

men können. Vor allem kleine und mittlere Unternehmen wären etwas entlastet, wenn eine solche Möglichkeit bestünde. Ich habe Ihnen das gesagt, worauf Herr Renschler hingewiesen hat: Wir haben für besondere Fälle in Artikel 21 Absatz 2 bereits eine Regelung. Diese ist sogar unbefristet. In der neuen Übergangsregelung würde es «längstens zwei Jahre» heißen. Der heute und weiterhin geltende Artikel 21 Absatz 2 kennt die zeitliche Beschränkung nicht. Wir könnten demnach in besonderen Fällen über die zwei Jahre hinausgehen. Die Übergangsbestimmung wäre in diesem Sinne sogar eine gewisse Einschränkung als *lex specialis*; denn Übergangsrechtliche Toleranzen könnten maximal zwei Jahre Geltung haben.

Ich kann sagen: Soviel hängt für die Unternehmungen – entgegen ihren Befürchtungen – nicht davon ab, und umgekehrt bestehen auch nicht grosse Risiken für die Arbeitnehmer. Ich kann den Entscheid also dem Rat überlassen.

Präsident: Wir bereinigen den Artikel 27a. Die Mehrheit lehnt den Minderheitsantrag ab. Der Bundesrat unterstützt diesen Minderheitsantrag.

Abstimmung – Vote

| | |
|-------------------------------|------------|
| Für den Antrag der Mehrheit | 80 Stimmen |
| Für den Antrag der Minderheit | 62 Stimmen |

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérez au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Für Annahme des Gesetzentwurfs | 132 Stimmen |
| | (Einstimmigkeit) |

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.074

«Bahn 2000». Konzept

«Rail 2000». Projet

Bericht, Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. Dezember 1985 (BBI 1986 I, 193)
Rapport, message et projets d'arrêtés du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 421)

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Müller-Schärfachtal

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» umfassend nach verkehrspolitischen, verkehrstechnischen, land- und forstwirtschaftlichen, umweltschützerischen (Umweltverträglichkeitsprüfung) sowie nach Gesichtspunkten der Volkswirtschaft und der Finanzpolitik zu überprüfen. Variantenvergleiche sind integrierender Bestandteil dieser Untersuchungen. Dazu gehören insbesondere die Stammstrecken.

Antrag Ruf-Bern

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» dahingehend zu

überarbeiten, dass zum Schutze von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sowie aus verkehrs-, finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen auf eine neue Bahnlinie durch das Mittelland (Mattstetten–Rothrist), gleich welcher Variante, verzichtet wird.

Stattdessen sind die bestehenden Bahnanlagen der Stammstrecke optimal zu modernisieren und auszubauen, wobei umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sind.

Eventualantrag Ruf-Bern

Bundesbeschluss B (Fassungen Bundesrat und Kommission)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, für alle zur Diskussion stehenden Varianten der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und insbesondere auch für den Ausbau der Stammlinie im Streckenabschnitt Bern–Olten umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sowie detaillierte Kostenvorschläge und Finanzierungsmodelle auszuarbeiten.

Antrag Geissbühler

Bundesbeschlüsse B und C

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Antrag,

- einen umfassenden Bedürfnisnachweis zu erbringen
- Umweltverträglichkeitsprüfungen in Auftrag zu geben für die Neubaustrecken-Varianten Mattstetten–Rothrist (inkl. «Verständigungsvariante Süd–Süd»)
- detaillierte Kostenberechnungen vorzulegen für alle Varianten.

Hauptantrag Nussbaumer

Bundesbeschlüsse A und B

Nach Entwurf des Bundesrates

Ergänzungsantrag Nussbaumer

Bundesbeschluss B (Fassungen Bundesrat und Kommission)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zusammen mit den betroffenen Kantonen eine Verständigungslösung zu suchen, die technisch und ökologisch den Bedürfnissen der SBB und der betroffenen Region gerecht wird.

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Müller-Schärfachtal

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à refondre le projet RAIL 2000 des points de vue de la politique et de la technique des transports, au vu des impératifs agricoles, sylvicoles et écologiques (étude d'impact), sous l'angle des nécessités économiques ainsi que dans l'optique de la politique financière. Il y aura également lieu de faire une étude comparative des différentes variantes possibles, en particulier des tronçons dits principaux.

Proposition Ruf-Berne

Renvoi au Conseil fédéral

qui est invité à remanier le projet en renonçant à la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist (quelle que soit la variante) de manière à sauvegarder l'environnement, à protéger les terres cultivables, les forêts et le paysage, mais aussi en vue de tenir compte des impératifs de la politique des transports, de la politique financière et de la politique économique. Il y aura lieu en contrepartie de moderniser et d'aménager au mieux les installations ferroviaires existantes, étant entendu qu'il sera procédé à de sérieuses études d'impact.

Proposition subsidiaire Ruf-Berne

Arrêté fédéral B (versions du Conseil fédéral et de la commission)

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à faire procéder à de sérieuses études d'impact

et à élaborer des schémas de financement et des devis détaillés pour les diverses variantes en discussion du nouveau tronçon prévu Mattstetten–Rothrist et en particulier pour l'aménagement de la ligne principale du tronçon Berne–Olten.

Proposition Geissbühler

Arrêtés fédéraux B et C

Renvoi au Conseil fédéral qui est invité

- à justifier de manière circonstanciée les besoins existants
- à faire procéder à des études d'impact pour les diverses variantes du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist (y compris pour la variante de compromis Sud-Sud)
- à présenter pour toutes les variantes des calculs de frais détaillés.

Proposition principale Nussbaumer

Arrêtés fédéraux A et B

Selon projet du Conseil fédéral

Proposition complémentaire Nussbaumer

Arrêté fédéral B (versions du Conseil fédéral et de la Commission)

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à rechercher pour le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, en accord avec les cantons intéressés, une solution de compromis qui satisfasse, sur les plans technique et écologique, aux besoins des CFF et de la région concernée.

Kühne, Berichterstatter: Das Konzept «Bahn 2000» ist eine entscheidende verkehrspolitische Weichenstellung. Die erweiterte Verkehrskommission hat sich an acht Sitzungstagen mit diesem Geschäft befasst und beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Ihr kommt in verschiedener Hinsicht grundsätzliche Bedeutung zu. Herr Bundesrat Schlumpf bezeichnete in der Kommission «Bahn 2000», die koordinierte Verkehrspolitik und den Leistungsauftrag 1987 als markante Schritte zur Bewältigung der Verkehrszukunft.

In der Verkehrspolitik des Bundes ist die Zeit der Entscheidungen angebrochen. Diese sind im Gesamtzusammenhang zu treffen. Nach einer langen Zeit der isolierten Behandlung der einzelnen Verkehrsträger hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur eine Gesamtbetrachtung zum vernünftigen Ziel führt. Vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten sind die Grenzen einer weiteren Verkehrsentwicklung aufgrund des Raumbedarfs, der Umweltbelastung, des Energieverbrauchs, der Finanzierung usw. zunehmend zutage getreten. Es gilt deshalb, zu koordinieren und jeden Verkehrsträger so einzusetzen, dass er optimalen Nutzen erbringen kann. Koordinierte Verkehrspolitik dient somit der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität, da sie die angemessenen Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt, die verfügbaren Ressourcen sparsam einsetzt und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – soweit wie möglich – begrenzt.

In unserer freiheitlichen Gesellschaft wollen wir die freie Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels aufrechterhalten. Um trotzdem zu einem wesensgerechteren Einsatz der Verkehrsträger zu kommen, muss auch ein attraktives Angebot für die ausreichende Benützung auch des öffentlichen Verkehrs sorgen. Ausländische Beispiele zeigen eindrücklich, dass moderner Schienenverkehr sehr gefragt ist. Nachdem in der Schweiz während eines Vierteljahrhunderts die Straßen auf einen hohen Stand gebracht worden sind, drängt sich nun eine Modernisierung des Schienennetzes auf. Die Bahnen sind in bezug auf Fahrkomfort, Reisezeit und Nebenleistungen gegenüber dem Automobil konkurrenzfähig zu machen. Der schweizerische Weg zu diesem Ziel heisst Konzept «Bahn 2000».

Das Konzept bringt entscheidende Verbesserungen. «Bahn 2000» erfüllt fünf wichtige Ziele:

1. Mehr Fahrgelegenheiten im Intercity- und Schnellzugs-

verkehr und damit auch verbesserte Anschlüsse im Regionalverkehr.

2. Kürzere Gesamtreisezeiten.
3. Neue Direktverbindungen, weniger Umsteigen.
4. Erleichterungen beim Umsteigen durch gute Anschlüsse.
5. Attraktive Nebenleistungen und kundenfreundliche Bahnhofsanlagen.

Kernpunkt des Konzeptes «Bahn 2000» ist das Eintreffen der Züge in den Knotenbahnhöfen zur vollen Stunde. So stehen z. B. um 12 Uhr die Züge in den Bahnhöfen Zürich, Luzern, Basel, Bern, Biel, Lausanne und setzen sich kurz nach 12 Uhr in Bewegung. Um 12.55 Uhr treffen sie im nächsten Knotenbahnhof ein und ermöglichen Linienwechsel und Umsteigen. Um 13.00 Uhr stehen die Züge wieder zur Abfahrt bereit. Es entsteht somit kein Zeitverlust durch das Warten auf den Perrons.

Dieses System ermöglicht ideale Anschlüsse und wesentlich kürzere Reisezeiten. Damit ist auch sichergestellt, dass alle gleichzeitig am Ziel eintreffen. Wenn heute nämlich z. B. eine Veranstaltung in Bern stattfindet, treffen die Leute aus der Romandie immer 38 Minuten nach jeder ganzen Stunde in Bern ein und die Zürcher und Ostschweizer 13 Minuten nach jeder ganzen Stunde. Eine halbe Stunde weiterer Zeitverlust gegenüber dem Autoreisenden lässt sich damit nicht vermeiden.

Wer nun aber hingehnt und nur den Zeitgewinn der Neubaustrecken zusammenzählt, wird dem Konzept «Bahn 2000» nicht gerecht. «Bahn 2000» benutzt grundsätzlich das bestehende Schienennetz, welches verschiedene punktuelle Verbesserungen erfährt. Ohne Neubaustrecken allerdings geht es nicht. Die erweiterte Verkehrskommission des Nationalrates hat am 17. Februar 1986 die Beratungen zum Konzept «Bahn 2000» aufgenommen und die Vorlage als taugliches Mittel für einen zukunftsorientierten Schienenverkehr gewertet. Der Eintretensbeschluss fiel mit 21 gegen 0 Stimmen. Dabei blieb unbestritten, dass es ohne Neubaustrecken nicht geht, welche erlauben, zwischen Lausanne–Bern, Bern–Basel, Bern–Zürich, Bern–Luzern, Biel–Zürich sowie Zürich–St. Gallen auf eine Fahrzeit von unter 60 Minuten zu kommen, um das Konzept zu verwirklichen. Wenn diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, entstehen die Anschlüsse nicht, und für die gleiche Reise wird auch in Zukunft mit der Bahn bedeutend mehr Zeit benötigt als mit dem Personenzug. Mit der Schliessung der Autobahnlücken wird sich die Situation noch zusätzlich verschärfen. Dazu kommt die Frage der Kapazität. Namentlich auf der Mittellandlinie sind wir an der oberen Grenze angelangt. Es herrscht hier sehr dichter Verkehr.

Die Kommission hat die geplanten Neubaustrecken zwischen Mattstetten–Olten, Olten–Muttenz und Vauderens–Villars-sur-Glâne sowie das auf Doppelpur auszubauende Teilstück der bestehenden Linie Herzogenbuchsee–Solothurn besichtigt. Dabei haben uns jeweils Vertreter der Regierungen der betreffenden Kantone begleitet und ihre Standpunkte dargelegt.

Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Fribourg erklärten sich vom Stand der Planung grundsätzlich befriedigt und erwarten zweckmässige Lösungen bei noch offenen Fragen.

Bei der Neubaustrecke Mattstetten–Olten ist eine einvernehmliche Lösung nicht möglich. Der Kanton Bern gibt der Variante Nord den Vorzug, welche über längere Strecken parallel zur N 1 verläuft, während der Kanton Solothurn diese klar ablehnt. Regionale Organisationen und Komitees wehren sich ebenfalls gegen die eine oder die andere Linienführung und haben der Kommission entsprechende Unterlagen zugestellt. Für oder gegen die Varianten werden Gründe des Umwelt- und Landschaftsschutzes ins Feld geführt. Das Aktionskomitee gegen die NHT aus Kirchberg/Bern vertritt die Ansicht, dass sich das Konzept «Bahn 2000» mit unbedeutenden Abstrichen auch ohne Neubaustrecken realisieren lasse und dass die geplanten Eingriffe in Landschaft, Umwelt und Lebensraum in keinem Verhältnis zu dem mit der Neubaustrecke realisierbaren Nutzen stehen.

Bemerkenswert ist, dass der Regionalverband Wiggertal-Suhrental, welcher von beiden Varianten betroffen ist, für die Variante Süd Stellung nimmt. Der Verkehrsclub der Schweiz bevorzugt die Variante Nord und hat einen interessanten Vorschlag für ein Anschlussbauwerk im Raum Aarburg erarbeitet.

Gestützt auf Artikel 28 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Nationalrates hat unser Kollege Urs Nussbaumer die Kommission ersucht, es sei die an einer Presekonferenz vorgestellte Verständigungsvariante Süd-Süd zu prüfen. Sein Antrag fand in der Kommission Unterstützung. Vor allem aus technischen, finanziellen und politischen Gründen – der Vorschlag wurde von der Vertretung der Berner Regierung nicht unterstützt – fand der Antrag keine Mehrheit. Zudem wurde ins Feld geführt, dass der Tunnelanteil auf der Strecke Bern–Olten außerordentlich hoch wäre und somit die Fahrgäste wohl das Auto nehmen würden, um die schöne Gegend zu sehen.

Im Rahmen der Kommissionsberatungen, vor allem im Zusammenhang mit dem Problem eines verbesserten Anschlusses des Jurafusses, schälte sich die Variante Süd plus als eine günstige, zusätzlich mögliche Lösung heraus. Sie besteht aus der Variante Süd und dem Ausbau der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn auf Doppelspur.

Aus der Kommissionsmitte und namentlich von den betroffenen Kantonen wurde mit Nachdruck die Aufwertung Biels zu einem vollwertigen Stundenknotenpunkt verlangt. Herr Regierungsrat Brandt hat der Kommission den Standpunkt der Jurakantone dargelegt und sich über die zu schlechte Behandlung der Region beim Konzept «Bahn 2000» beschwert.

Das Erfordernis, Zürich in weniger als einer Stunde zu erreichen, liesse sich jedoch nur ohne Halte realisieren, was den Wert der Verbindung erheblich reduziert hätte.

In einer Stellungnahme zur Ergänzungsstudie Jurafusslinie im Konzept «Bahn 2000» stellt die Eisenbahnkonferenz der Jurakantone mit Befriedigung fest, dass Alternativen entstanden sind, welche den regionalpolitischen Forderungen Rechnung tragen. Die Konferenz dankt allen beteiligten Gesprächspartnern für die offene und unvoreingenommene Zusammenarbeit. Die Neubaustrecken-Varianten Nord und Süd plus erfüllen beide die verkehrspolitische Forderung nach Gleichbehandlung von Jurafusslinie und Mittellandlinie. Angesichts der finanziellen, technischen und politischen Vorteile einer Variante Süd können wir uns hinter diesen Variantenentscheid stellen, sofern die Anliegen der Kantone Bern und Solothurn bezüglich Umweltschutz angemessen berücksichtigt werden.

Die Frage der Neubaustrecke Mattstetten–Olten hat die Kommission sehr eingehend beraten. Wir gehen davon aus, dass die Bundesversammlung einen Linienführungsentscheid zu fällen hat und kein eigentliches Detailprojekt gutheissen muss. Das bedeutet, dass wie beim Nationalstrassenbau aufgrund der Detailprojektierung eine gewisse Flexibilität besteht, die Linie optimal ins Gelände einzupassen.

Das Planungsbüro Güller und Arend hat einen Grobvergleich der Umweltbelastung der Varianten Süd plus und Nord zwischen Bern und Olten angestellt. Dabei wurden die Streckenanteile, die durch den Wald führen, die Streckenanteile, die durch landwirtschaftliches Kulturland führen, und die vom Lärm betroffenen Siedlungsgebiete herausgearbeitet. Streckenanteile im Wald sind bei beiden Varianten beinahe gleich viele vorhanden. Bei den Neubaustrecken über unbelastetes landwirtschaftliches Gebiet liegt die Variante Nord mit nur 5,5 km gegenüber 10,9 von Süd plus im Vorteil. Umgekehrt ist es beim sogenannten vorbelasteten landwirtschaftlichen Gebiet. Hier müssen bei der Variante Nord 19 km, bei Variante Süd plus hingegen nur 12 km beansprucht werden. Gesamthaft stehen bei der Variante Süd plus 22,9 den 24,5 km der Variante Nord gegenüber. Punkt Flächenbedarf rechnen die SBB bei der Variante Nord mit 101 und bei Süd plus mit 92 Hektaren.

Die Lärmbelastung bringt Vorteile für die Variante Nord. Gutachter kommen zum Schluss, dass insgesamt aufgrund dieses groben Variantenvergleiches aus der Sicht der Umweltbelastung die höhere Lärmbelastung von Wohngebieten, der grössere Landverbrauch und das Durchschnieden bisher nicht belasteten Landwirtschaftlandes den Ausschlag geben dürfte für eine negativere Bewertung der Variante Süd plus gegenüber der Variante Nord. Das gleiche Büro schreibt weiter: «Dabei ist zu berücksichtigen, dass es entlang jeder der beiden Varianten mit geeigneten Massnahmen gelingen wird, die Lärmbelastung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen zu halten.» An anderer Stelle ist im Gutachten der Hinweis enthalten, dass bei der Variante Nord der Abschnitt Luterbach–Solothurn nicht berechnet wurde und somit die Variante Nord etwas zu gut weggkommt.

Damit kommen wir zur Frage der Umweltverträglichkeit. Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass für die Linienwahl die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe erforderlich ist. Entsprechend der generellen Planung ist somit eine entsprechende Prüfung vorzunehmen. Die erste Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung stellt eine Voruntersuchung dar, bei der das ganze Problemfeld der Verträglichkeit des Bauvorhabens mit der Umwelt aus ganzheitlicher Sicht beurteilt wird. Diese Untersuchung soll sicherstellen, dass sich nicht ein wichtiger Punkt gegen eine Linie auswirken würde. Die Strecke Mattstetten–Olten wurde so behandelt und in Uebersichtsplänen dargestellt. Einbezogen wurden Naturschutzgebiete, Ufer- und Gewässerschutzgebiete, schützenswerte Ortsbilder, Kulturobjekte, archäologische Fundstellen und geschützte Naturobjekte, Durchschnieden und Verlust unbelasteter und vorbelasteter Landwirtschaftsgebiete, Immissionen in unbelasteten und vorbelasteten Gebieten, gegliedert nach Wohngebieten und Industriezonen.

Vorbedingung für die Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe ist das Feststehen der Linienführung in sehr engen

Begrüssung – Bienvenue

Präsident: Ich habe die Ehre, auf der Tribüne eine Abordnung des irischen Parlaments zu begrüssen. Unsere Besucher sind Mitglieder einer Kommission, welche unserer Finanzkommission entspricht. Im Anschluss an ihren Aufenthalt im Ratssaal wird deshalb ein Gespräch mit Mitgliedern der Finanzkommissionen beider Räte über finanzpolitische Probleme stattfinden. Ich begrüsse unsere Gäste auch in Ihrem Namen herzlich und wünsche ihnen weiterhin einen angenehmen Aufenthalt in der Schweiz.

Kühne, Berichterstatter: In einer Studie über die Jurafusslinie im Konzept «Bahn 2000», welche die Kommission in Auftrag gab und an welcher Fachleute des Stabes für Gesamtverkehrsfragen des Departementes, der Generaldirektion der SBB, des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH sowie Experten der Jurakantone beteiligt waren, ist eine Lösung gefunden worden. Diese besteht in einer doppelten Führung des Zuges ab Biel. Ein erster fährt in 53 Minuten ohne Halt nach Zürich und trifft dort rechtzeitig zum Stundenanschluss ein. Ein zweiter ist als normaler Schnellzug mit den üblichen Halten unterwegs und erreicht die Halbstundenanschlüsse in Zürich. Herr Professor Brändli, Vorsteher des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik, hat vor der Kommission ausdrücklich bestätigt, dass diese Strategie aufgrund heute feststehender Werte technisch möglich sei. Die Entwicklung werde weitere Fortschritte bringen, welche sich in Form von Fahrzeitreduktionen niederschlagen und höchstwahrscheinlich einen Halt in Solothurn erlauben werden. Im übrigen warnte er vor zu detaillierten Rechnungen mit halben Minuten für Fahrpläne im Jahre 2000, da sowohl Technik und Verkehrsaufkommen gewisse Veränderungen bis zu diesem Zeitpunkt erfahren könnten.

Grenzen. Dies bedingt eine detaillierte Planung. Konfliktpunkte werden in einem Massstab 1:500 bearbeitet. Diesen Aufwand für eine Linie zu betreiben, die gar nie gebaut wird, würde einen unverhältnismässigen Aufwand an Geld und Zeit bedeuten. Im übrigen ist zu berücksichtigen und zu gewichten, dass die Schiene ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Sinn des Umweltschutzgesetzes ist es, umweltbelastende Anlagen zu verhindern, und nicht, bezüglich Umweltfreundlichkeit überlegene Projekte zu verunmöglichen.

Der sich in der Vernehmlassung befindende Verordnungsentwurf des Umweltschutzgesetzes sieht dieses zweistufige Verfahren vor. Die Kommission kam zum Schluss, dass Biel zum vollwertigen Stundenknotenpunkt aufgewertet werden muss und die Jurafusslinie eine Gleichbehandlung mit der Mittellandlinie erfahren soll. Dafür eignen sich am ehesten die Variante Süd plus und die Variante Nord. Die Variante Süd-Süd und Süd mit einem entsprechenden Ausbau der Jurafusslinie sind in verschiedener Beziehung bedeutend ungünstiger.

Für die Variante Süd plus sprechen folgende Punkte: Sie ist in bezug auf Neubaustrecken wie auch gesamthaft kürzer; um das auszugleichen, müsste auf der Variante Nord schneller gefahren werden. Die Variante Nord weist mit 2100 Metern den kleineren Minimalradius auf, gegenüber 4000 Metern. Sie lässt sich im Raum Aarburg nur schwer in die Landschaft einpassen und ist für den Güterverkehr weniger gut geeignet.

Die N 1 ist leider nicht für die Parallelführung der Eisenbahnen konzipiert worden; deshalb bringt die Bündelung verschiedene Probleme. Die Vorteile, welche eine Parallelführung bei gleichzeitiger Planung und gleichzeitigem Bau gehabt hätte, lassen sich nicht mehr erreichen. Von neuem muss hier eine Baustelle eröffnet werden, nachdem die Natur die Spuren der letzten gerade überwachsen hat, und frisch zusammengelegtes Land muss beansprucht werden. Die Variante Nord beeinflusst die Möglichkeit einer späteren Umfahrung Oltens für einen allfälligen weiteren Zeitgewinn negativ. Mit der Variante Nord stellen sich vermehrt heikle Probleme in Form von Sicherheit und minimalem Abstand zwischen N 1 und Schiene.

Bei der Variante Süd plus fällt negativ ins Gewicht, dass teilweise Heimwesen und Landschaften neu zerschnitten werden. Die Kommission konnte sich anhand des aktuellen Planungsstandes davon überzeugen, dass dem Umweltschutz und der Einpassung in die Landschaft sehr grosse Bedeutung zukommt. Sie ist der Ansicht, dass weitere Verbesserungen vorzunehmen sind. Ebenfalls ist der Frage von Landbedarf, Landumlegung und Realersatzbeschaffung alle Aufmerksamkeit zu schenken. Um dies kundzutun, hat die Kommission den Betrag für die Variante Süd um zusätzliche 50 Millionen Franken aufgestockt.

Schliesslich spricht die Kostenfrage eindeutig für die Variante Süd plus. Die Variante Nord kostet inklusive Vollknoten Biel 1,21 Milliarden Franken, während die Variante Süd plus mit der Aufstockung auf 1 Milliarde zu stehen kommt.

Mit 25 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltungen hat die erweiterte Verkehrskommission beschlossen, der Variante Süd plus den Vorzug zu geben. Im Bundesbeschluss findet das seinen Niederschlag in der Festlegung Mattstetten–Rothrist und in der Erhöhung des Betrages im Bundesbeschluss C (Artikel 1) auf 5,4 Milliarden Franken. Die zusätzlichen 300 Millionen gegenüber dem Antrag des Bundesrates ergeben sich wie folgt: 50 Millionen für Umweltschutzmassnahmen an der Variante Süd, inklusive Einpassung in die Landschaft und Lösung von land- und forstwirtschaftlichen Problemen; 130 Millionen für den Anschluss und Ausbau auf Doppelspur und 160 km/h Geschwindigkeit auf der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn ab Inkwil (Plus-Teil); Ausbauten im Betrage von 120 Millionen Franken bei der Strecke Solothurn–Biel. Formell wird somit die Strecke Herzogenbuchsee–Inkwil–Solothurn gleich behandelt wie die Vorhaben des Anhanges 6 auf Seite 77 der Botschaft.

Bei Zahl und Form des Bundesbeschlusses hat die Kommis-

sion gewichtige Änderungen vorgenommen. Sie anerkennt, dass der Bundesrat formalrechtlich korrekt nur die Neubaustrecken dem Referendum unterstellt, dies gemäss Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen. Die Kommission gewichtet jedoch die politische Seite mehr und möchte den Stimmberchtigten Gelegenheit geben, sich auch zur Frage des Konzeptes «Bahn 2000» zu äussern. Dieser Entscheid ist von grosser Tragweite.

Die Kommission ist zudem der Ansicht, dass das Konzept «Bahn 2000» sowie die Neubaustrecken eine Einheit sind. Ohne Neubaustrecken verliert das Konzept seinen Wert. Aus diesem Grund beantragen wir, die Frage in zwei Bundesbeschlüssen zu regeln, wobei der Bundesbeschluss B dem fakultativen Referendum untersteht.

In der Gesamtabstimmung hat die Kommission beide Beschlüsse mit 22 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung gefasst.

Das vorliegende Konzept «Bahn 2000» beschränkt sich auf das Netz der SBB. Um zu einer landesweiten Wirkung des Systems zu kommen, sind auch entsprechende Investitionen für die konzessionierten Transportunternehmungen notwendig. Die Kommission ersucht den Bundesrat, dieser Tatsache mit der rechtzeitigen Veröffentlichung der Botschaft für den siebten und in der Folge den achten Rahmenkredit für technische Verbesserungen bei den KTU Rechnung zu tragen.

Ebenfalls ist es wichtig, dass der internationalen Verknüpfung grosse Beachtung geschenkt wird. Mit Befriedigung nehmen wir zur Kenntnis, dass sich Bundesrat Schlumpf als Präsident der Konferenz europäischer Transportminister mit Nachdruck für ein international gegenseitig abgestimmtes Vorgehen bei Planung und Ausbau des Schienennetzes einsetzt. In diesen Zusammenhang gehört ebenfalls die Lösung der schweizerischen Nord-Süd-Verbindung.

Bedingt durch die technischen Gegebenheiten der Gottardstrecke vermag «Bahn 2000» dem Tessin wenig Vorteile zu bringen. Wir sind der Ansicht, dass im Anschluss an die Beschlussfassung über «Bahn 2000» die Frage der neuen Eisenbahn-Alpentransversale gelöst werden muss. Es geht hier vor allem auch um die Bedeutung der Schweiz als Transitland im Herzen Europas. Mit 21 zu 5 Stimmen haben wir die entsprechende Motion des Ständerates zur Kommissionsmotion erhoben.

Die Kosten für «Bahn 2000» werden gemäss den Beschlüssen Ihrer Kommission mit 5,4 Milliarden Franken veranschlagt. Dabei handelt es sich um den Kosten- und Planungsstand 1985. Dazu wird noch die Teuerung bis zum Zeitpunkt der Realisierung kommen; allfällige Veränderungen gegenüber der jetzigen Planung werden ebenfalls entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen.

Für die Kostenberechnung sind die Erfahrungen bei Objekten der neuesten Zeit zugrunde gelegt worden. Die Kosten verteilen sich zu 2,45 Milliarden Franken auf die Neubaustrecken und zu 2,95 Milliarden, also zu etwas mehr als der Hälfte, auf den Ausbau bestehender Anlagen. Bei diesen handelt es sich teilweise um die Behebung von seit Jahrzehnten bekannten Schwachpunkten und Engpässen. Ich verweise auf Seite 77 Anhang 6 der Botschaft.

In diesem Sinne kann somit nicht vollumfänglich von zusätzlichen Kosten gesprochen werden. Auch das Aktionskomitee gegen die NHT ist für die Optimierung des vorhandenen Schienennetzes.

In der Kommission ist die Frage der Finanzierung gestellt worden. Wir haben eine Unterlage erhalten, welche Auskunft gibt über die zu erwartenden jährlichen Aufwendungen der Eidgenossenschaft für «Bahn 2000», Vereina-Bahn, Umweltinvestitionsprogramm der SBB und Tariferleichterungen. Dabei ist zu beachten, dass in den Jahren 1987 bis 1992 das Schwergewicht bei den Tarifvergünstigungen liegt. Anschliessend sind für diese Massnahme keine Beträge mehr mitgerechnet.

Andererseits fallen die Lasten für «Bahn 2000» schwergewichtig erst ab 1995 an. Im Jahre 1990 werden es 16 Millionen sein und 1992 48 Millionen.

Die Aufwendungen für alle vier Massnahmen zusammen

und die Belastung der Finanzrechnung des Bundes sehen wie folgt aus: 170 Millionen im Jahre 1990, 210 Millionen im Jahre 1995 und 435 Millionen im Jahre 2000.

Die Finanzierung erfolgt nach den Bestimmungen des Leistungsauftrages 1987. Der Bund trägt also die Aufwendungen für die Infrastruktur mit Verzinsung und Amortisation. Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen des Bundes wird nach Massgabe der Inbetriebnahme erhöht werden können.

Bundesrat Schlumpf hat der Kommission dargelegt, dass der Bundesrat für «Bahn 2000» keine Sonderfinanzierung vorsieht. Die Finanzierung hat über den allgemeinen Bundeshaushalt zu erfolgen. Die Frage eines ausgeglichenen Bundeshaushaltes, welche eine Daueraufgabe von Bundesrat und Bundesversammlung darstellt, wird somit auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr zu sehen sein.

Auf Seite 49 der Botschaft stellt der Bundesrat beim Vorhandensein einer langfristig koordinierten Verkehrspolitik die volle Kostendeckung des Konzeptes «Bahn 2000» in Aussicht, sofern sich die Zuwachsraten des öffentlichen Verkehrs etwas weniger mager ausnehmen als in den vergangenen Jahren. Zur Erinnerung sei festgehalten, dass die koordinierte Verkehrspolitik noch in der Differenzbereinigung beim Parlament liegt und es vor allem um die Frage der Aufgabenteilung von Bund und Kantonen geht, also auch um eine Frage der Finanzen.

Die Kommission ist der Überzeugung, dass trotz der hohen Kosten das Konzept «Bahn 2000» für schweizerische Verhältnisse das Bestmögliche ist. Es gibt keine Alternative, bei der Aufwand und Ertrag günstiger liegen. Nach Jahrzehntelanger zurückhaltender Investitionspolitik ist eine grosse Anstrengung notwendig, um die Schiene als zweiten vollwertigen, modernen Verkehrsträger für die Zeit nach dem Jahre 2000 auszugestalten. Es ist übrigens recht interessant, die entsprechenden Anstrengungen in Frankreich, Deutschland und Italien zu betrachten.

Nichts zu tun würde bedeuten, dass unsere Bahn veraltet und zusätzlich an Attraktivität verliert. Dies bedeutet langfristig automatisch hohe Fehlbeträge. Die weitere Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse bedingt einen weiteren Strassenausbau. Die Frage der fünften und sechsten Spur im Mittelland wäre nur eine Frage der Zeit. Wem die Schonung der Landschaft, die Erhaltung des Kulturlandes und der Umweltschutz echte Anliegen sind, wird zu «Bahn 2000» ja sagen. Das Modernisierungskonzept der Schiene benötigt weniger als 200 Hektaren Land, während der weitere Ausbau des Strassennetzes ein Vielfaches benötigen würde. Der Nationalstrassenbau allein hat bisher ungefähr 7000 Hektaren beansprucht.

Unbestrittenemassen ist der Schienenverkehr auch punkto Energieverbrauch und Luftbelastung bedeutend vorteilhafter. «Bahn 2000» aus Gründen des Umweltschutzes oder des Landverbrauchs zu verzögern oder zu bekämpfen, ist daher unverhältnismässig. Dass die betroffenen Regionen die neuen Strecken nicht sonderlich begrüssen und sich allenfalls für eine weitere Optimierung der Linienführung einsetzen, ist jedoch legitim und verständlich.

In diesem Sinne empfiehlt Ihnen die erweiterte Verkehrskommission einstimmig, auf das Konzept «Bahn 2000» einzutreten.

Ich habe Ihnen noch Bericht zu erstatten über die Petition. Das Aktionskomitee gegen die NHT, mit Postfach in Kirchberg/Bern, hat eine Petition gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten eingereicht. Sie haben den entsprechenden Wortlaut erhalten. Die erweiterte Verkehrskommission hat am Donnerstag, 2. Oktober, dazu Stellung genommen und kam zum Schluss, dass die angeschnittenen Fragen und Feststellungen integrierender Bestandteil der Kommissionsarbeit waren. Die Kommission ist allerdings zu anderen Schlüssen gelangt, die einen direkten Zusammenhang haben mit den Entscheidungen der Bundesversammlung zum Konzept «Bahn 2000».

Die Anliegen der Petenten werden zudem ganz oder teilweise mit verschiedenen Anträgen aufgenommen, von den

Antragstellern begründet und dann vom Rat entschieden. Die Kommission empfiehlt Ihnen daher einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen und ihr keine Folge zu geben.

M. Massy, rapporteur: Essayer de présenter l'ensemble des travaux de la Commission élargie des transports et du trafic au sujet du projet RAIL 2000 et la construction des nouvelles lignes des CFF tient de la gageure. La commission élargie à 27 membres s'est occupée de ces sujets pendant huit journées pour arriver à la conclusion de vous inviter à entrer en matière.

La politique des transports en Suisse est arrivée à un tournant important et des décisions vitales doivent être prises. Le projet RAIL 2000 constitue une nouvelle solution pour améliorer l'offre nationale des chemins de fer de notre pays. Après avoir pris certaines décisions régionales, il était donc temps de prendre position sur le plan national et c'est ce que nous vous proposons aujourd'hui.

Pendant 25 ans, on a amélioré à grands coups de milliards le réseau routier, à tel point que même nos transports publics souffraient de véritables complexes autoroutiers. Les réalisations étrangères, le TGV par exemple, ont montré que le bon public des temps modernes est preneur. On a souvent, avec humour, «charrié» les Français et leurs transports publics. Force est de constater aujourd'hui que les Suisses peuvent se prendre par le bout du nez. Nous accusons un certain retard qu'il faudra combler rapidement si l'on veut convaincre le client de prendre le train. Demandez aux industriels, aux commerçants, aux touristes qui se rendent dans la capitale française: ils préfèrent le TGV à l'avion! Le temps de parcours gagné dans les airs est plus que perdu pendant le transfert de l'aéroport au lieu de rendez-vous, alors que le rail vous mène au cœur des plus grandes capitales, rapidement, sûrement, luxueusement même. Mais revenons au rail et plus spécialement aux améliorations sensibles apportées par le concept RAIL 2000. Je vous les résume pour gagner du temps: 1) plus de liaisons avec les «Intercity» et de meilleures correspondances avec le trafic régional; 2) temps de voyage abrégé au maximum, le but étant de pouvoir rouler autour des 200 kilomètres/heure sans danger et confortablement; 3) plus de liaisons directes sans changement de train; 4) amélioration dans les changements de train, avec moins d'attente; enfin, 5) des avantages certains dans les prestations complémentaires et un service à la clientèle moderne et raffiné dans les gares.

Une autre prestation de RAIL 2000 c'est le départ et l'arrivée aux heures «pleines» de la journée ou de la nuit, si vous me passez l'expression. Je m'explique: le voyageur sait qu'il peut avoir une liaison rapide autour de midi par exemple dans toutes les gares principales de la Suisse. On arrive peu avant l'heure pleine et on en repart quelques minutes plus tard. Ce système permet d'excellentes correspondances, car rien ne sert d'aller vite de Genève à Zurich si l'on doit ensuite attendre une heure pour continuer en direction de Coire. C'est là où les transports publics doivent s'affirmer car, sans cela, ils seront impitoyablement concurrencés par le véhicule privé.

Un autre exemple pour vous, Messieurs les députés. Ici à Berne, nos séances commencent pratiquement toujours à la demie. Les Suisses alémaniques arrivent, eux, aux 13, alors que les Romands débarquent aux 38. Les «Welches» sont donc toujours en retard, à moins qu'ils ne prennent le train précédent ou qu'ils se laissent tenter par leur voiture personnelle. Avec RAIL 2000, plus de différence des deux côtés de la Sarine. Les séances débuteront à l'heure, avec un effectif complet. Un des noyaux attractifs de RAIL 2000 sera donc cette panoplie de possibilités de prendre le train dans toutes les directions et toutes les gares principales à une heure que chacun aura en mémoire, plus besoin de consulter l'horaire à tout bout de champ.

RAIL 2000 va donc utiliser à fond le réseau existant, mais il n'est pas possible d'obtenir les résultats escomptés sans construire de nouvelles lignes. En effet, sans cela, il est impossible d'harmoniser de manière optimale les circulations des convois dans les gares de jonction ni d'accroître

l'offre des trains. Vous connaissez les quatre tronçons: Villars-sur-Glâne–Vauderens, Mattstetten–Rothrist, Olten–Muttenz, et enfin Aéroport de Zurich–Winterthour. La commission les a tous visités et a consacré une journée à suivre le tracé du seul tronçon rectifié de Suisse romande. On peut remercier la direction des CFF d'avoir bien voulu exaucer les voeux des commissaires. Ce fut un peu dur au début, mais comme nous voulions en savoir plus, on a rapidement compris en haut lieu que la Commission des transports ne se laisserait pas «marcher dessus», en un mot qu'elle ne se laisserait pas mettre sur les rails dans n'importe quelle direction. La Direction des CFF a donc rapidement complété, et sûrement, ce que nous lui demandions. Cela va du rapport spécial sur la ligne du pied du Jura à toute une série de renseignements, dessins, maquettes supplémentaires. On peut dire qu'on a tout fait, je le répète, pour améliorer les conditions de notre travail.

On doit souligner que deux tronçons n'ont soulevé que peu de remarques: il s'agit d'Olten–Muttenz et de Zurich–Aéroport–Winterthour. La nouvelle ligne Oron–Fribourg, pour simplifier, a vu l'accord complet des gouvernements intéressés. Toutefois, il faut relever quelques difficultés majeures: Que deviendra l'ancienne ligne entre Vauderens et Villars-sur-Glâne? Va-t-on la démanteler pour restituer les terrains à l'agriculture? Si l'ancienne ligne est conservée, par qui va-t-elle être exploitée et à quelles conditions? Que vont devenir les gares sur le parcours? Quelle compensation va-t-on donner pour les dommages causés à l'agriculture, notamment dans les remaniements parcellaires déjà effectués? La visite minutieuse faite par la commission a montré que les dernières mises au point des ingénieurs responsables tiennent mieux compte des intérêts locaux. On reprend beaucoup de parcours de l'ancienne ligne, ce qui économise des terrains agricoles ainsi qu'un bon nombre de millions. Et là on peut se poser une question. On doit gagner du temps sur les parcours, mais gagner deux ou trois minutes au prix de centaines de millions, est contraire à une saine gestion de nos chemins de fer. J'ai questionné personnellement des dizaines de citoyens dans toutes les régions de la Suisse. Le résultat de ce mini-sondage laisse entrevoir que la vitesse entre effectivement en ligne de compte, mais pas autant que l'on pourrait le croire. Les voyageurs sont très sensibles au confort, au service dans les gares, aux parkings près des gares, au luxe même. Le train doit être un endroit où l'on ne s'ennuie pas et où le temps passe vite. Notre pays accidenté ne permettra jamais de super-réalisations, de trains à grande vitesse. Du reste l'exiguité de son territoire pousse la Suisse à rester modeste mais compétitive.

J'en arrive au tronçon Mattstetten–Rothrist. Là, c'est un peu la bouteille à encré, c'est le point chaud de ce projet, que dis-je, c'est presque le rail de la discorde! Il y avait au début une variante Nord et une variante Sud, certains préféraient l'une, d'aucuns l'autre. La Suisse de l'ouest lorgnait du côté du nord, la Suisse centrale et Soleure du côté du sud.

Je vous rappelle très rapidement que la variante Nord suit l'autoroute entre Berne et Olten. Elle a l'appui des écologistes ainsi que de la Suisse romande. La variante Sud-Plus, qui est un croisement moderne, mais oui, nouveau-né, s'enrichit d'une bretelle Soleure–Herzogenbuchsee, qui permet une excellente correspondance avec Neuchâtel et Bienne, valorisant ainsi la ligne du pied du Jura qui avait tendance à rester aux oubliettes – une bonne chose pour les Romands et surtout pour le pied du Jura. Quant à la variante Sud-Sud, qui comportait beaucoup de tunnels, elle a l'appui des milieux paysans. Elle met de côté la Romandie et, surtout, elle coûte plus cher.

Après moult délibérations, la commission s'est décidée par 25 voix contre zéro à voter la variante Sud-Plus qu'un journaliste a taxée d'élégante et d'attractive.

Elle a donc rallié tous les commissaires de tous les coins du pays, de tous les partis représentés et il faut souligner que rarement décision a été prise dans un tel élan de solidarité et à l'unanimité. Et je profite ici de vous demander instamment de ne pas suivre nos collègues qui vous feront de nouveau

tout un panégyrique de la variante Sud-Sud. Nous avons bien étudié le cas, la variante Sud-Plus offre plus d'avantages pour un minimum d'atteinte au paysage. Je vous rappelle que la variante Nord a été évincée par la variante Sud-Plus. Cette nouvelle variante coûtera un milliard alors que sa soeur aînée nordique aurait coûté 1210 millions.

Par 25 voix contre zéro, la commission a décidé d'autre part d'ajouter 300 millions à la somme prévue par le Conseil fédéral, plus 50 millions pour intégrer cette ligne au paysage, au terrain, bref pour que cette nouvelle *diretissima* perturbe le moins possible la vision d'un superbe paysage du Plateau.

La commission est donc d'accord que le concept RAIL 2000 et la construction de lignes nouvelles vont de pair. Par 22 voix contre zéro, elle a fondu les arrêtés A et B en un seul. Il faut dire encore que RAIL 2000 se limite au seul réseau CFF. Il faudra donc aussi investir dans les entreprises concessionnaires. M. Schlumpf, conseiller fédéral, en tant que président, aura tout loisir de faire planifier nos décisions auprès de la Conférence européenne des ministres des transports.

Dans ce même ordre de choses, il faudra résoudre la traversée Nord-Sud du pays car le Tessin, par exemple, aura peu de retombées positives du concept RAIL 2000. Il faudra donc entreprendre l'étude d'une nouvelle traversée des Alpes et, par 21 voix contre 5, la commission fait sienne la décision du Conseil des Etats à ce sujet sous forme d'une motion de la commission.

Le projet RAIL 2000 coûtera la somme de 5,4 milliards. On doit rappeler que les autoroutes nationales ont déjà employé quelque 25 milliards et que l'on s'apprête à injecter encore 15 nouveaux milliards de francs. Il y aura sur le plan du financement de ce projet beaucoup de questions. La moitié de l'argent servira à la construction des nouvelles lignes, l'autre moitié à l'amélioration des infrastructures actuelles. En 1990, on compte prélever 170 millions et 435 vers l'an 2000. C'est en 1995 que le poids de ces prélèvements se fera sentir. On prévoit 16 millions seulement en 1990 et 48 millions en 1992.

M. Schlumpf, conseiller fédéral, a dit en séance de commission qu'il ne prévoyait pas de financement spécial et que la somme serait prélevée sur les dépenses courantes de la Confédération. Je pense personnellement qu'un plan financier devrait être établi à brève échéance pour mettre les choses bien au point, car 5,4 milliards d'ici quinze ans ne sont pas une petite affaire.

Vous aurez beaucoup de propositions de renvoi et toute une série d'amendements concernant ce concept RAIL 2000. Je vous prie instamment de ne pas suivre les propositions de renvoi Müller–Scharnachtal, Geissbühler et Ruf. Le même sort doit être réservé aux propositions Nussbaumer, Wanner, Hofmann, Fetz et Meier.

La commission a fait son travail avec beaucoup de minutie. Elle a été dans le terrain, elle a pris contact avec les gouvernements cantonaux les plus directement intéressés, elle a entendu les porte-parole des deux camps, elle a soupesé le pour et le contre du concept RAIL 2000. Elle vous recommande donc d'entrer en matière et d'accepter le projet dans son ensemble.

En conclusion, j'ai essayé d'être aussi concis et bref que possible dans mon rapport. Vous avez tous reçu une documentation importante. Il n'était pas de mon devoir de tout répéter ici, je n'ai donc soulevé que les grandes lignes du projet.

RAIL 2000 est un grand pas vers la modernisation de nos Chemins de fer fédéraux. On doit le réaliser. Petit pays à territoire limité, la Suisse ne pouvait tout bouleverser sans toucher trop à ce terrain agricole qui disparaît jour après jour. Certains auraient voulu un projet plus ambitieux. Le temps presse, restons modérés. Rappelons-nous le vieil adage: «Un tien vaut mieux que deux tu l'auras»!

Präsident: Der weitere Fortgang der Debatte ist wie folgt vorgesehen: Es gibt nur eine Eintretensdebatte für alle Bundesbeschlüsse. Jetzt begründen zunächst einmal die

Antragsteller für Rückweisungsanträge ihre Anträge, das sind die Herren Müller-Scharchnachtal, Ruf-Bern, Geissbühler und Nussbaumer. Im Anschluss daran nehmen die Fraktionssprecher Stellung, und dann folgen die Einzelsprecher.

Müller-Scharchnachtal: Es ist zwar richtig, dass die Berner Regierung den Entscheid des Bundesrates für die Variante Süd im Raum Bern-Olten als Affront bezeichnet hat. Es ist auch richtig, dass der bernische Grosse Rat mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln diesen Antrag Variante Süd bekämpfen wird. Mein Rückweisungsantrag, von der Mehrheit der SVP-Fraktion gestützt, ist indessen alles andere als eine bernische Trotzreaktion. Es trifft somit nicht zu, dass der Antrag aus rein regionalpolitischen Gründen gestellt wird. Aus meiner Begründung wird hervorgehen, dass Kritik und Vorbehalte darüber hinausgehen.

Wie Ihnen bekannt ist, hat das Konzept «Bahn 2000» eine berühmte Vorgängerin, die NHT. Sie wurde 1977 als Kind der Kommission GVK geboren; im Jahre 1981 (vier Jahre danach) erfolgte die von einer bundesexternen Expertengruppe vorgenommene Zweckmässigkeitsprüfung, und im Mai 1983 gab der Bundesrat grünes Licht zur Vernehmlassung. Bei diesem NHT-Konzept standen also die Kommission GVK, die externe Expertengruppe, die SBB, eine äusserst fleissige Verwaltung und der Bundesrat Gevatter. So glanzvoll, wie dieser Stern NHT am schweizerischen Verkehrshimmel aufging, so rasch verschwand er wieder, wie eine Sternschnuppe! Das NHT-Konzept war offensichtlich zu eng gefasst, zu sehr auf die West-Ost-Transversale und ihre Zubringerlinien ausgerichtet. Die Berner Regierung trat damals lustlos für die Variante Nord ein, aber nur für den Fall, dass auf das Projekt nicht überhaupt verzichtet werden konnte. Variante Süd lehnte sie, wie auch heute noch, entschieden ab; und zur Variante Süd-Süd hat sie nie offiziell Stellung bezogen.

Das Staunen war dann aber ganz allgemein gross, als kurz auf dieses NHT-Begräbnis, Ende 1985, der Bundesrat die Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» veröffentlichte. Diesmal reichte es nur zu einer vorgängigen Aussprache mit den Interessierten und Betroffenen. Zu einer Vernehmlassung reichte die Zeit offenbar nicht! Ein Jahrhundertwerk ohne Vernehmlassung, ohne Verständigung ist nicht akzeptierbar. Der Verdacht konnte denn auch nie ganz beseitigt werden, dass es sich beim Konzept «Bahn 2000» um eine Frühgeburt handeln könnte. Ich möchte zwar bestätigen, dass das Konzept etwas Geniales, viel Mutiges an sich hat und geradezu von Optimismus geprägt ist. Auch den Einbezug der Jurafusslinie begrüsse ich. Ich glaube aber nicht, dass in derart kurzer Zeit alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen in genügender Art und Weise erarbeitet werden konnten; zu vieles, was wir wissen möchten und sollten, wird offensichtlich in erster Linie von den SBB und der Verwaltung selbst – ich gebe zu, als Fleissarbeit – in Form von Meinungen, Behauptungen und Annahmen vorgestellt: so die Kapitel über Marktanalyse und Marktchance, über die Angebots- und Nachfrageentwicklung, die Abhandlung der Variantenwahl, soweit diese Varianten überhaupt geprüft wurden, der Investitionsbedarf und die Wirtschaftlichkeit. Sehr oft wird auf die Abklärungen im Zusammenhang mit dem NHT-Konzept abgestellt, so etwa bei der Zweckmässigkeitsprüfung, wie in der Botschaft selbst zu lesen ist.

Da die diesbezüglichen Unterschiede zwischen NHT und «Bahn 2000» ausserordentlich gross sind, dürfen solche Extrapolationsversuche nicht ohne weiteres vorgenommen werden. Besonders kritisch muss ich mich zur vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung äussern, die sich fürs erste auf eine sogenannte Korridorbetrachtung der Variante Süd beschränkt. Bei der Variante Süd plus der Kommission ist nicht einmal eine solche Vorprüfung vorhanden. Es trifft zwar zu, dass der derzeitige Verordnungsentwurf eine mehrstufige Umweltverträglichkeitsprüfung für abschliessend aufgezählte Anlagen vorsieht. Es kann meines Erachtens aber nicht in Frage kommen, die verfeinerte Umweltverträglichkeitsprüfung erst dann durchzuführen, wenn das Parla-

ment endgültig über das Konzept «Bahn 2000» entschieden hat. Bei der Behandlung des Umweltschutzgesetzes gingen wir immer davon aus, dass die UVP integrierender Bestandteil eines planungs- und baurechtlichen oder konzessionsrechtlichen Bewilligungsverfahrens sein soll und nicht an solche Verfahren nachgeschaltet werden dürfe. Ich weiss, dass das Departement des Innern diese Haltung unterstützt.

Die mit der Ueberprüfung der umstrittenen Nationalstrassenstrecken betraute Kommission Biel hat eine UVP übrigens in hervorragender Art und Weise durchgeführt. Es lagen dazu nicht in jedem Fall ausgearbeitete Strassenbauprojekte vor. Ich bestreite die Meinung, dass ein Projektierungskredit von 80 bis 90 Millionen Franken zu bewilligen wäre, falls diese UVP vorgängig durchgeführt werden müsste.

Der Bund, der zwischen Mattstetten und Rothrist über 100 Hektaren bestes Kulturland und vorzüglichen Wald beansprucht, verlangt vom Kanton Bern gleichzeitig die Ausscheidung von 90 800 Hektaren Fruchtfolgeflächen: Selbstverständlich nehmen wir diesen Auftrag ernst. Bei fast allen Gemeinden des Flachlandes hat das grosse Ringen um die Verkleinerung der Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauzonen eingesetzt. Zeichnet sich keine einvernehmliche Lösung ab, so werden die Gemeinden mit Verfügung auf den Rechtsweg verwiesen.

Im Kanton Bern ist die grösste, bedeutendste jemals für die Erhaltung von Kulturland unternommene Aktion im Gang. Und genau in diesem Moment kommt der Bund mit der «Bahn 2000» und relativiert, ja stellt gar die rechtlichen Grundlagen in Frage, welche wir den Gemeinden und Privaten bei der Lösung ihrer schwierigen raumplanerischen Probleme mühsam zu erklären versuchen. Gewiss würden andere Linienführungen auch Land beanspruchen. Mit der Variante Süd beziehungsweise Süd plus wurde jedoch das Fass zum Ueberlaufen gebracht. Auch die zwischen Mattstetten und Rothrist beanspruchten rund 30 ha Wald geben zu grösster Besorgnis Anlass. Ich erinnere an die Rodung von 4 ha in Crans-Montana, welche in weiten Bevölkerungskreisen nicht begriffen worden ist.

Die bernische Bewerbung um die Winter-Olympiade 1996 hätte im Kanton Bern nicht die geringste Chance, wenn Wald gerodet werden müsste. Ich würde, was die 30 ha Wald im Oberaargau betrifft, viel weniger aufbegehren, wenn ich wüsste, wo im bernischen Mittelland eine nach Gesetz vorgeschriebene standortgleiche Ersatzzaufforstung möglich wäre. Sie könnte nur auf Kosten von Kulturland gehen. Auch hier stellt die Variante Süd die allergrössten Probleme. Sie wurden bis jetzt mit dem Kanton Bern nicht besprochen. Bis heute, d. h. 15 Jahre später, konnte nicht einmal die Ersatzfläche für die Autobahn durch den Bremgartenwald in der Nähe von Bern aufgeforstet werden.

Schliesslich ist viel zuwenig beachtet worden, dass mit der Variante Süd lebenswichtige, grosse Grundwasservorkommen vor allem längs des Emmelaufes in schwerster Weise beeinträchtigt würden. Es mutet wie ein Scherz an, wie subtil dieses Parlament bei der kürzlich erfolgten Kreditsprechung für die Langeten-Sanierung im Oberaargau erfreulicherweise beachtet hat, welche Bedeutung die Grundwasservorkommen dort haben, hier nun aber den Bau einer Barriere mitten durch diese Grundwassersysteme beschliessen will, ohne dass in der Botschaft auch nur ein Wort darüber zu lesen ist, geschweige denn darüber, wie die damit verbundenen Probleme technisch und vor allem auch finanziell bewältigt werden könnten.

Die von verschiedenen Seiten aus umweltschützerischen Gründen in Aussicht gestellte bzw. geforderte Tieferlegung des Trassees oder Verlegung in Tunnels würde die hydrologischen Probleme nur noch verschärfen.

Ich fasse zusammen: Der Hinweis, den Volksrechten sei mit einer Referendumsmöglichkeit Genüge getan, ist so lange nicht annehmbar, als noch die Chance und Möglichkeit besteht, die betroffenen Behörden und Bevölkerungskreise durch umfassende, gute Entscheidungsgrundlagen zu gewinnen und zu überzeugen. Diese Chance gilt es auch in

diesem Fall zu nutzen. Die SBB haben keinen Anspruch auf eine Ausnahmeregelung.

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen und den Bundesrat entsprechend zu beauftragen. Ich bin überzeugt, dass wir dadurch Zeit gewinnen und nicht verlieren. Auch der in den nächsten Jahren abgeschlossene Ausbau der BLS auf Doppelspur bedingt ja ein speditives Vorgehen im Raum Bern–Olten.

Zum Schluss erlaube ich mir eine Frage an den Bundesrat und an die Kommissionssprecher: Weshalb ist im Bundesbeschluss B weder die vom Bundesrat noch die von der Kommission vorgeschlagene Variante *expressis verbis* aufgeführt? Es werden lediglich die Ausgangsorte Mattstetten und Rothrist bezeichnet. Was gilt denn eigentlich?

Ruf-Bern: Das Konzept «Bahn 2000» hat unbestreitbare Vorteile und ermöglicht in verschiedener Beziehung eine zweckmässige, sinnvolle und wünschbare Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist unbestritten.

Wenn jedoch eine neue Super-Schnellbahlinie quer durch das Mittelland, gleich welcher Variante, geplant ist, so müssen wir – zusammen mit der grossen Mehrheit der betroffenen Bevölkerung in den Kantonen Bern und Solothurn – sagen: So nicht, dies ist nicht mehr verantwortbar! Die unermesslichen Opfer, die unserer Natur für ein derartiges Prestigeobjekt abverlangt werden, wären vor 30 Jahren noch verständlich gewesen, heute sind sie es nicht mehr. Die Nationale Aktion begrüsst, wie gesagt, das Konzept «Bahn 2000», jedoch ohne eine Neubaustrecke durch das Mittelland! Ich habe Ihnen deshalb den Antrag gestellt, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» dahingehend zu überarbeiten, dass zum Schutze von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sowie aus verkehrs-, finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen auf eine neue Bahlinie quer durch das Mittelland (Mattstetten–Olten), gleich welcher Variante, verzichtet wird. Stattdessen sind die bestehenden Bahnanlagen der Stammstrecke optimal zu modernisieren und auszubauen, wobei umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sind.

Die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten steht in verschiedener Hinsicht auf äusserst schwachen Füssen. Zunächst ist in keiner Weise ein Bedürfnisnachweis erbracht. Der Verkehrsmarkt rechnet bekanntlich – laut Gesamtverkehrskonzeption (GVA) – mit einem quantitativen Wachstum von jährlich zwei Prozent. Für eine Bevölkerung, die nur langsam zunimmt, will man Verkehrsträger bauen, die bis zum Jahre 2000 eine Zunahme von 50 bis 70 Prozent beim Strassen- und von 80 bis 100 Prozent beim Schienenverkehr ermöglichen – ein Widersinn! Sie müssen sich fragen, wer denn überhaupt soviel Zeit haben wird, die Verkehrsmittel im prognostizierten Ausmass zu benutzen, ob die Beschäftigung der Menschen im Jahre 2000 primär darin bestehen wird, umherzureisen. Man will also offensichtlich künstlich die individuelle Mobilitätsucht anheizen!

Ein Bedürfnisnachweis für die Strecke Bern–Olten müsste erst geschaffen werden. Damit diese Linien – Ausbau und neue Linien – überhaupt rentieren würden, müssten die SBB ihre Werbung auf dem Euro-Transitmarkt anrollen lassen. Dadurch erhoffen sie sich 50 bis 60 Transitgüterzüge mehr pro Tag, vor allem via Lötschberg–Simplon. Hier muss man sich schon fragen: Weshalb eigentlich? Die heutige durchschnittliche Belegung der SBB auf der stark beanspruchten Linie Bern–Zürich beträgt nicht mehr als 60 Prozent bei den Intercity-Zügen. Die Zugsdichte schwankt zwischen 220 und 235 Zügen pro Tag bei einer Kapazität von 250 Zügen, einer Kapazität, die noch lange nicht ausgeschöpft ist. Zudem kann die bestehende Stammstrecke in befriedigender Weise ausgebaut werden. Ich werde später darauf zurückkommen. Zu den Aspekten Landwirtschaft, Schutz von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sei folgendes ausgeführt: Die grössten Einwände der Opposition betreffen bekanntlich die Eingriffe einer neuen Bahlinie in Natur und Umwelt. Für die Landwirtschaft besteht ein dauernder Konflikt zwischen der Beanspruchung des Kulturlandes als eigener

Produktionsgrundlage und dem Baulandbedarf. Seit drei Jahrzehnten werden in unserem Land pro Jahr 2000 bis 3000 ha gutes Kulturland der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Noch immer wird pro Sekunde ein Quadratmeter Land zerstört und unwiederbringlich überbaut. Der Wille, zum Boden mehr Sorge zu tragen, hat zum Glück in allen Bevölkerungsschichten in der letzten Zeit stark zugenommen.

Viele Tausende von Hektaren sind für Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt worden. Wir betreiben in der Schweiz das dichteste Strassen- und Bahnnetz der Welt. Der Produktions- und Lebensraum der Landwirtschaft, vor allem im dichtbesiedelten Mittelland, ist als Folge davon schon so weit eingeeignet, dass Grossbauten wie die geplante Bahnlinie unwiederbringlichen Schaden anrichten würden. Besonders schwer wiegt die Tatsache, dass es das zweite Mal dieselben trifft. Die N 1 hat Hunderte von Hektaren Land verbraucht. Güterzusammenlegungen und damit verbundene Aussiedlungen von Landwirtschaftsbetrieben sind infolge dieses Autobahnbau mit hohen Kosten durchgeführt worden. Quer durch diese Landzusammenlegungen und Aussiedlungen zieht sich nun der Strich der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Viele persönliche Bauernschicksale würden vom Entscheid über diese Neubaustrecke aufs schwerste betroffen!

Die Nachteile der Landwirtschaft beschränken sich aber nicht rein auf die direkte Beanspruchung produktiver Flächen. Mitberücksichtigt werden müssen ferner die ausgezeichnete Qualität des benötigten Landes, die indirekte Flächenbeanspruchung durch Ersatzzaufforstungen und die Zerschneidung von Flächen, die nicht mehr zusammenlegbar sind. In Abwägung der Tatsachen, dass durch den Bau neuer Eisenbahnen die Landwirtschaft direkt und indirekt sehr stark betroffen wird, für die Landwirtschaft mit dem Bau neuer Eisenbahnen durch das Mittelland aber keinerlei Nutzen verbunden ist, fällt die Bilanz äusserst negativ aus. Die Landwirtschaft hat einmal mehr nur Opfer zu erbringen. Dies dürfen wir nicht hinnehmen!

Wie will der Bundesrat glaubwürdig Fruchtfolgeflächen sichern, wenn er selbst rücksichts- und verantwortungslos bei jeder sich bietenden Gelegenheit Kulturland in grossem Umfang unwiederbringlich zerstört? Allein für die Variante Süd plus müssten etwa 200 ha kostbare Landes und Waldes dem Verkehr zum Opfer fallen – ein Paradoxon ersten Ranges! Denn gleichzeitig verlangt der Bund von den Kantonen die Sicherung der sogenannten Fruchtfolgeflächen gemäss dem Ernährungsplan 80. Danach soll genügend Kulturland erhalten bleiben, damit die Schweiz in Krisenzeiten nicht hungern müsste. Wie soll jedoch die Versorgung der Bevölkerung gesichert werden, wenn Jahr für Jahr etwa tausend Landwirtschaftsbetriebe der Verbetonierung zum Opfer fallen? Das sind 4 bis 5 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe.

Der Waldverbrauch allein liegt bei etwa 30 ha. Nach Gesetzgebung muss eine standortgleiche Wiederaufforstung erfolgen, also müssten feste Fruchtfolgeflächen beschafft und in der gleichen Region mit Wald bepflanzt werden, wo Wald umgeholt wurde. Bis neuer Wald herangewachsen ist, verstreichen über 100 Jahre. Der auszuholzende Forst gehört im übrigen zu den Waldungen, die von Waldschäden bisher am wenigsten betroffen worden sind. Dem 6. Bericht über Waldschäden im Kanton Bern kann entnommen werden, dass die beanspruchten Mittellandwälder 24,8 Prozent kranke Bäume aufweisen; im Vergleich dazu sind es 38,2 Prozent im Berner Jura, in den Voralpen 49,7 Prozent und in den Alpen sogar 53,4 Prozent. Es dürfte fast unmöglich sein, genügend standortgleiches Land für Wiederaufforstungen zu finden. Ein weiteres Problem ist jenes des Grundwasserschutzes: Die grossen, lebenswichtigen Grundwasserströme durch das Mittelland sind gefährdet. Es ist kaum bekannt, wie diese Grundwasserströme auf Tunnelbauten und Einschnitte reagieren.

Unbestreitbar ist ferner die Zerstörung wertvoller Naherholungsgebiete. Für die direkt betroffenen Anwohner entsteht eine Grenze in heute noch intakten, offenen Regionen. Man

lebt dann links oder rechts der Bahn mit Auswirkungen auf sämtliche Lebensbereiche. Der Naherholungsraum, heute vor allem von Familien und älteren Leuten geliebt und geschätzt, wird zerstört. Der Lebensraum des Wildes zwischen den zwei unüberwindbaren Hindernissen Bahn und Autobahn wird zu eng, so dass seine Existenz ebenfalls stark gefährdet wird.

Zur Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung: Die Botschaft des Bundesrates beschränkt sich bei dieser Frage auf eine sogenannte «Korridorbetrachtung». Die vorgeschriebene UVP gemäss Umweltschutzgesetz soll erst im Verlaufe der weiteren Projektierungsarbeiten erfolgen. Dieses Vorgehen ist aus folgenden Gründen falsch und rechtlich äusserst fragwürdig: Es ist unhaltbar und widersinnig, zuerst den Bau und den dazu nötigen Rahmenkredit zu beschliessen und erst im nachhinein zu prüfen, ob sich das Bauvorhaben mit der Umwelt überhaupt verträgt. Wozu hat denn die ganze Uebung einen Sinn? Eine UVP kann ihren Auftrag nur erfüllen, wenn deren Ergebnisse in den Bauentscheid mit einbezogen werden. Es ist darum die Pflicht dieses Parlamentes, vor einem Grundsatzentscheid für oder gegen Neubaustrecken eine UVP zwingend zu verlangen! Dies betrifft vor allem die Neubaustrecke Mattstetten–Olten. Der Bundesrat macht zwar geltend, mit der Zweckmässigkeitsprüfung zur NHT sei die Umweltverträglichkeit ausreichend geprüft. Dies trifft indessen in keiner Wiese zu. Wir verlangen deshalb, dass die bekannten Bahnneubau-Varianten Nord, Süd plus und Süd-Süd zwischen Mattstetten und dem Raum Olten einer für alle Varianten gleichwertigen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Dasselbe soll gleichzeitig auch für einen optimalen Ausbau der Stammlinie gelten, damit man dann in Kenntnis aller Auswirkungen wirklich über die grundsätzliche Frage eines Neubaus entscheiden oder prüfen kann, ob nicht ein Ausbau der bestehenden Bahnanlagen beschlossen werden müsste, vor allem aus Gründen des Umweltschutzes. Ein allfälliger Linienführungsentscheid hat erst unter Berücksichtigung der verlangten Prüfung zu erfolgen.

Einige kurze Ueberlegungen zur Finanzierung des Projektes: Laut Angaben der Botschaft betragen die Kosten für das Konzept «Bahn 2000» insgesamt weit über 8 Milliarden Franken. Die heute jährlichen Infrastrukturkosten für SBB und Privatbahnen betragen zusammen etwa 802 Millionen Franken. Das Konzept «Bahn 2000» wird mit SBB und Privatbahnen zusammen zusätzliche jährliche Infrastrukturkosten von 700 Millionen Franken mit sich bringen. Es wäre die Pflicht der Behörden, dem Steuerzahler aufzuzeigen, wie diese Geldbeträge aufgebracht werden sollen – und dies vor der Bewilligung von entsprechenden Verpflichtungskrediten. Die Botschaft gibt darüber keinerlei Auskunft. Die Finanzierung ist also äusserst unklar.

Volkswirtschaftlich hat die betroffene Region überhaupt nichts von einer neuen Bahnlinie, die primär die grossen Zentren verbinden würde; die Region darf aber sehr wohl die beträchtlichen skizzierten Opfer tragen!

In verkehrspolitischer Hinsicht ist festzuhalten, dass erfahrungsgemäss ein vermehrtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr primär durch tarifpolitische Massnahmen erreicht werden kann – denken Sie an die erfolgreichen Umweltabonnemente in verschiedenen Städten – und keinesfalls durch Schnellbahnen mit einigen wenigen Minuten Zeitgewinn. Dafür ist die Schweiz nämlich zu klein. Es lohnt sich nicht, weniger Minuten wegen derartige Opfer in Kauf zu nehmen, wie dies Bundesrat und Kommission wollen. Das Konzept «Bahn 2000» lässt sich im wesentlichen, mit einigen unbedeutenden Abstrichen, mit einem Ausbau der Stammstrecke Bern–Olten und allenfalls der Jurasüdfusslinie sowie einer optimalen Ausnutzung des bestehenden dichtesten Eisenbahnnetzes der Welt ebenfalls realisieren. Ich komme in der Detailberatung auf Einzelheiten zurück. Die SBB wollen dies zwar nicht zugeben, obwohl sie interne Unterlagen besitzen, die dies sehr eindeutig belegen. Verschiedene Fachleute (Verkehrsexperten) bestätigen dies ebenfalls. Die SBB, der Bundesrat und das Bundesamt für Verkehr haben sich bisher in äusserst befremdlicher Weise

geweigert, die entsprechenden Studien der Oeffentlichkeit zugänglich zu machen.

Wir schliessen uns vollumfänglich den fast 40 000 Unterzeichnern der Petition gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten an, die vor der Session an unser Parlament gerichtet worden ist. Die Bittschrift wurde vom Aktionskomitee gegen die NHT eingereicht, das immerhin weit über 50 Einwohner- und Burgergemeinden aus der betroffenen Region, zahlreiche weitere Organisationen und etwa 1000 Einzelmitglieder umfasst. Notabene haben mehr als ein Viertel der Mitglieder des Berner Kantonsparlamentes diese Petition unterzeichnet, die folgenden Wortlaut hat: «Die Unterzeichneten lehnen die im Konzept 'Bahn 2000' vorgesehene Bahnneubaustrecke Mattstetten–Olten, gleich welcher Variante, überzeugt ab. Der eindeutig erfassbare Schaden an Land, Wald, Landschaft, Umwelt und Wohnqualität wiegt um vieles schwerer als der fragwürdige Nutzen dieser Bahnneubaustrecke. Eine sinnvolle Förderung des öffentlichen Verkehrs lässt sich durch Ausbau und Modernisierung unseres bestehenden dichtesten Eisenbahnnetzes der Welt verwirklichen. Es ist nicht verantwortbar, wertvolle, nicht beliebig zur Verfügung stehende elektrische Energie für zusätzlichen, neuen und unnötigen Verkehr zu verschwenden. Diese Bahnneubaustrecke ist eine neue Belastung des heute schon übermäßig stark beanspruchten Mittellandes. Die Unterzeichneten bitten den National- und den Ständerat, die Vorlage für den Bau einer neuen Bahnlinie zwischen Mattstetten und Olten, gleich welcher Variante, zurückzuweisen mit dem Auftrag an die zuständigen Instanzen, das heute vorhandene Schienennetz voll zu optimieren.»

Bedeutende Regionalplanungsverbände haben sich ebenfalls gegen Neubaustrecken ausgesprochen. Die Opposition in den betroffenen Gebieten ist in keinem Falle, wie nun Befürworter des Konzepts behaupten werden, eine Sankt-Florians-Politik. Vielmehr dürfen wir heute ganz einfach nicht weiterhin rücksichtslosen Raubbau an der Natur betreiben, und zwar ganz unabhängig vom Standort. Selbstverständlich reagieren jene viel eher und viel heftiger, die direkt selbst davon betroffen sind. Eine Schnellbahn wäre vor 30 Jahren anstelle von Autobahnen am Platze gewesen. Heute ist es dafür leider zu spät, und wir sollten gemachte Fehler, die als solche erkannt worden sind, nicht wiederholen.

Auch der öffentliche Verkehr muss auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Rücksicht nehmen. Die Natur hat verschiedentlich in letzter Zeit den Mahnfinger erhoben. Setzen wir bitte heute der nach wie vor uneinsichtigen Haltung des Bundesrates ein Ende und vergewaltigen wir nicht eine ganze Region, die sich demokratisch gegen dieses Projekt zur Wehr gesetzt hat, währenddessen in andern Regionen – ich denke an Kaiserburg und die Nordwestschweiz – Gesetze missachtet worden sind, um der dortigen Opposition Ausdruck zu verleihen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Geissbühler: Als Vertreter aus der Region Oberaargau, die durch die zu erwartende Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» sicher am meisten und am empfindlichsten betroffen wird, bin ich nicht gegen das Konzept «Bahn 2000». Ich bin im Gegenteil der Auffassung, dass für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, für eine wirksame Alternative zum überbordenden Strassenverkehr etwas getan werden muss. Andererseits bin ich aber der Meinung, dass diesem Rat zur Entscheidfindung zu den Bundesbeschlüssen B und C umfassendere Entscheidungsgrundlagen unterbreitet werden müssen. Dies trifft ganz allgemein zu für die mit dem Konzept verbundenen finanzpolitischen, verkehrspolitischen und energiepolitischen Probleme und ganz besonders für die umweltpolitischen Probleme. Gestatten Sie mir vorerst einige Bemerkungen zur finanzpolitischen Situation. Hier gilt es einmal festzuhalten, dass unsere Bundesfinanzen nach wie vor nicht saniert sind, dass wir von der Zielvorgabe einer ausgeglichenen Finanzrech-

nung des Bundes noch sehr weit entfernt sind. Diese Tatsache allein mahnt zur Vorsicht und zur Sorgfalt seitens der verantwortlichen Behörden, wenn es darum geht, dem Bund neue Aufgaben zu übertragen. Gemäss Botschaft vom 16. Dezember 1985 ist vorgesehen, die geplanten Neubaustrecken aus der Bundeskasse zu bezahlen und das benötigte Rollmaterial der SBB zur Verfügung zu stellen. Insgesamt werden hiefür 6,36 Milliarden Franken benötigt werden.

Die vorberatende Kommission hat ihrerseits mit der Variante Süd plus mit 300 Millionen aufgestockt. Dazu kommen die Bundesleistungen an die Privatbahnen, die mit rund 2 Milliarden Franken veranschlagt werden.

Für die Neubaustrecken sind approximative Kostenvorschläge vorgelegt, die infolge Fehlens von Detailprojekten als höchst ungenau zu werten sind. Allzu vieles ist in finanziellen Belangen zu ungewiss, zu vieles ist offen, so dass man ein ungutes Gefühl nicht los wird: Wir steuern einem gefährlichen Finanzabenteuer entgegen, sofern hier ohne präzisere Entscheidungsgrundlagen ein Beschluss gefasst wird. Die Folgen eines finanzpolitischen Fehlentscheides tragen letztlich wir alle, ob Bahn- oder Strassenbenutzer, als Steuerzahler.

Das sind die Fakten, die uns dazu bewegen, diese Katze nicht einfach im Sack zu kaufen.

Aehnliche Unsicherheiten begegnen uns im energiepolitischen Bereich. Gemäss Aussagen der Schweizerischen Vereinigung für Atomenergie benützen die SBB bereits heute 34 Prozent Kernenergie; das entspricht rund einer Milliarde Kilowatt. Durch den Betrieb der «Bahn 2000» rechnet man mit einem Mehrverbrauch an elektrischer Energie von etwa 20 Prozent. Ich bin der Auffassung, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht einfach ohne Einbezug der Energiefrage diskutiert werden kann. Ich habe auch sehr Mühe, daran zu glauben, dass uns die bevorstehende Tschernobyldebatte von Freitag und Samstag hier wesentlich weiterhelfen wird. Verschiedene Fragen des Gütertransits sind bis heute ebenfalls unbeantwortet. Der Gütertransit durch den Lötschberg soll nach Fertigstellung der Doppelpur in etwa fünf Jahren verdreifacht werden. Die Frage ist heute noch offen, wo dieser Transitverkehr durchgeleitet wird: etwa mit Nachtzügen auf der Neubaustrecke Mattstetten–Olten? Die Botschaft schweigt sich jedenfalls darüber aus.

Nun zum umweltpolitischen Bereich. In dieser Beziehung ist die Variantenwahl der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Olten – einmal durch den Bundesrat mit der Variante Süd, aber mehr noch durch die vorberatende erweiterte Verkehrskommission mit der Variante Süd plus – eine schockierende Wahl. Ich bemerke nur nebenbei, dass beispielsweise zur Variante Süd plus niemand aus der Region befragt worden ist. Das ist bereits von meinen Vorrednern dargestellt worden.

Nachdem zu Beginn der siebziger Jahre ein fast deckungsgleiches Schnellbahnprojekt auftauchte, um etwa zehn Jahre später einem NHT-Konzept Platz zu machen, glaubte man – durch spontan entstandenen Widerstand von zahlreichen Einwohnergemeinden, Burgergemeinden, Planungsverbänden und sogar Kantonsbehörden (Bern und Solothurn) –, das Planungsungeheuer loszuwerden. Mit der längst zur Diskussion gestellten und von der Berner Regierung unterstützten Variante Nord entlang der N 1 und schliesslich mit der im August von einer parlamentarischen Gruppe unterstützten Verständigungsvariante Süd-Süd stehen bahntechnisch praktisch gleichwertige Lösungen zur Auswahl, die dringend nach den Kriterien der Umweltverträglichkeit geprüft werden müssen. Wir sind überzeugt davon, dass von den vorberatenden Gremien, Bundesrat und Kommission, die schlechteste Variante gewählt worden ist. Sie ignoriert in unverständlicher Weise die Bedürfnisse des Landschaftsschutzes: des Schutzes wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen, regional bedeutungsvoller Grundwasservorkommen, viel beachteter Naturschutzreservate und des Lärmschutzes der betroffenen Bevölkerung.

Man wird trotz aller Versprechungen bezüglich technischer Schutzmassnahmen den Verdacht nicht los, dass bei den

bisher gefällten Vorentscheiden ausschliesslich bahnseitige Interessen Beachtung gefunden haben. Das verstehen wir einfach nicht. Gerade im Oberaargau hat man sich bei der Planung von viel kleineren Bauvorhaben – wie zum Beispiel der Oenzkorrektion, der Langetenkorrektion oder des Ausbaus des Aarekraftwerkes in Wynau – daran gewöhnen müssen, das Verdict der gesetzlich verankerten und vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfungen mitzuliefern. Deshalb verstehen wir nicht, dass gerade der Bund seine eigenen Gesetze ignoriert. Das darf nicht sein. Deshalb bitte ich Sie dringend, unter Inkaufnahme einer gewissen zeitlichen Verzögerung der Rückweisung zuzustimmen. Es ist zweifellos besser, etwas Zeit zu verlieren, als an Glaubwürdigkeit einzubüßen.

Präsident: Herr Nussbaumer stellt einen Ordnungsantrag.

Nussbaumer: Der Bundesrat hat mit seinen drei Vorlagen eine sehr demokratische Lösung gewählt. Ich stelle den Antrag, es seien das Konzept im Beschluss A, der Linienneubau im Beschluss B und die Finanzierung im Beschluss C zu regeln.

Das Konzept «Bahn 2000» mit den Knotenbahnhöfen hat sehr viel für sich. Es fasziniert jeden, der für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes ist unbedingt notwendig. Die vom Bund vorgesehene Aufteilung in einen einfachen Bundesbeschluss A und in den dem Referendum zu unterstellenden Linienbeschluss B entspricht dem Geschäftsverkehrsgesetz der beiden Räte, und zwar Artikel 8 Absatz 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes für den Bundesbeschluss A und Artikel 7 und 2 des Eisenbahngesetzes für den Beschluss B.

Das Parlament kann die Argumentation, welche der Bundesrat in der Botschaft vertritt, akzeptieren und einen formellen Beschluss über das Konzept fassen. Weiterzugehen, wie dies die Kommission getan hat, oder sogar das gute Konzept «Bahn 2000» mit dem referendumspflichtigen Beschluss über die neuen Linien zu verschmelzen, ist völlig falsch und gefährlich. Warum?

1. Die teilweise Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» wird durch die Verkoppelung der Beschlüsse A und B verschleppt und verunmöglicht. Das Referendum wird, wenn der Rat den Kommissionsentscheiden zustimmt, sicher ergriffen. So werden der SBB ganz unnötig die Hände gebunden. Das Stimmvolk würde es nicht verstehen, wenn die in der Botschaft erwähnten nichtreferendumspflichtigen baulichen Verbesserungen, die auch Teil der Idee «Bahn 2000» sind, vorgezogen würden. Das würde die Verwirklichung aller bahntechnischen Verbesserungen verzögern und schwächen.

2. Diese freiwillige Kasteierung, das heisst die Zurückstzung der unternehmerischen Freiheiten der SBB und des Spielraumes von Bundesrat und Parlament, könnte verheerende Konsequenzen nach sich ziehen, wenn es den Automobilverbänden und der ganzen Strassenlobby gelänge, zusammen mit den Gegnern der Kommissionsvariante, das Konzept zu Fall zu bringen. Hinzu kämen die Kreise, die von nicht gesicherter Finanzierung und überrissenen Investitionen sprechen. Unterschätzen Sie diese mögliche unheilige Allianz nicht!

Der Bundesrat hat längst den weisen Beschluss gefasst, ein Weiterausbau des Nationalstrassennetzes komme erst in Frage, wenn das Konzept «Bahn 2000» verwirklicht sei. Ich danke ihm dafür. Er leistet damit einen grossen Beitrag zur Wiederherstellung der Luftqualität. Aber gerade solche vernünftige Beschlüsse finden schärfste Gegnerschaft in jenen Kreisen, die nicht müde werden, die absolute Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels zu predigen, als ob es keine wertvollen Freiheiten zu erhalten gäbe. Durch diesen unvorsichtigen Beschluss der Kommission wird hier das ganze Konzept «Bahn 2000» unnötig gefährdet.

3. Der Kommissionsbeschluss ist undemokratisch. Die Bevölkerung in der Region zwischen den Zentren Zürich, Bern und Basel wird, wenn sie sich gegen den Linienentscheid wehren will, gezwungen, das gute Projekt

«Bahn 2000» zu bekämpfen. Man gedenkt so, die Wider-spenstigen an die Kandare zu bringen, nach dem Muster «die werden wir schon *Mores* lehren».

Sie erkennen die gute staatsbürgerliche Haltung der Ober-aargauer, der Wasserämtler und der Unteremmentalaler. Wir sind sicher, dass eine gute Lösung gefunden werden kann. Mit dem Kommissionsbeschluss wird aber ein Zwang ausgeübt, der zu grossem Gegendruck führen wird. Man kann so mit dem Volk verfahren, aber das kommt nicht gut heraus. 4. Wieso ist die Kommission bereit, für die SBB strengere Massstäbe anzuwenden als für den Nationalstrassenbau? Nur der Neubau von SBB-Linien soll dem Referendum unterstellt werden. Es käme niemandem in den Sinn – gestützt auf die jetzt erkannten starken Umweltbelastungen durch Nationalstrassen und Strassenverkehr –, generell frei-willig dem Volk neue Autobahnabschnitte zur Bewilligung vorzulegen. Es käme niemandem in den Sinn, die nukleare Baubewilligung für Kaiseraugst freiwillig dem Referendum zu unterstellen. Es wird hier mit ganz ungleichen Ellen gemessen. Wir haben dem Volk auch noch nie ein Programm über Regierungsrichtlinien mit einem referendums-fähigen Beschluss unterbreitet. Diese Beispiele zeigen, dass die Verkoppelung der Vorlagen A und B nichts anderes ist als ein Korsett für die SBB.

Das Bundesamt für Justiz hat gemäss Kommissionsprotokoll vom 9. Juni 1986 grosse Bedenken gegen die Zusammenlegung eines referendumspflichtigen und eines nichtreferendumspflichtigen Beschlusses geäussert. Ich fordere Herrn Bundesrat Schlumpf auf, dem Rat vom Inhalt dieses Briefes Kenntnis zu geben.

5. Die Kommission ging offenbar bei ihren Beratungen davon aus, es gäbe in der Region Olten–Bern nur den Standpunkt des gegnerischen Komitees; dieses will überhaupt nichts. In der Mittellandregion wohnen aber auch Leute, die wissen, dass es 15mal weniger Land braucht, wenn mit der Bahn anstatt im Auto gefahren wird. An der Sitzung der Kommission vom 14. April äusserte Herr Bundesrat Schlumpf Bedenken gegen das Zusammenfassen des Konzeptes «Bahn 2000» in einem einzigen Bundesbeschluss. Er befürchtete richtigerweise einen Zusammenschluss der Gegnerschaft und somit eine Kumulation der Nein-Stimmen im Falle eines Referendums. Die Aenderung sei zudem verfassungsmässig nicht zulässig, da die Verfas-sung ausser bei Staatsverträgen kein dispositives Referendum vorsähe. Herr Bundesrat Schlumpf kennzeichnete die Vorlage des Bundesrates mit folgenden Worten: «Es gibt kein besseres Verfahren als das in der Botschaft vorgeschlagene.»

Es stellt sich die Frage, was mit den im Anhang 6 der Botschaft aufgeführten Investitionen geschieht, wenn der Souverän das Konzept «Bahn 2000» verwirft. Mit dem Finanzierungsbeschluss allein dürften meines Erachtens die verworfenen Verbesserungen im Anhang 6 nicht gebaut werden. Dieser Anhang ist offensichtlich Bestandteil der «Bahn 2000». Man könnte noch weitergehen und sagen, ein Nein des Volkes würde auch die Investitionen der konzessio-nierten Transportunternehmungen gemäss Anhang 10 ab-würgen.

6. Die Kommission ist bei ihren Erwägungen von der fal-schen Annahme ausgegangen, durch ein Verwerfen des Bundesbeschlusses B könnte das ganze Konzept «Bahn 2000» in Frage gestellt werden. Das stimmt nicht. Wenn der Bundesbeschluss B in einer Referendumsabstim-mung vom Volk abgelehnt wird – in der Fassung des Bundesrates –, sollen die SBB eine andere Neubauplanung vorbringen. Es existieren solche. Eine Verkettung der Idee «Bahn 2000» mit der von der Kommission beschlossenen Variante ist nicht mehr als eine «Zwängerei», bei der wir am Schluss vor einem Scherbenhaufen stehen werden.

Ich beantrage Ihnen aus diesen Gründen, dem Bundesrat und nicht der Kommission zu folgen.

Ich muss auch noch meinen zweiten Antrag stellen: den Rückweisungsantrag, entweder der Vorlage B nach Bundesrat oder der Vorlage B nach Kommission zu folgen.

Ich stelle Ihnen den Antrag, der Bundesbeschluss, der dem

Referendum unterliegt, solle mit dem Auftrag an den Bun-desrat zurückgewiesen werden, für die Neubaustrecke Matt-stetten–Rothrist zusammen mit den betroffenen Kantonen eine Verständigungslösung zu suchen, die technisch und ökologisch den Bedürfnissen der SBB und der betreffenden Region gerecht wird.

Mein Antrag wäre nicht nötig, wenn die Kommission nicht unnötigerweise eine ganz starke Einengung der Linienfüh-nung zwischen Rothrist und Mattstetten beschlossen hätte. Nach dem Wortlaut des Bundesbeschlusses wäre es ohne weiteres möglich, zwischen diesen beiden Fixpunkten eine Verbindung zu suchen, die von den Betroffenen und der SBB angenommen werden könnte.

Es ist nicht Sache des Parlaments, diese Ausbauvarianten auf hundert Meter genau festzulegen. Hierüber bestehen übrigens noch ganz verschiedene Meinungen. Ein Vertreter der SBB meinte kürzlich, im Rahmen der Detailplanung sei es ohne weiteres noch möglich, die beste Verbindung zwi-schen diesen beiden Punkten zu suchen; man sei technisch und ökologisch durch den Beschluss der Kommission über-haupt nicht eingeschränkt worden. Es gibt aber Kommis-sionsmitglieder, die behaupten, es kämen höchstens noch mikroskopische Verschiebungen in Betracht: den SBB sei jede Kompetenz genommen, bei den Neubaustrecken auf etwas Vernünftigeres oder politisch einfacher Realisierbares einzugehen. Es steht auch gar nichts im Beschluss über die Variante Süd plus, weil man dort davon ausgeht, es handle sich um den Ausbau der bestehenden Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee. Auch diesbezüglich wäre nach dem strengen Wortlaut des Beschlusses überhaupt keine Ein-schränkung vorhanden. Es wäre den SBB und dem Bundes-rat sogar möglich, anstatt die Variante Süd plus die Jurasüd-fusslinie auf die gleichen Anforderungen auszubauen. Doch unsere Kommission hat sich Kompetenzen angemasst, die ihr eigentlich in diesem Ausmaße gar nicht zukommen. Sie schränkt damit jede Verhandlungsmöglichkeit mit den Betroffenen in den Regionen ein.

Das ist der Grund, weshalb wir diesen Bundesbeschluss zurückweisen müssen. Wenn nämlich derart plangenauf in diesem Raum entschieden werden soll, muss vorerst plan-genau abgeklärt werden, was technisch und ökologisch sinnvoll und tragbar ist. Da gibt es kein Ausweichen mehr. Wenn beispielsweise die Moorlandschaft von Aeschi mit einem schwimmenden Tunnel durchfahren werden muss und das zu teuer kommt, haben die SBB keine Möglichkeit mehr, nach Norden oder Süden auszuweichen.

Die nationalrättliche Kommission hat durch diese Auslegung des Bundesbeschlusses erreicht, dass sich die Direktbetrof-fenen jetzt massiv zu Worte melden müssen. Später ist nichts mehr zu machen. Auch mit der Umweltverträglich-keitsprüfung Stufe 2 wird nichts mehr zu korrigieren sein. Bevor wir aber über das technische Anforderungsprofil und die Mindestanforderungen bezüglich Oekologie und Umwelt reden können, müssen wir endlich genau wissen, was für ein Verkehr auf dieser Linie abgewickelt werden soll. Ursprünglich wurden die Neubaulinien nicht nur wegen des Personenschnellverkehrs verlangt, sondern wegen des schnelleren Güterverkehrs Richtung Lötschberg–Simplon. Mit der nun geplanten Variante Süd kann während der Stunden- und Halbstundentaktzeit, also von morgens früh bis abends spät, kein Güterverkehr mehr auf diese Linie genommen werden. Das kam in der Kommission eindeutig zum Ausdruck. Er muss auf die alten Geleise abgeschoben werden. Weil die Variante Süd im Raum Herzogenbuchsee–Bützberg–Murgenthal und Roggwil durch dichtbesiedelte Gebiete führt, fällt die Möglichkeit der Gütertransporte wäh-rend der Nachtstunden weg. Im übrigen ist die Variante Süd für den langsameren Güterverkehr nicht geeignet wegen der schlechten Längenprofile bei Hindelbank, bei der Emme-untertunnelung und im Raum Kirchberg bei Heinrichswil–Aeschi, bei Niederönz, bei Wanzwil und beim Bahnhof Roggwil. Mit dieser Linienführung wird die Möglichkeit späterer Schnellgütertransporte für den Frischdienst ver-baut, der sich vor allem in der Nacht abwickelt, es sei denn, man versuche mit grossen Mehrkosten die Lärmimmissio-

nen der Bahn zu begrenzen. Solange das Güterwagenmaterial nicht total modernisiert wird, ist von dieser Seite her kein vermehrter Lärmschutz zu erwarten. Wenn die SBB nach dem Bau der Variante Süd trotzdem Nachtgüterverkehr betreiben, müssen sie eine grosse Rücksichtslosigkeit gegenüber den vielen betroffenen Anwohnern eingehen. Die neue Linie sollte unbedingt alle Bedürfnisse abdecken können. Das wäre möglich, wenn man mit den betroffenen Kantonen und der Bevölkerung verhandeln würde.

Die Variante Süd kann nur mit hohen Kosten und grösseren Projektänderungen verwirklicht werden.

Ich komme auf das Schicksal der Verständigungsvariante Süd-Süd nur kurz zu sprechen. Ich werde Sie darüber in der Detailberatung unterrichten. Sie haben es in der Kommission abgelehnt, auf diese Verständigungsvariante einzutreten. Ich bedaure das ausserordentlich. Ich glaube, diese Verständigungsvariante, auf die man mit 16 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen nicht eingetreten ist, hätte doch eine gewisse Lösung gebracht. Ein Vertreter der SBB-Generaldirektion hat dem Komitee für die Verständigungsvariante aber erklärt, die Interessen von 50 000 Direktbetroffenen in der Region zwischen Olten–Bern seien leichter zu gewichten als die Interessen der Millionen Passagiere, die vor allem auf dieser Strecke die Landschaft geniessen möchten. Ein solcher Vergleich kann auch einer objektiven, zahlenmässigen Betrachtungsweise nicht standhalten. Politisch schürt man mit solchen Aeußerungen die Gegnerschaft der «Bahn 2000». Die Aeußerung ist auch undemokratisch. Was würde aus einem Vereina-Tunnel, wenn wir nur noch nach quantitativen Gesichtspunkten entscheiden würden? Ich komme zum Schluss: Ich glaube, die Variante Süd plus ist überstürzt beschlossen worden. 80 Jahre lang hat man keine Eisenbahnen gebaut – und plötzlich soll es so pressieren! Ich bitte Sie, dem Antrag, die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen und mit den betreffenden Kantonen zu verhandeln, zuzustimmen. Das goldene Dreieck zwischen Basel, Zürich und Bern wird nicht nur durchfahren, sondern mit dem Kommissionsbeschluss auch überfahren.

Bircher: Die SP-Fraktion unterstützt das Konzept «Bahn 2000» und selbstverständlich auch die damit verbundenen notwendigen Aus- und Neubauten. Im Unterschied zu den früheren NHT-Projekten, in denen nur die grossen Zentren miteinander verbunden werden sollten und bei denen wirklich von grossen Transversalen die Rede sein konnte, erhalten mit dem Konzept «Bahn 2000» weite Teile unseres Landes geographisch breitgefächert attraktive Voraussetzungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das ist interessanterweise von keinem der Rückweisungsantragsteller gesagt worden. Es ist schade, wenn Rückweisungsantragsteller, die für sich in Anspruch nehmen, zum Gesamten zu sprechen, diesen Aspekt ausser acht lassen.

Wir begrüssen es auch, dass das Volk via fakultatives Referendum zum ganzen Konzept mit den vier darin integrierten Neubaustrecken Stellung nehmen kann, wenn es das will. Eine ganzheitliche Beurteilung ist nämlich nach der momentan grassierenden «Variantitis-Krankheit» nötiger denn je. Ich hoffe, dass auch später ganzheitlich diskutiert wird – nicht nur hier im Parlament, sondern auch landesweit, falls eine Volksabstimmung durchgeführt wird.

Dementsprechend möchte ich einige grundsätzliche verkehrspolitische Feststellungen und Forderungen, die uns wichtig scheinen, anbringen.

«Bahn 2000» ist für uns das Signal für eine Trendwende in der bisherigen Verkehrsentwicklung. Wir müssen sehen, dass sich das starke Wachstum im Gesamtverkehr – im privaten und öffentlichen Verkehr – bisher fast ausschliesslich beim Individualverkehr abgespielt hat. Es ist nicht so, wie Herr Ruf-Bern hier gesagt hat, dass die ursprünglich angenommenen Verkehrsflusswachsraten weit übersetzt seien. Wir kennen die GVK-Prognose, die ungefähr aus dem Jahre 1975 datiert. Sie sprach damals noch von einer Gesamtverkehrszunahme von jährlich 2 Prozent. Heute haben wir aber – statistisch festgehalten – eine Durchschnittszunahme von 3 Prozent jährlich. Wenn wir bei der

Berechnung der Verkehrszunahmen die Entwicklung in der Vergangenheit mit einbeziehen, müssen wir gleichzeitig auch festhalten, dass sie sich zum grossen Teil auf der Ebene der Strasse abgespielt hat. Dementsprechend ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark auf heute nur noch zirka 16 Prozent des Gesamtverkehrsvolumens abgesunken. Man könnte bei den Investitionen einen ähnlichen Vergleich ziehen; auch hier sieht man eine sehr einseitige Entwicklung, die sich zwar neuerdings wieder etwas verbessert hat. Wir hatten im Jahre 1950 immerhin noch ein Verhältnis von 3 zu 2 im Verhältnis der Investitionen Strasse/Schiene. Dieses Verhältnis hat sich in den sechziger Jahren von 5 zu 1 zugunsten der Strasse erhöht und ist heute bei immer noch 3 zu 1 zugunsten der Strasse stehengeblieben.

In absoluten Zahlen heisst das, dass letztes Jahr für die Strassen insgesamt 2700 Millionen Franken investiert wurden, für die Schienen ungefähr 920 Millionen. Wir können aber auch die Gesamtbeträge zitieren. Um ein Strasseninfrastrukturnetz in Form der schweizerischen Autobahnen aufzubauen, haben wir bisher rund 25 Milliarden Franken ausgegeben. 10 bis 15 Milliarden soll die Fertigstellung des Autobahnnetzes noch kosten. Die Investitionen für «Bahn 2000» hingegen – gerade vorhin haben Herr Nussbaumer und Herr Geissbühler sie auch finanzpolitisch in Frage gestellt – betragen für Neu- und Ausbauten auf alle Jahre gerechnet – mit dem neuen, von der Kommission jetzt erhöhten Betrag – insgesamt 5,4 Milliarden Franken. Für uns steht fest, dass ein Ausgleich im Angebotsverhältnis zwischen Strasse und Schiene damit überfällig ist.

Zweite Feststellung – von uns aus gesehen: Die Trendwende in der Verkehrsentwicklung ist auch aus umwelt- und energiepolitischen Gründen heute unumgänglich geworden und nicht mehr aufschiebbar. Sie kennen die alarmierenden Werte des Luftreinhaltekonzepts, die beängstigende Zunahme der Luftverschmutzung, aber auch den hohen Energieverbrauch beim motorisierten Privatverkehr. Darauf möchte ich Herrn Geissbühler hinweisen, der drastisch die Zunahme des Elektrizitätsverbrauchs für «Bahn 2000» an die Wand gemalt hat. Ich rufe klar in Erinnerung, dass der Gesamtverkehr heute 28 Prozent der Endenergie beansprucht. Von diesem gesamten Kuchen, den der Verkehr an Endenergie beansprucht, entfallen aber nur 4 bis 5 Prozent auf die Schiene, auf die Strasse 77 Prozent, auf den Luftverkehr 18 Prozent.

Weiter partizipieren die Bahnen am gesamten Elektrizitätsverbrauch mit etwa 5 Prozent. Das sind die Relationen; es ist bedauerlich, wenn jetzt – völlig losgelöst von diesen Gesamtrelationen – solche Schreckgespenster an die Wand gemalt werden. Man muss auch sehen, dass das heutige Schienennetz eine Umlagerung von nur wenigen Prozenten des Strassenverkehrs auf die Schiene einfach nicht mehr bewältigen kann.

Ich möchte mich ganz kurz mit dem nun bald grotesk anmutenden Variantenstreit beschäftigen, der in den eben vorgetragenen vier Rückweisungsanträgen gipfelte. Ich halte dazu fest, dass auch hier die Gesamtrelation gesehen werden müsste. An die Adresse der mehrheitlich aus Bauernvertretern bestehenden Opponenten muss man einfach den Vorwurf richten, dass es völlig unverhältnismässig ist, gegen eine neue Bahnstrecke von rund 45 km Länge (bei Variante Süd plus) anzutreten. Deren gesamter Landverbrauch beträgt weniger als 100 Hektaren Land! Vor kurzem noch haben Sie einer neuen Autobahnstrecke Murten–Yverdon mit mehr als doppeltem Landverbrauch unisono zugestimmt. Es ist mir aufgefallen, dass damals kein einziger der heute opponierenden Bauernvertreter Opposition angemeldet hat. Man könnte das übrigens auch an anderen Autobahnteilstücken demonstrieren.

Sie haben auch vergessen, dass in den letzten Jahren ein unendlich viel grösseres Strassennetz entstanden ist. Ich erwähne wieder das heutige Autobahnnetz von 1400 km; stellen Sie das alles in Relation zu den Neubaustrecken von 45 km bei der Variante Süd plus und von 120 km für alle vier Neubaustrecken miteinander!

Wir verstehen die auf die Variantenwahl bezogene Opposi-

tion aber auch deshalb nicht, weil es sich bei der Variante Süd plus um eine echte Verständigungslösung zugunsten der Romandie und der Jurafusskantone handelt. Ich will nicht wiederholen, was von den Kommissionsreferenten schon besser ausgeführt worden ist: dass das auch eine betriebliche Aufwertung der Jurafusslinie bringt (Einbezug von Biel in das Knotennetz usw.).

Die Variante Süd plus ist die verkehrstechnisch am besten geeignete Variante. Wenn Sie sie genau nachprüfen, werden Sie sehen, dass nur noch 18 km freie Streckenführung vorgesehen sind. Also doch eine – in Anführungszeichen gesetzt – relativ geringe Beeinträchtigung von Land und Umwelt. Es ist selbstverständlich, dass diese Variante im Laufe der Planung weiter verfeinert und verbessert werden kann und soll.

Herr Müller-Scharchnachtal hat zu Beginn seiner Rückweisungs-Antragstellung mit der UVP zweite Stufe gefochten. Man muss auch da fragen: Was soll eine UVP zweite Stufe bringen außer einer Verzögerung, wenn Sie sehen – nachzulesen beispielsweise im Petitionstext –, dass die Opponentenkreise gegen jede neue Variante sind? Also was nützt eine UVP zweiter Stufe, eine Ueberprüfung am ausgearbeiteten Projekt, wenn Sie von vornherein deutlich und ehrlich sagen: Wir sind gegen jede neue Variante!?

Wir haben Zweckmässigkeitsprüfungen erhalten, haben sie in der Kommission studiert und müssen festhalten, dass sie für die Variantenwahl eine ausreichende Entscheidungsgrundlage gebildet haben. Auch zur «Umweltverträglichkeit» wage ich einen übergeordneten Vergleich: Wenn Sie das Bahnkonzept mit dem Neubau eines fünften und sechsten Autobahntrassenes vergleichen, dann resultieren Werte, die ganz eindeutig zugunsten dieser geringen Neubaustrecken bei der Bahn ausfallen.

Sie haben in einem Rückweisungsantrag gehört, dass ein Ausbau der bestehenden Strecken das Richtige wäre – immer bezogen auf Bern-Olten. Auch da müssen wir Sie fragen, ob denn das Menschenschutz ist, wenn Sie den zu erwartenden neuen Güter- und Personenverkehr durch bestehende, stark gewachsene Siedlungsgebiete führen, wenn Sie beispielsweise Murgenthal, Langenthal, Wynigen, Burgdorf oder Herzogenbuchsee durchqueren, wie es bei der heutigen Streckenführung der Fall ist. Das geht doch einfach nicht. Kommt hinzu, dass die neue Streckenführung Garantie bietet, dass auch der Güterverkehr auf dieses neue Streckentrassée verlegt werden kann und daraus eine Entlastung der bisherigen Stammstrecke für den regionalen Personenverkehr resultiert.

Eine letzte generelle Feststellung aus unserer Sicht: Wir sind überzeugt, dass der notwendige Erfolg von «Bahn 2000» auch von der übrigen Verkehrspolitik abhängt. Wir könnten beispielsweise nicht an die gewünschte Trendwende glauben, wenn wir nicht dafür wären, gleichzeitig beim Ausbau des Strassenverkehrs Grenzen zu ziehen, oder wenn wir nicht dafür wären, jetzt den Individualverkehr vermehrt einzudämmen. Zu einer Änderung der Verkehrsanteile zwischen Privatverkehr und öffentlichem Verkehr gehört auch – logischerweise und gleichberechtigt – eine Attraktivitätssteigerung der Tarife. Es ist wichtig, wieviel der Fahrer für die Benutzung des Verkehrsmittels bezahlen muss.

Es darf aber nicht allein bei der Verbesserung des Schienennetzes bleiben; die Bahn ist eben nur ein Element in der gesamten Transportkette des öffentlichen Verkehrs. Diese Kette ist häufig so stark oder so schwach wie ihr schwächstes Glied. Zum Erfolg gehört deshalb logischerweise auch eine Verknüpfung von «Bahn 2000» mit dem Regional- und Lokalverkehr. Das kann nur gelingen, wenn – nach unseren Anstrengungen hier beim Bund – auch Kantone, Regionen und Gemeinden mit eigenen Leistungen nachdoppeln. Wenn das der Fall ist, sind wir überzeugt, dass wir mit der Zustimmung zu «Bahn 2000» den Startschuss geben zu einem verbesserten Angebot des gesamten öffentlichen Verkehrs und damit eben auch zu einer Verbesserung des gesamten Verkehrsverhaltens.

M. Cavadini: Le groupe libéral entre en matière pour RAIL 2000, ce projet à la fois considérable et ambitieux. Il assujettit son approbation à deux données essentielles: à savoir que le plan de financement soit mieux abordé et que la variante dite Sud-Plus soit retenue.

Après le vaste débat suscité par la proposition des nouvelles transversales ferroviaires, après la constatation que cette proposition était inacceptable pour les régions périphériques parce qu'elle les marginalisait plus encore, il convenait de retenir un plan de développement ferroviaire qui puisse viser à une amélioration générale du réseau national. Indiscutablement RAIL 2000 est conçu dans un esprit plus ouvert et plus juste.

Les visionnaires et les ingénieurs pourront regretter l'abandon des nouvelles transversales ferroviaires qui rapprochaient sûrement Rome de Hambourg et Madrid de Vienne de quelques minutes, mais l'usager, le contribuable, le citoyen suisse ne peut que saluer un plan qui tend maintenant à consacrer le rôle du rail dans sa mission fondamentale de moyen de communication entre toutes les régions du pays.

En outre, nous répétons qu'il est équitable que les investissements consacrés aux Chemins de fer le soient à l'ensemble du pays et non pas essentiellement à quelques axes privilégiés. On ne surprendra personne en affirmant que nous portons autant d'intérêt aux lignes du pied du Jura et du Simplon qu'à celles du Plateau, par exemple. Nous tenons à ce que les temps de parcours de Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Zurich soient appréciés avec autant d'intérêt que ceux de la ligne Berne-Olten-Bâle. Il nous importe aussi que le calendrier des travaux soit établi dans le même souci d'équilibre et d'équité.

Nous avons dit que ce projet était considérable et novateur. Il l'est assurément. Il s'articule sur le principe d'un renforcement et d'une amélioration des cadences horaires qu'il renforce de liaisons supplémentaires. Il étoffe donc fortement l'horaire. Il tient à réduire les temps de parcours des trains intercités. Cet objectif nous paraît appréciable car nous tenons aussi à rester sur les axes de transit international.

Cette volonté d'ouverture et de modernisation exige une amélioration de l'infrastructure, du matériel roulant et des éléments complémentaires, c'est-à-dire de la création de places de parcs près des gares, une rénovation de plusieurs de ces mêmes gares, une offre très améliorée des services de restauration. Bref, RAIL 2000, au-delà de la technique et de ces exigences est donc un projet politique qui doit également tendre à atténuer les disparités régionales pour réaliser un véritable réseau ferroviaire national.

Notre approbation de principe est donc acquise. Voici les réserves: Les coûts de l'entreprise sont très lourds, 5,4 milliards pour les investissements d'infrastructure, 1,3 milliard pour le nouveau matériel roulant.

Après une esquisse comptable assez approximative, le Conseil fédéral déclare et nous le citons dans son message à la page 67: «Il faut considérer que les charges nettes supplémentaires incomptant à la Confédération ne sont pas financées. Les perspectives financières du budget fédéral ne s'étendent certes que jusqu'en 1989 mais elles montrent à nouveau, pour cette année 1989, un déficit d'un milliard de francs selon des hypothèses relativement optimistes. De ce fait, la situation financière de la Confédération se détériorera à nouveau à vue d'oeil et toutes les nouvelles dépenses augmenteront encore le déficit. Etant donné l'ordre de grandeur des charges, on ne peut pas s'attendre à ce qu'une compensation des tâches se fasse par une diminution dans d'autres domaines».

Une telle approche du problème ne nous paraît pas acceptable. Il serait irresponsable de laisser les choses en l'état. La commission de notre Conseil a fait un premier pas dans la direction que nous devons prendre. Nous entendons que la planification financière, en tout cas, soit prévue annuellement et présentée aux Chambres de manière à avoir une vue plus précise et plus ajustée au budget général. Nous avons d'ailleurs déposé une proposition dans ce sens.

Un étalement des investissements sera peut-être nécessaire. De toute manière, nous estimons en l'état que les propositions actuelles du Conseil fédéral sont insuffisamment étayées sur le plan financier.

Notre deuxième propos a trait à ce que le message appelle – je cite: «la clé de voûte de RAIL 2000 et de toute extension efficace de la capacité et de l'attrait du réseau ferroviaire suisse», c'est-à-dire le doublement de la voie entre Berne et Olten. La variante dite Nord ne saurait être acceptée, elle est onéreuse, les rapporteurs l'ont rappelé, techniquement aléatoire et sur le plan de l'atteinte au paysage, elle est moins satisfaisante que celle qui a été finalement retenue.

La variante Sud a heureusement pu être retravaillée à la demande de la commission. Dans sa première version, elle n'était pas acceptable pour l'ensemble de la population de l'arc jurassien. Nous précisons que si la ligne du Plateau draine environ 700 000 habitants, la ligne du pied du Jura en réunit, elle, 530 000. On ne saurait donc traiter avec négligence les arguments développés par ceux qui demandent instamment à ce que la région jurassienne soit reliée à RAIL 2000.

Avec la variante Sud-Plus, on gagne une demi-heure sur le parcours de la ligne du pied du Jura et c'est la demi-heure qui fait toute la différence et qui permet de traiter les deux axes de façon équivalente et complémentaire. Le parcours Genève-Zürich peut être envisagé dans le même temps sur les deux lignes, ce qui, à l'évidence, amènera une nouvelle clientèle sur la ligne du pied du Jura, atténuant ainsi réellement les disparités évoquées.

Le coût supplémentaire est de 250 millions, ce qui représente un engagement de l'ordre de 15 à 17 millions de francs par minute gagnée. Ces montants, même s'ils paraissent considérables, restent très inférieurs à ceux des autres tronçons qui coûtent facilement entre 30 et 40 millions par minute gagnée. La variante Sud-Sud n'est pas une variante. C'est un bégaiement sur le plan politique en tout cas. Nous demandons donc que la variante Sud-Plus soit retenue dans un esprit fédéraliste et respectueux de l'aménagement du territoire.

A part les réserves exprimées, le groupe libéral entre en matière.

Frau Fetz: Die Fraktion der PdA/PSA/POCH ist für das Projekt «Bahn 2000», und zwar aus grundsätzlichen ökologischen Überlegungen. Es geht heute – das möchte ich an dieser Stelle einmal mit aller Deutlichkeit klarstellen – um einen Grundsatzentscheid für die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich sage das deshalb so deutlich, weil jetzt schon bei den Rückweisungsanträgen, sicher aber in den nächsten Stunden, die Gefahr besteht, dass dies beim gigantischen Variantenstreit vergessen wird.

Den Antrag Nussbaumer, die Bundesbeschlüsse A und B zu trennen, unterstützen wir, und zwar weil auch wir meinen, dass damit das Konzept «Bahn 2000» aus einem Referendumskampf herausgehalten werden kann, der sich vorwiegend um Varianten drehen wird. Seinen Rückweisungsantrag aber unterstützen wir nicht.

Wir brauchen nicht speziell zu betonen, dass unsere Haltung dem öffentlichen Verkehr gegenüber seit Jahren, ja seit über einem Jahrzehnt, klar ist. Unsere Partei hat sich nicht zuletzt im Kampf gegen Autobahnen konstituiert. Die Bahn, der öffentliche Verkehr, ist ganz eindeutig ökologisch sinnvoller. Geht es aber einmal darum, beim öffentlichen Verkehr mit einer etwas grösseren Kelle anzurichten, als das sonst üblich ist, schiesst die Autolobby aus allen Rohren frontal, hat Angst um ihre – ich betone: ihre! – Treibstoffzölle, um die grosse Freiheit der Verkehrsmittelwahl und will das ganze Projekt zurückgewiesen wissen. Sie alle haben den entsprechenden Brief des TCS erhalten. Das müssen Sie heute auch beachten. Das sind auch die politischen Dimensionen und Relationen, in denen wir den Beschluss für die «Bahn 2000» fällen müssen.

Es ist heute schon einmal gesagt worden, die «Bahn 2000» sei sehr, sehr teuer. Alles zusammengerechnet kostet sie

etwa 8 Milliarden. Silvio Bircher hat den Gesamtblick berichtet, indem er Ihnen die Summen genannt hat, die für den Autobahnbau bis jetzt investiert worden sind, weil – leider, muss man heute sagen – 1958 das Schweizervolk dem Bundesrat und dem Parlament sozusagen einen Blankocheck in bezug auf Strassenprojekte und Strassenausbau in die Hand gegeben hat. Seither sind 25 Milliarden in den Strassenbau geflossen, die Unterhaltskosten nicht mitgerechnet; 15 Milliarden kosten allein die kürzlich beschlossenen Teilstücke des Nationalstrassennetzes. Hier gilt es, die Relationen zu wahren.

Nun zum Projekt «Bahn 2000». Wenn wir eine attraktivere Bahn wollen, die schneller und direkter ist sowie häufiger verkehrt – das System der Knotenpunkte überzeugt unsere Fraktion sehr –, dann ist es klar, dass diese Mehrleistung auf dem bestehenden Netz nicht möglich ist. Die Erstellung von Neubaustrecken wird unumgänglich. Wir stehen dazu im Wissen darum, dass alle Bauten einen Eingriff in die Natur, einen Verlust an Kulturlandschaft bedeuten und im Wissen darum, dass in kürzester Zeit jeder Boden, den wir überhaupt noch haben, zerstört wird, wenn es uns nicht gelingt, die Menschen in diesem Lande dazu zu bringen, umzusteigen und den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Und das machen wir, indem wir die «Bahn 2000» bewilligen.

Zu den Bauten: Wir sind mit den projektierten Parkhäusern, die zum Teil an den Stationen geplant sind, nicht einverstanden. Erstens sind sie nicht nötig; die allermeisten Haushalte in der Schweiz sind durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut mit den Bahnhöfen verbunden. Zweitens gilt heute längst der Lehrsatz, dass jedes Parkhaus, wo es auch immer steht, neuen Privatverkehr anzieht.

Die Region Basel ist – angesichts der enormen Luftverschmutzung, der riesigen Pendlerströme, die jeden Tag in diese Stadt ein- und ausfahren, aber auch angesichts der Transitströme, die durch unsere Region gehen – am Ausbau der Bahn sehr interessiert.

Wie Sie wissen, sind die Verbindungen in die anderen Städte, insbesondere nach Bern, nicht die besten. Deshalb unterstützen wir die baulichen Massnahmen, die für die «Bahn 2000» in der Nordwestschweiz nötig sind. Ebenfalls zu begrüssen ist, dass mit der «Bahn 2000» auch das Projekt der Grossverteiler in Basel verbunden ist, was sich vor allem auf die Pendlerströme positiv auswirkt, nämlich die projektierte S-Bahn. Uebrigens hat die POCH bereits im Jahre 1972 in Basel eine Initiative für die Einführung einer S-Bahn eingereicht, wobei in Basel – im Gegensatz zu Zürich – die bestehenden Geleiseanlagen Verwendung finden können. Zum Variantenstreit: Neue Strecken müssen gebaut werden; umstritten ist eigentlich nur die Mittellandstrecke. Die Frage stellt sich jetzt aber: Wo und zu welchem ökologischen Preis? Der beste Platz befände sich selbstverständlich auf den Trassen der Nationalstrassen – das ist ganz klar. Damit trafen wir gleich zwei Fliegen auf einen Schlag: der Umsteigeffekt auf den öffentlichen Verkehr wäre hundertprozentig, und die Umwelt würde radikal entlastet. Aber so weit sind wir noch nicht; ich sage bewusst «noch nicht», denn Sie werden sich wundern, was wir in einigen Jahren alles werden bewilligen müssen, und zwar notstandsmässig, um uns vor dem ökologischen Kollaps zu retten.

Doch zurück in den immer noch beschränkten Kreis der Realpolitik, nämlich zum Variantenstreit. Wichtigstes Kriterium für die Linienwahl ist selbstverständlich die Umweltverträglichkeit. Die Variante Süd des Bundesrates scheidet deshalb aus. Somit bleiben die Varianten Süd plus und Nord. Ich gestehe, dass hier der Entscheid sehr schwierig ist. Beide Linienführungen haben Vor- und Nachteile. Wir haben uns in der Fraktion lange überlegt, ob wir einen Antrag für die Variante Nord einreichen sollen; nach reiflichen Überlegungen sind wir aber dazu gekommen, dies aus folgenden Gründen zu unterlassen: Für die Variante Nord sprach vorher die Jurassüdfusslinie, die nun in die Linienwahl integriert worden ist. Und angesichts der ungeheuerlichen Perspektive, dass der motorisierte Privatverkehr bis zur Vollendung der «Bahn 2000» noch um 70 Prozent zunehmen wird, können wir nicht mit gutem Gewissen eine

Verzögerung irgendwelcher Art bei der «Bahn 2000» in Kauf nehmen.

Selbstverständlich gehen wir bei diesen Überlegungen davon aus, dass auch für die Variante Süd plus eine seriöse Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht wird. Da das Umweltschutzgesetz eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorschreibt, erübrigts es sich, deswegen einen Rückweisungsantrag zu stellen!

Zu den verschiedenen Rückweisungsanträgen. An die Adresse der SVP möchte ich folgendes sagen: Ich hätte in diesem Rat gerne einmal eine flammende Umweltschutzrede zum Thema «Strassenbau und Autobahn» von Ihrer Seite gehört! Jetzt damit zu kommen, scheint mir doch etwas unpassend! An die Adresse derjenigen aber, welche die Vorlage aus ökologischen Bedenken zurückweisen wollen und eine neue Planungsrunde verlangen, möchte ich folgendes sagen: Der Autolobby – dazu gehören nicht wenige der Rückweisungsbefürworter in diesem Rat – käme es äußerst gelegen, wenn wir noch jahrelang über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und über die Liniendifferenzierung der «Bahn 2000» debattieren. In dieser Zeit können munter weiter Strassenbauprojekte durchgezogen und neue Sachzwänge geschaffen werden. Rückweisung heißt deshalb für uns: Verzögerung des Bahnausbau. Das können wir uns angesichts der Umweltsituation schlicht und einfach nicht leisten.

Zum Schluss füge ich noch einige kritische Einwände unsererseits bei: Die «Bahn 2000» darf keine Erhöhung des Verkehrsvolumens und der Mobilität bringen. Sie muss als effektives «Umsteigeprojekt» deklariert und entsprechend konzipiert werden. Dazu gehören unbedingt flankierende Lenkungsmaßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Privatverkehrs. Umdenken in Richtung Umweltschutz heißt eben auch konkret umlenken. Wir kommen nicht darum herum: Wer A sagt, muss auch B sagen. Wie wirkungsvoll das geschehen kann, hat beispielsweise Basel mit seinem Umweltabonnement gezeigt; man könnte noch viele andere Beispiele nennen.

Im Kampf gegen das Waldsterben und gegen die Umweltverschmutzung generell kann es heute nicht mehr darum gehen, das «politisch Durchsetzbare zu wagen», wie das der Bundesrat in seinem Luftreinhaltekonzzept formuliert. Heute geht es vielmehr darum, das politisch absolut Notwendige effektiv zu machen. Konkret heißt das: Ja zur «Bahn 2000», aber keinen Meter mehr Autobahn!

Damit das möglich wird, haben wir zusammen mit allen umweltbewussten Kräften in der Schweiz die eidgenössische «Beton-Stopp-Initiative» eingereicht, die den weiteren Ausbau der Autobahnen verhindern will und auch kann.

Eine Verkehrspolitik mit Zukunft ist nicht die koordinierte Verkehrspolitik – das soll an dieser Stelle auch gesagt werden –, sondern die in der Botschaft unter dem sinnvollen Namen «Oekopolitik» vorgestellte Handlungsalternative. Dahin müssen wir gehen.

Wir müssen endlich jenen die Spiesse kürzen, die seit 30 Jahren mit Lanzen gegen stumpfe Sackmesser oder – mit anderen Worten – mit immer mehr Straßen gegen den öffentlichen Verkehr kämpfen. Nicht gleich lange Spiesse für die beiden Verkehrsträger sind heute gefragt; wir müssen endlich eine Lanze für den öffentlichen Verkehr brechen, d. h. für den Wald, für die Luft, für die Menschen in diesem Lande.

In diesem Sinne verstehen wir unser Ja zur «Bahn 2000», unser Ja zum Eintreten.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr
La séance est levée à 12 h 55*

"Bahn 2000". Konzept

"Rail 2000". Projet

| | |
|---------------------|--|
| 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 | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 12 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 85.074 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 07.10.1986 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1384-1398 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 014 660 |