haben finanziell massgeblich zum Ausbau des Monte-Olimpino-Tunnels beigetragen. Das darf Italien immer wieder hören.

Noch etwas darf Italien hören, was Herr Bundesrat Schlumpf gestern in Lüttich an der europäischen Konferenz unter dem Präsidium unseres Kollegen Debétaz gesagt hat, und was die Basler Zeitung heute schon bringt: dass die Schweiz zwar Kontakte nach Norden und nach Süden sucht und braucht, aber die Transversale selbst baut und selbst finanziert, und selbst befiehlt, was sie schliesslich will.

Herr Bundesrat Schlumpf hat das natürlich viel höflicher gesagt; ich zitiere die Basler Zeitung: «Er sprach sich für die Koordination mit den anderen Staaten aus, will aber die Durchführungsentscheide ganz in den Händen der Schweizer Behörden, letztlich bei Parlament und Stimmbürgern lassen.» Ich begrüsse diese Feststellung, welche ganz unserem Willen entspricht. Wir lassen uns von niemandem unter Druck setzen und von niemandem sagen, was wir zu tun und zu lassen haben. Vor allem sind wir nicht bereit, ganze Regionen unseres Landes – ich denke an den Kanton Tessin – zu vernachlässigen und Regionen des Auslandes, die noch nicht entwickelt sind, auf Kosten dieser Transversale zu befruchten. Die Entwicklung der Region um Lecco ist nicht Sache der Alpentransversale, so wie wir sie sehen.

In diesem Zusammenhang sollten wir die Projektverfasser bitten, sie möchten an eine Möglichkeit denken, den Bahngüterverkehr, der von der Schweiz nach Süden fährt, auf die italienische Nationalstrasse umzuladen, wenn Italien tatsächlich nicht bereit und in der Lage wäre, die von uns gewünschte Bahnverbindung vollständig abzunehmen. Es passiert übrigens bereits heute, dass in Italien von der Bahn auf die Strasse umgeladen wird. Das ist ihr Problem.

Für uns wäre in diesem Fall – nebenbei bemerkt – auch noch für mögliche Streiks in Italien etwas vorgesorgt, indem wir dann gleichwohl die Bahnverbindungen bis an die Grenze des Landes aufrechterhalten könnten.

Ich schliesse diese Ausführungen in der Hoffnung, dass es uns gelingen möge, im Interesse der Umwelt, des öffentlichen Verkehrs und der Zukunft unseres Landes die «Bahn 2000» und die Alpentransversale raschmöglichst zu verwirklichen. Die Weichen dazu sind heute mit der «Bahn 2000» und mit den bereits eingeleiteten Massnahmen für die Alpentransversale richtig gestellt. Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf dafür.

Lauber: Das Votum unseres Kollegen Cavelti veranlasst mich zu einer kurzen Stellungnahme. Ich stimme dieser Motion zu. Anlässlich der Behandlung dieser Motion in unserem Rate hatte ich mich dafür eingesetzt, dass in das Prüfungsverfahren für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale auch die BLS-Simplon-Linie miteinzubeziehen sei. Ich möchte die Gelegenheit benutzen, dem Bundesrat, unserem Verkehrsminister und den zuständigen Verantwortlichen der SBB für den Einbezug der BLS-Basislinie in dieses Prüfungsverfahren zu danken.

Es gibt neben der Ostschweiz und der Zentralschweiz auch noch eine Westschweiz. Der Ausbau der BLS-Doppelspur hat offensichtlich nicht das gebracht, was man sich davon erwartet hat. Die Auslastung der mit dem Ausbau der Doppelspur geschaffenen Kapazität auf jährlich 12 Millionen Nettotonnen Güter kann nicht ausgenutzt werden. Die Auslastung wird durch die Neubaustrecke im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» verbessert werden, aber wir sind jetzt schon sicher, dass diese 12 Millionen Nettotonnen niemals ausgeschöpft werden können, weil die Strecke zu steil, energiepolitisch ungünstig und auch zu teuer ist.

Aus diesem Grunde ist es richtig und von Bedeutung, dass der Basistunnel nicht in die Betrachtungen einbezogen wird. Mindestens sollten die politischen Entscheidungen für

Lötschberg-Basistunnel im Verbund mit einer Schnellverbindung Basel-Mailand darstellen würde, der gesamten Wirtschaft entscheidende Impulse bringen und andere Landesteile entlasten würde.

Nach der definitiven Streichung der N 6 aus dem schweizerischen Nationalstrassennetz bedeutet dies natürlich auch für die Westschweiz und für den Kanton Wallis im besonderen – ich hoffe auch für den Kanton Bern – einen neuen Hoffnungsschimmer am verkehrspolitischen Himmel dieser Regionen. Die eingesetzten Experten sind Garanten dafür, dass sie eine objektive, wirtschaftlich und technisch saubere Variantenwahl treffen werden. Es wird an diesem Parlament sein, über die politische Tragfähigkeit einer künftigen Variantenwahl zu entscheiden.

Bundesrat Schlumpf: Es waren selbstverständlich nicht diese Motionen, die etwas in die Wege leiten konnten, was längst schon läuft. Auch die Bestellung der Fachgremien war schon lange geschehen. Die Motion im Nationalrat wurde im September behandelt. Wir haben die Öffentlichkeit über diese Arbeiten nicht früher orientiert, weil das im damaligen Zeitpunkt nicht nötig war.

Die internationalen Arbeiten mit dem Ministerstellvertreterausschuss laufen schon seit langem. Darüber sind Sie orientiert. Die Arbeiten sind schon weit gediehen. Auch die Terminplanung wurde von uns vor vielen Jahren vorgenommen. Diese Prioritätenordnung – «Bahn 2000» als erste Priorität, dazwischengeschaltet der Leistungsauftrag SBB und dann eine neue Eisenbahn-Alpentransversale – wurde konzipiert, als wir Ihnen den Transversalenbericht unterbreiteten.

Neu hinzugekommen ist diese «Tochter» von Ständerat Cavelti, die Ypsilon-Variante. Dieses Ypsilon haben wir als Folge der parlamentarischen Initiative, die dann zur Motion führte, nachträglich einbezogen. Dafür ist die «Vaterschaft» ganz eindeutig bei Ständerat Cavelti. Hingegen wollen wir uns über die «Vaterschaft» Lötschberg-Basis-Einbezug, Ständerat Lauber, nicht unterhalten. Sie wäre klar.

(Zwischenbemerkung von Herrn Lauber): Nein, nein, der Vater schaut Ihnen ins Gesicht! Es war der Departementsvorsteher, der in Auftrag gab, dass die Lötschberg-Basisvariante in diese Gesamtprüfung einbezogen werde, längst bevor darüber hier und dort auf dem Wege von Motionen philosophiert wurde. Ich habe Ihnen auch gesagt weshalb: weil vor 15 Jahren diese Variante eben auch im Spiel war. Sie ist dann irgendwie in Vergessenheit geraten. Ich habe aus diesen gesamtverkehrspolitischen Überlegungen, die nun auch Herr Lauber wieder erwähnte, gefunden, dass das auch miteinbezogen werden muss.

Zum Pflichtenheft der Fachleute. Ständerat Cavelti, da gehen unsere Vorstellungen allerdings auseinander. Die haben uns Entscheidungsgrundlagen zu beschaffen, nämlich gleichwertige Dokumentationen für alle vier Varianten. Diese aufgearbeiteten Dokumentationen sind heute sehr ungleich. Beim Lötschberg sind sie noch sehr rudimentär, beim Ypsilon haben wir die Unterlagen von Herrn Bernater und zum Teil von uns, beim Splügen etwas mehr, beim Gotthard am meisten. Das muss auf einen gleichwertigen Stand gebracht werden.

Ihnen nahezulegen, Sie sollten mögliche Retorsionen gegenüber Italien prüfen, weil sie am Splügen festhalten, das geht natürlich nicht. Ein Auftrag – Sie müssten auch die politische Realisierbarkeit miteinbeziehen – geht auch nicht, weil wir von Verfassungen wegen eine Demokratie und nicht eine Expertokratie sind. Ich sage das etwas maliziös. Diese Fachleute haben uns die ihrem Fachwissen entsprechenden Entscheidungsgrundlagen zu liefern und nicht mehr. Alles andere – auch die Variantenwahl – wird zuerst durch den Departementsvorsteher zuhanden des Bundesrates beantragt, gelangt dann durch den Bundesrat an das Parlament und ist dann hier im Parlament im Baubeschluss integriert. Ich sage es zum hundertsten Male: Es gibt keinen vorgezogenen Linienwahlbeschluss. Er wird im Baubeschluss integriert, wie jetzt beim Beschluss A und B, bei «Bahn 2000»,

dem Referendum untersteht. Das ist das einzige ordentliche Vorgehen, welches Gewähr bietet, dass wir zu Entscheidungen kommen. Dabei wollen wir bleiben. Ständerat Cavelti hat seine Überlegungen wohl mehr im Sinne einer psychologischen Signalisation verstanden, als in der Meinung, dass wir das Pflichtenheft zu erweitern hätten.

Zum Ausland: Wenn ich in Lüttich sagte, wir wollten uns die eigene Souveränität im Infrastrukturbereich nicht abkaufen lassen – man bezeichnet das als Territorialprinzip –, so war das nichts Neues, sondern die Bestätigung unserer Politik in all diesen Jahren. Wir haben diesen Standpunkt immer vertreten. Wir reflektieren nicht auf Infrastrukturbeiträge des Auslandes, von Ländern der Europäischen Gemeinschaft. Wir finanzieren die Infrastrukturen, die wir im eigenen und im europäischen Interesse erstellen wollen, selbst. Aber für diese Einbindung unserer Infrastrukturen in europäische Verkehrsnetze ist natürlich eine europäische Zusammenarbeit nötig. Deshalb ist das Zwillingsspiel dieser bundesrätlichen/europäischen Verkehrspolitik immer Autonomie der Länder, aber Harmonisierung der Schritte Infrastruktur und Betrieb. Dabei blieb es auch gestern; ich habe das wiederholt und konkretisiert.

Es ist eben so in der Politik: Man kann nicht jeden Tag eine neue, gute Idee haben und in solchen Referaten vortragen. Wenn man einmal die gute Idee gefunden hat, dann bleibt man – besonders mit zunehmendem Alter – dabei! Auch der Vortrag, der offenbar in der Zeitung veröffentlicht wurde, brachte nichts Neues. Er war die Bestätigung der bundesrätlichen Verkehrspolitik.

Präsident: Wird das Wort zu dieser Motion noch verlangt? – Das ist nicht der Fall.

Die Motion ist bereits überwiesen. Wir nehmen von dieser Diskussion Kenntnis.

Postulat der Kommission

Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Der Bundesrat wird beauftragt, die mit dem Postulat Ducret angestrebte Machbarkeitsstudie für eine Swissmetro erst nach Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» ausführen zu lassen.

Postulat de la commission

Swissmetro. Etude de faisabilité

Le Conseil fédéral est chargé de faire élaborer l'étude de faisabilité sur le projet de transports publics Swissmetro, étude visée par le postulat Ducret, seulement après l'adoption du projet RAIL 2000.

Piller, Berichterstatter: Nur ganz kurz: Unser Rat hat am 2. Oktober dieses Jahres das Postulat unseres Kollegen Ducret (Swissmetro) überwiesen. Es lautet: «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.»

Ihre Kommission ist der Meinung, dass es nicht um eine Alternative – «Bahn 2000» oder Swissmetro – geht. Die «Bahn 2000» ist etwas ganz anderes. Sie haben die «Bahn 2000» heute kennengelernt. Es ist ein Verkehrskonzept. Wir finden, dass die «Bahn 2000» nicht durch diese Machbarkeitsstudie abgeblockt werden sollte. Deshalb schlagen wir Ihnen dieses Postulat einstimmig vor.

M. Ducret: Je remercie les membres de la commission d'avoir choisi cette formule, qui me semble juste, tout comme la motion du Conseil national et les explications que vient de donner M. Schlumpf, conseiller fédéral, à ce sujet. Il ne faut pas opposer l'un à l'autre, on irait vraisemblablement vers deux échecs. Je suis tout à fait d'avis que ce postulat

Präsident: Will noch jemand etwas zum Postulat sagen? Herr Bundesrat Schlumpf erklärt sich einverstanden. Das Postulat ist überwiesen.

Überwiesen – Transmis

An den Nationalrat – Au Conseil national

82.082

Bundesverfassung (koordinierte Verkehrspolitik)

Constitution fédérale (politique coordonnée des transports)

Siehe Jahrgang 1985 Seite 328 – Voir année 1985 page 328

Beschluss des Nationalrates vom 5. März 1986
Décision du Conseil national du 5 mars 1986

Differenzen – Divergences

Meier Hans, Berichterstatter: Nach der Beratung der Vorlage durch den Nationalrat in der Frühjahrssession ergaben sich gegenüber den Beschlüssen unseres Rates sechs Differenzen.

Ihre Kommission tagte am 27. Oktober dieses Jahres. Es war nicht Verschleppungstaktik, wie uns da und dort vorgeworfen wurde, sondern es konnte kein früherer Termin gefunden werden, der allen Kommissionsmitgliedern passte. Gewisse Leute vermuten oft vorschnell andere Gründe.

Wie Sie aus der Fahne ersehen, beantragt Ihnen die Kommission, bei vier Differenzen dem Nationalrat zuzustimmen. Nur in zwei Fällen, bei Artikel 36ter Absatz 2 und 3, beantragt sie mit je 7 zu 6 Stimmen, am früheren Beschluss unseres Rates festzuhalten. Es geht hier um Kernstücke der Vorlage. Ein Minderheitsantrag lautet auf Zustimmung zum Nationalrat.

Ich beantrage eine artikelweise Beratung der Differenzen und schlage vor, Absatz 2 und 3 von Artikel 36ter gleichzeitig zu beraten, da sie in engstem Zusammenhang stehen.

Art. 36bis Abs. 1 zweiter Satz sowie Abs. 2 und 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 36bis al. 1 2e phrase, ainsi qu'al. 2 et 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36ter Abs. 2 und 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Dreyer, Arnold, Bühner, Lauber, Miville, Piller)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Eventualantrag Cavelti

(falls der Mehrheitsantrag abgelehnt wird)

Abs. 3

Die Kantone tragen die Hauptverantwortung für den regionalen Verkehr. Der Bund erlässt zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems

Art. 36ter al. 2 et 3

Proposition de la commission

Majorité