

86.052

### Voranschlag der Eidgenossenschaft 1987 Budget de la Confédération 1987

Siehe Seite 765 hiervor – Voir page 765 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1986  
Décision du Conseil national du 16 décembre 1986

#### Differenzen – Divergences

##### Art. 2 Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### Art. 2 al. 1bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**Schönenberger**, Berichterstatter: Der Nationalrat hat unseren Beschlüssen in bezug auf die Massnahmen zur Bekämpfung von Aids und die Krankenpflegeschulen zugestimmt. Somit verbleibt als einzige Differenz die Frage der Hilfskräftestellen für die 17 Handelsassistenten. Sie haben bekanntlich im Artikel 2 Absatz 1 des Bundesbeschlusses über den Voranschlag 1930 Hilfskräftestellen bewilligt. Der Nationalrat wollte davon die 17 Stellen für Handelsassistenten beim Eidgenössischen Departement für Auswärtige Angelegenheiten auf vier Jahre befristen. Unsere Kommission hat Ihnen empfohlen, diese Stellen unbefristet zu bewilligen und Sie haben zugestimmt. Der Nationalrat hat aber an seinem Beschluss festgehalten. Wir empfehlen Ihnen, dem Nationalrat zuzustimmen und den Artikel 2 Absatz 1bis zu akzeptieren. Damit wäre die letzte Differenz ausgeräumt.

*Angenommen – Adopté*

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

86.014

### Beamtengesetz. Aenderung Statut des fonctionnaires. Modification

Siehe Seite 727 hiervor – Voir page 727 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1986  
Décision du Conseil national du 16 décembre 1986

#### Differenzen – Divergences

##### Art. 43b Abs. 1, 45 Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### Art. 43b al. 1, 45 al. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**Matossi**, Berichterstatter: Im gestrigen Differenzbereinigungsverfahren hat der Nationalrat beim Artikel 43b Absatz 1 unserer Fassung zugestimmt. Beim Artikel 45 Absatz 3bis besteht noch eine kleine Differenz, welche unsere Kommission heute morgen behandelt hat.

Bei unserer Fassung vom 9. Dezember sind wir davon ausgegangen, dass mit dem Begriff «Zulagen» sowohl der Ortszuschlag als auch die Kinderzulagen gemeint sind. Der Nationalrat wollte das präzisiert haben. Es handelt sich also nicht um eine materielle Aenderung, sondern um eine Verdeutlichung.

Unsere Kommission beantragt Ihnen einstimmig, der Fassung des Nationalrates zuzustimmen, womit alle Differenzen bereinigt sind.

**Hefti**: Der Nationalrat nahm eine Begrenzung gegenüber unserer Fassung vor.

**Bundesrat Stich**: Ich muss hier festhalten, dass die jetzt getroffene Regelung genau der heutigen Regelung entspricht. Es entsteht also keine Aenderung; es ist keine Ausweitung, und es ist keine Eingrenzung.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

85.074

### «Bahn 2000». Konzept RAIL 2000. Projet

Bericht, Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. Dezember 1985 (BB1 1986 I, 193)  
Rapport, message et projets d'arrêtés du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 421)

Beschluss des Nationalrates vom 8. Oktober 1986  
Décision du Conseil national du 8 octobre 1986

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

**Piller**, Berichterstatter: Ende der sechziger Jahre wurde in unserem Lande immer klarer erkennbar, dass die stark anwachsenden Verkehrsbedürfnisse mit den bestehenden rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Mitteln nicht mehr zu bewältigen sind. Auf der einen Seite standen grosse Projekte auf den Gebieten Schifffahrt, Flugverkehr, Strassen und Bahn an, und auf der anderen Seite wurden zu Recht Forderungen von seiten der Raumplanung und des Umweltschutzes laut. Aus diesem Grunde hat der Bundesrat 1972 eine Kommission bestellt mit dem Auftrag, eine Gesamtverkehrskonzeption zu erarbeiten. Dabei sollten folgende Ziele angestrebt werden:

Förderung der allgemeinen Wohlfahrt des Landes, Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, Gewährleistung einer grösstmöglichen Bewegungsfreiheit, freie Wahl der Verkehrsmittel, geordneter Wettbewerb ohne Fehlinvestitionen, Berücksichtigung der Raumplanung und des Umweltschutzes, Koordination volkswirtschaftlicher Aufwendungen, Ausgleich gegensätzlicher Forderungen und Möglichkeit zur etappenweisen Verwirklichung.

Bereits 1979 wurde ein umfassender Bericht veröffentlicht, den Sie alle kennen. Wenn heute immer wieder gesagt wird, die Zeit der grossen Würfe sei vorbei, so kann gerade im Bereich Verkehr festgestellt werden, dass diese Arbeiten der GVK doch bereits verschiedene Schritte ausgelöst haben und dass weitere in Vorbereitung sind, Schritte – um mit den Worten unseres geschätzten Bundesrates Schlumpf zu sprechen –, die GVK-konform oder GVK-verträglich sind. Ich erinnere an die Arbeiten für den Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik mit den leider nicht ganz kom-

munizierenden Röhren, das Bundesgesetz über die Transporte des öffentlichen Verkehrs, das Treibstoffzollgesetz, die Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken, den festen Rahmenkredit zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmen, den Ausbau der Lötschberglinie, die Tarifmassnahmen, den neuen Leistungsauftrag 1987, den Vereinatunnel und an die Diskussion um einen neuen Nord-Süd-Tunnel.

Heute liegt nun die wohl wichtigste Massnahme zur Beratung vor, nämlich die «Bahn 2000».

Um es gleich vorwegzunehmen: Die «Bahn 2000» hat sehr wenig mit der damals im GVK-Bericht vorgeschlagenen Haupttransversalen NHT zu tun. Dies wird nicht selten verwechselt. Die «Bahn 2000» macht die NHT wohl überflüssig, ist aber weit mehr als diese.

Ich wollte mit dieser Einleitung zeigen, dass es sich doch gelegentlich lohnt, Probleme umfassend anzugehen. Die GVK hat vieles bewirkt und – nach meiner Beurteilung – zudem erreicht, dass Volk und Politiker bei Verkehrsfragen mehr in Gesamtzusammenhängen denken und handeln.

Nun zur «Bahn 2000»: Das Konzept «Bahn 2000» hat zum Ziel, gesamtschweizerisch ein besseres Bahnangebot schrittweise zu verwirklichen, wobei die KTU (die Konzessionierten Transportunternehmen) miteinbezogen werden sollen. Die «Bahn 2000» ist ein Grossprojekt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und kann auch als mutiger Schritt angesehen werden, der Konkurrenz des privaten Verkehrs wirksam zu begegnen. Das Ziel ist eine optimale, ineinandergreifende Transportkette aller öffentlichen Verkehrsunternehmungen mit kürzeren Reisezeiten von Ort zu Ort. Auf dem umfangreichen und gut vermaschten Netz soll die zeitliche Präsenz des öffentlichen Verkehrs stark verbessert und die Qualität des Angebotes wesentlich gehoben werden. Die wichtigsten Zielvorgaben lauten:

1. Mehr Fahrgelegenheiten im Intercity- und Schnellzugsverkehr; dies führt auch zu Verbesserungen der Anschlüsse im Regionalverkehr.
2. Die Gesamtreisezeit von Ort zu Ort muss allgemein kürzer werden.
3. Neue Direktverbindungen sollen die Umsteigemöglichkeiten verbessern.
4. Wo umgestiegen werden muss, haben minimale Wartezeiten und kundenfreundliche Anlagen das Umsteigen zu erleichtern.
5. Attraktive Nebenleistungen vor und während der Reise sollen das Bahnfahren beliebter machen.

Wie sollen diese Ziele erreicht werden? Nach den Zielsetzungen von «Bahn 2000» geht es darum, auf unserem bereits sehr dichten Schienennetz einen attraktiven Fahrplan zu bieten. Die besten Anschlüsse entstehen dann, wenn sich in den sogenannten Knotenbahnhöfen jeweils alle Anschlusszüge gleichzeitig aufhalten. Eine solche Bündelung bietet die Möglichkeit des Linientausches, der das wichtigste Mittel zu mehr Direktfahrmöglichkeiten darstellt. Dies bedingt, dass im ganzen Land zu einer Fixzeit die Zugsbegegnungen in den Knotenbahnhöfen stattfinden. Für die «Bahn 2000» wird diese jeweils zur vollen Stunde angesetzt. Nehmen wir ein Beispiel: Zur Fixzeit 11.00 Unr stehen die Züge in den Knotenbahnhöfen und ermöglichen das Umsteigen oder den Linientausch. Kurz nach 11.00 Uhr fahren alle Züge ab, um kurz vor 12.00 Uhr am nächsten Knoten zu halten, d. h. trotz unterschiedlicher Entfernungen steht eine knappe Stunde Fahrzeit von Knoten zu Knoten zur Verfügung. Die typischen, heutigen Intercity-Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Schweizer Bahnhöfen liegen im Bereich von 60 bis 78 Minuten, weshalb Fahrzeitverkürzungen um 5 bis 23 Minuten vorzunehmen sind, damit die Anschlüsse gesichert werden können. In dieser Forderung liegt auch die Begründung der Neubaustrecken, auf die wir noch zu sprechen kommen. Das Konzept «Bahn 2000» sieht somit nicht einfach vor, so schnell wie technisch möglich zu fahren, sondern so rasch wie nötig, damit auf dem gesamten Netz die bereits erwähnten Zielvorgaben erreicht werden können.

Weiter wird im Konzept «Bahn 2000» eine Verdichtung des Fahrplans vorgesehen, insbesondere durch den Uebergang vom Stunden- zum Halbstundentakt der meisten Intercity- und Schnellzüge.

Zur Verbesserung der Zusatzleistungen und des Komforts sind verschiedene Massnahmen vorgesehen: mehr Park-and-ride-Anlagen, attraktive Bahnsteigzugänge, leistungsfähigere und kürzere Umsteigewege, der weitere Ausbau des Gepäck- und Verpflegungsdienstes usw.

Vorgesehen sind Veränderungen bei der Regionalzugsführung. Diese sollen, den Bedürfnissen des Verkehrsmasses entsprechend, angepasst werden. Als Beispiel wurde in der Kommission der Regionalzug Payerne–Murten angeführt. Dieser Zug fährt nicht mehr von Kerzers nach Lyss, sondern nach Bern. «Bahn 2000» fordert aber auch grosse Anstrengungen, um die Uebergänge zu den regionalen Buslinien und den Städtischen Verkehrsbetrieben zu verbessern. Von der Bundesseite her bietet das Konzept die Voraussetzung dazu an. Die Kantone und Gemeinden sind hier bereits aufgerufen, die entsprechende Planung an die Hand zu nehmen.

Die «Bahn 2000» würde wohl wenig zu diskutieren geben, wenn nicht erstens neue Linien notwendig würden, und zweitens nicht eine doch bedeutungsvolle finanzielle Belastung auf uns zukäme.

Zu den Neubaulinien: Wie schon ausgeführt, können nicht alle Zielsetzungen der «Bahn 2000» ohne Neubaustrecken erreicht werden. Gewisse notwendige Fahrzeitreduktionen lassen sich durch betriebliche und bauliche Massnahmen auf dem bestehenden Netz wohl erreichen, doch müssen zur Erreichung der gesteckten Ziele einige neue Linien gebaut werden. Es sind dies die Linien: Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Olten–Mutztenz und Zürich-Flughafen–Winterthur. Diese vier Neubaustrecken müssen vom Parlament beschlossen werden. Sie stehen auch sehr stark im Interesse der Öffentlichkeit. Darf ich deshalb etwas näher darauf eingehen?

Zwischen Lausanne und Bern sind rund 10 Minuten Fahrzeit zu sparen, um die notwendige Fahrzeit zwischen den beiden Knotenbahnhöfen zu erreichen. Diesem Zweck dient die Neubaustrecke Vauderens–Villars-sur-Glâne. Auf dieser neuen, 27 km langen Strecke werden die Züge mit der notwendig erhöhten Geschwindigkeit von über 200 km/h fahren können. Da der Güterverkehr West-Ost sich primär auf der Jurafusslinie abwickelt, ist ein echtes Kapazitätsproblem hier nicht vorhanden.

Die Neubaustrecke Muttenz–Olten dient zur Verkürzung der Intercity-Fahrzeiten Basel–Bern, Basel–Luzern und Basel–Zürich auf die gewünschten und notwendigen 50 bis 55 Minuten und bringt gleichzeitig die notwendige Leistungssteigerung im Reise- wie Transitgüterverkehr.

Die Neubaustrecke von Mattstetten in den Raum Olten muss 15 Minuten Zeitersparnis bringen. Mehrere Zielsetzungen werden dabei anvisiert. Die Fahrzeiten Bern–Basel und Bern–Zürich werden auf rund 55 Minuten reduziert. Eine gänzlich neue Intercity-Verbindung von der Westschweiz ins Tessin wird möglich, und zusätzlich bringt diese neue Linie für den Transitgüterverkehr die längst notwendige Leistungssteigerung auf der Lötschberg-Simplon-Achse, was wohl auch die Notwendigkeit der neuen Nord-Süd-Untertunnelung weniger vordringlich macht. Mit der Eröffnung der S-Bahn im Jahre 1990 wird der Streckenabschnitt Effretikon–Winterthur vollständig ausgelastet sein. Die Neubaustrecke Bassersdorf–Winterthur setzt gleichsam die Flughafenlinie nach Norden fort, so dass zwischen Zürich und Winterthur durchgehend mindestens vier Geleise zur Verfügung stehen. Die totale Länge der hier geplanten neuen Linien beträgt 130 km, was im Vergleich zu unserem Nationalstrassennetz fast als Bagatelle eingestuft werden kann. Zur finanziellen Belastung. Die Investitionen in die festen Anlagen der SBB für die «Bahn 2000» belaufen sich nach dem heutigen Planungsstand auf 5 bis 5,1 Milliarden Franken. Davon entfallen auf die Neubaustrecken 2,3 bis 2,4 Milliarden Franken, der Rest ist für zahlreiche Ausbauten auf dem bestehenden Netz notwendig. Die «Bahn 2000» wird

zusätzliche Investitionen bei den KTU bewirken. Das Parlament wird jeweils bei der Behandlung der kommenden Rahmenkredite darüber zu befinden haben. Gerechnet wird mit etwa 500 Millionen, die für eigentliche Investitionsbedürfnisse zur Verfügung stehen müssen. Darf ich daran erinnern, dass natürlich auch die Sondervorlage Vereinatunnel etwas mit dem Projekt «Bahn 2000» zu tun hat? Nach Meinung des Bundesrates und nach Beschluss des Nationalrates soll «Bahn 2000» durch allgemeine Bundesmittel finanziert werden. Von einer Sonderfinanzierung wird abgesehen. Der Bundesrat lehnt es auch ab, auf die Treibstoffzölle zu greifen, wie dies insbesondere von Umweltschutzkreisen gefordert wird.

Sie ersehen in Anhang 12 der Botschaft die zu erwartende Belastung der Kapital- und Finanzrechnung des Bundes durch «Bahn 2000». Darf ich daran erinnern, dass durch die Beschlüsse des Nationalrates diese Zahlen leichte Änderungen erfahren? Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die vorgeschlagene Finanzierung trotz Ablehnung der Erhöhung der Heizöl- und Gaszölle sowie die Erhebung der Wust auf die Energie aufrechterhalten werden kann. Dies um so mehr, als die Aufwendungen des Bundes für die «Bahn 2000» in den ersten drei bis vier Jahren nicht stark ins Gewicht fallen. Es ist aber klar und muss hier erwähnt werden, dass Bundesrat und Parlament dafür zu sorgen haben, dass die Zielsetzungen für eine ausgeglichene Bundesrechnung nicht in Frage gestellt werden.

Zu den Kommissionsberatungen. Ihre Kommission befasste sich an drei Sitzungstagen mit der Vorlage. Eine Besichtigung im Raume Mattstetten/Olten erlaubte, die zur Diskussion stehenden Varianten besser zu studieren und zu beurteilen. An dieser Stelle möchte ich dem Bundesrat, der Verwaltung und den SBB-Verantwortlichen herzlich danken für die ausgezeichnete Präsentation der Vorlage, die sehr gute Dokumentation, die uns übergeben wurde und für die objektive Diskussion umstrittener Punkte. Nicht zuletzt deshalb konnte die Vorlage zügig durchberaten werden. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten und ebenfalls einstimmig Zustimmung zum Beschluss, wie ihn der Nationalrat fasste.

Erlauben Sie mir nun noch einige Bemerkungen und Erläuterungen zu den Kommissionsberatungen.

Zur Variantendiskussion und -wahl. Ihre Kommission liess sich sehr bald überzeugen, dass die «Bahn 2000» sich ohne neue Linien nicht realisieren lässt. Ich habe in meinen Ausführungen bereits geschildert, dass «Bahn 2000» ein gesamtschweizerisch übergreifendes Konzept ist, das verfehlt ist, wenn die vier neuen Strecken abgelehnt werden. Dies möchte ich hier bereits festhalten, um als Kommissionssprecher eventuell diesbezüglichen Vorschlägen im Namen der Kommission zu opponieren.

Sie finden in Anhang 7 der Botschaft, auf Seite 79, die beiden Varianten Nord und Süd für den Raum Mattstetten/Olten. Welches sind die Hauptmerkmale der beiden Varianten? Variante Nord führt von Mattstetten über Oensingen-Hägendorf nach Aarburg-Olten. Charakteristisch für diese Variante ist die Parallelführung von Bahn und Autobahn N 1 über grosse Strecken in einem Abstand von 13,5 Metern zur bestehenden Autobahn. Variante Süd führt von Mattstetten-Hettiswil-Wanzwil durch den Hardwald zwischen Langenthal und Aarwangen nach Rothrist.

Zu den Kosten. Nach SBB-Berichten kostet Variante Nord 1050 Millionen, Variante Süd 400 Millionen.

Zum Landschaftsschutz. Variante Süd beansprucht etwa 85 Hektaren Land, Variante Nord etwa 100 Hektaren. Qualitativ ist aber der Landverlust von Variante Süd grösser. Ab Koppigen beansprucht sie arrondierte, gute landwirtschaftliche Nutzflächen, was denn auch entsprechend zu Opposition der betroffenen Gemeinden und des Kantons führte. Variante Nord benötigt zwar in ähnlichem Ausmasse Land, doch ist dieses entlang der Autobahn weniger wertvoll.

Bauprobeme. Beide Varianten tangieren nur wenige bestehende Gebäude. Hingegen wären bei Variante Nord entlang der Autobahn strassenseitig Anpassungen notwendig. Aus Umweltschutzgründen wurde vom VCS und unterstützt von

Umweltschutzorganisationen die Variante Nord propagiert. Insbesondere aus Kostengründen – die Differenz beträgt 350 Millionen – entschied sich der Bundesrat für die Variante Süd. Es kommt weiter dazu, dass die Variante Nord den Nachteil hat, dass bei der Parallelführung zur Autobahn die gewünschten Geschwindigkeiten nicht voll erreicht werden können, weil die Radien zu eng werden.

Der Nationalrat erweiterte die Süd-Variante mit dem Plus, das heisst mit der Zusatzstrecke Solothurn–Herzogenbuchsee. Somit fiel bereits im Nationalrat die Nord-Variante durch. Ihre Kommission liess sich nicht zuletzt durch die Besichtigung der Strecken überzeugen, dass der Variante Süd nach allen Abwägungen der Vor- und Nachteile der Vorzug zu geben ist, dies unter der Voraussetzung, dass erstens alles unternommen wird, um die Eingriffe in die Landschaft möglichst gering zu halten und zweitens das Plus, also die Strecke Herzogenbuchsee–Solothurn, zugeführt wird.

Ich erinnere daran, dass unser Rat sich nicht über Detailpläne, sondern über die generelle Linienführung auszusprechen hat. Wir können und wollen unseren Entscheid mit der Auflage verknüpfen, dass im Sinne unseres Umweltschutzgesetzes Verträglichkeitsprüfungen erfolgen und dass – ich betone das nochmals – die Eingriffe in Natur und Landschaft minimal werden. Ihre Kommission konnte sich überzeugen, dass die SBB gewillt sind, dieses Anliegen sehr ernst zu nehmen. Das bedingt allerdings auch den Willen des Parlamentes, für dieses Anliegen die nötigen zusätzlichen Finanzmittel zu bewilligen. Der Kommission stand ein Bericht zur Verfügung, erstellt vom Planungsbüro Müller und Ahrendt. In diesem Bericht wird ein Grobvergleich der Umweltbelastung der Varianten Süd Plus und Nord dargestellt. Ohne auf Details einzugehen, lässt sich klar sagen, dass die Wahl der Linie Süd zu verantworten ist.

Ihre Kommission schloss sich dem Nationalrat auch in der Frage des Plus an. Biel wird dadurch zum vollwertigen Stunden-Knotenbahnhof aufgewertet, die Juralinie erfährt dadurch die Gleichbehandlung mit den Mittellandlinien.

Da es sich, wie schon ausgeführt, um eine bestehende Linie handelt, muss sie nur ausgebaut werden und bedarf keiner Neubaubewilligung.

Vor und während der Behandlungen wurden uns von einzelnen Bürgern und Organisationen weitere Varianten vorgeschlagen – ich erinnere an die sogenannte Wasserfallbahn und die Verständigungsvariante Süd-Süd. Diese Leute haben sich sehr viel Mühe gegeben. Wir wollen ihnen dafür herzlich danken. Sicher haben diese Arbeiten auch beigetragen, noch vertiefter über die Vorlage nachzudenken. Es zeigte sich aber, dass alle diese Vorschläge sehr viele Negativpunkte aufweisen, so dass unseres Erachtens die Süd-Plus-Variante mit den entsprechenden Auflagen, hinsichtlich Landschafts- und Umweltschutz, als die optimale Lösung angesehen werden muss.

Darf ich an dieser Stelle eine Klammer eröffnen und sozusagen in eigener Sache, und nicht als Kommissionspräsident sprechen. Von den 130 Kilometern neu zu bauenden Linien werden 27 Kilometer im Kanton Freiburg gebaut. Sie können dies in der Botschaft Seite 27 lesen. Wer diese Landschaft kennt, wird mir beipflichten, dass es sich hier zum Teil um schützenswerte Gebiete handelt und dass die Eingriffe in diese Landschaft schmerzlich sein können. Wir haben bis heute, hinsichtlich Natur- und Landschaftsschutz, praktisch nur von der Neubaustrecke im Raume Bern/Olten gesprochen. Dies wohl auch deshalb, weil sich dort die Umweltschutzorganisationen am stärksten zu Wort meldeten.

Ich bitte den Bundesrat und die SBB, die Zustimmung der Freiburger Regierung nicht so zu interpretieren, dass zwischen Vauderens und Villars-sur-Glâne weniger auf Mensch und Umwelt Rücksicht genommen werden muss. Ich bitte darum, dass mit den betroffenen Gemeinden und Bürgern sorgfältig die Detailplanung durchgeführt wird, so dass Mensch und Umwelt soweit wie möglich geschont werden. Wenn zwischen Bern und Olten viele zusätzlichen Millionen aufgewendet werden, um diesem Anliegen gerecht zu wer-

den, dürfen auch einige zusätzliche Millionen für das landschaftlich fast einmalige Gebiet zwischen Vauderens und Villars-sur-Glâne aufgewendet werden.

Weiter bitte ich den Bundesrat und die SBB, dass mit dem Kanton Freiburg und den betroffenen Gemeinden eine befriedigende Lösung betreffend der heutigen Linie gefunden werden kann. Ich denke an die Orte Chénens, Rosé, Neyruz und Matran, aber auch an den heutigen Bahnhof Romont. Ich betone nochmals, es liegt mir daran, hier in Erinnerung zu rufen, dass es neben der Neubaustrecke im Raum Bern/Olten auch noch andere Strecken und andere schützenswerte Landschaften gibt, die durch die «Bahn 2000» berührt werden. Es muss nicht immer demjenigen, der am lautesten schreit, die erste Hilfe zuteil werden! Damit möchte ich die Klammer schliessen und mit der Berichterstattung fortfahren.

Ihre Kommission hat sich auch mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierung von «Bahn 2000» befasst. Sie kommt zum Schluss, dass die zusätzliche Belastung akzeptabel ist. Allerdings muss hier nochmals festgehalten werden, dass die Frage wie der Bund nach etwa 1990 die Mehrbelastung ausgleichen soll, offen ist.

Die totale Belastungen für die kommenden Jahre sehen etwa wie folgt aus: 1987: 28 Millionen Franken, 1988: 61 Millionen, 1990: 77 Millionen, 1995: 240 Millionen und im Jahre 2000 457 Millionen Franken (bei der heutigen Preisbasis). Diese Zahlen resultieren aus dem Anhang 12 der Botschaft, plus die zusätzlichen 300 Millionen Franken nach Beschluss Nationalrat.

Auf Seite 49 der Botschaft stellt der Bundesrat allerdings die volle Kostendeckung des Konzeptes «Bahn 2000» in Aussicht, vorausgesetzt, der öffentliche Verkehr werde die gesetzten Zuwachsraten aufweisen, was alle hoffen!

Bei der Diskussion um die Finanzierung zog die Kommission auch Vergleiche mit den Aufwendungen im Nationalstrassenbau. Bis zur Vollendung werden wir für dieses Werk etwa 40 Milliarden Franken ausgegeben haben. Zum Vergleich dazu nimmt sich die «Bahn 2000» geradezu bescheiden aus.

Ihre Kommission diskutierte im weiteren eingehend Fragen zur Umweltverträglichkeit, zur zusätzlichen Lärmbelastung von Hochgeschwindigkeitszügen, zum notwendigen Parkangebot bei den Bahnhöfen, zum notwendigen Ausbau der Bahnhofanlagen, zur Rolle der KTU. Alle Diskussionen mündeten in der einmütigen Erkenntnis, dass «Bahn 2000» ein vernünftiges, ausgereiftes Projekt ist, dem zugestimmt werden sollte. Es stellt zweifellos einen bedeutenden und willkommenen Schritt in Richtung einer Gesamtverkehrspolitik dar, wie sie 1979 von der Expertenkommission vorgeschlagen wurde.

Ich bitte Sie, namens der einstimmigen Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Ich habe noch über die Petition des Aktionskomitees gegen die NHT Bericht zu erstatten. Diese Petition ist gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten gerichtet. Sie sind im Besitze des entsprechenden Textes. In der logischen Folge der Beschlüsse empfiehlt Ihnen die Kommission ebenfalls einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

**Stucki:** Um es vorweg zu nehmen, wir stimmen dem Konzept «Bahn 2000» bzw. den Kommissionsanträgen mit Ueberzeugung zu. Mit der Annahme dieser Bundesbeschlüsse nehmen wir eine unserer Meinung nach entscheidende Weichenstellung in Richtung einer gesamtschweizerischen Verbesserung der Randbedingungen für den öffentlichen Verkehr vor: Attraktivitätssteigerungen durch vermehrte Fahrgelegenheiten, kürzere Reisezeiten, weniger Umsteigen, kulantere Anschlüsse, kundenfreundlichere Einrichtungen und andere Angebotsverbesserungen.

Die vier vorgeschlagenen Neubaustrecken schaffen die Voraussetzungen quasi wie ein Rückgrat, wie das genannt wurde, für die beabsichtigten Angebotsverbesserungen und damit auch für den gewünschten Umsteigeeffekt. Trotz der mit diesem Konzept verbundenen Kapazitätssteigerung

durch die öffentlichen Verkehrsunternehmen wird es aber nach wie vor auch ein gut ausgebautes Strassennetz brauchen. Beide Verkehrssysteme haben sich sinnvoll zu ergänzen. Nur so wird es möglich sein, die stets noch wachsende Mobilität unserer Bevölkerung auch künftig einigermassen vernünftig zu meistern.

Man kann allerdings nicht ganz daran vorbeisehen, dass mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, namentlich wenn neben den Intercity-Strecken auch der Regionalverkehr in den Agglomerationen ausgebaut wird – was an sich erwünscht ist –, sich die Sogwirkung der grossen Zentren noch etwas verstärken wird. Einerseits also Zunahme der Arbeitsplätze in den nachher leichter und rascher erreichbaren Zentren, andererseits die immer weiter in die Landschaft ausstrahlende Wohnbevölkerung, wobei auch Gegenbewegungen eintreten werden. Diese siedlungspolitische Wirkung entstand schon seit dem Bau des Nationalstrassennetzes. Sie wird aber zweifellos in noch verstärkter Masse durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel spürbar werden. Wir haben dafür bereits erste Anzeichen im Zusammenhang mit dem Bau der Zürcher S-Bahn. Trotzdem ist eine zusätzliche Kraftanstrengung mit dem vorliegenden Konzept nötig, um überhaupt die Pendlerströme zwischen Wohn- und Arbeitsorten in vernünftiger Weise bewältigen zu können.

Auf den ersten Blick scheinen die Kosten von über fünf Milliarden Franken, welche zur Realisierung nötig sind, enorm hoch. Im Vergleich zu den Investitionen – der Herr Kommissionspräsident hat schon darauf hingewiesen –, welche wir bisher für den Nationalstrassenbau aufgewendet haben, selbst ohne Berücksichtigung der Investitionen für Kantons- und Gemeindestrassen, hält sich die Summe durchaus im Rahmen, ja sogar in einem relativ bescheidenen Rahmen.

Allerdings ist längerfristig nicht der Investitionsaufwand der entscheidende Punkt. Ebenso wichtig ist die Deckung der Folgekosten, welche nachher aus diesen Investitionen laufend entstehen und zu bewältigen sind. Daher war es auch wichtig, dass die Folgekostensituation genau abgeklärt wurde, soweit das eben möglich ist. Wir haben in der Kommission gerne zur Kenntnis genommen, dass zum Beispiel die Bundesbahnen in diesem Zusammenhang schätzen, bis zur Jahrhundertwende die Mehrkosten durch die Einnahmen aus dem Mehrverkehr decken zu können.

Wir haben überdies in der Kommission positiv vermerkt, dass den Umweltfragen der ihnen zukommende Stellenwert eingeräumt wird, indem insbesondere bei den Neubaustrecken aufgrund der etappenweise zu erarbeitenden Detailprojektierung eine vertiefte Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen wird.

Wir stimmen den Bundesbeschlüssen mit Ueberzeugung zu.

**Knüsel:** Mit der «Bahn 2000» bricht für die SBB eine neue Aera der Zukunft an, davon bin ich überzeugt. Die verantwortlichen Organe fangen damit die Zukunft ein, und sie werden damit im öffentlichen Verkehr auch umweltgerecht konkurrenzfähig.

Die Grundkonzeption zur «Bahn 2000» beinhaltet eine geniale Grundidee, welche die SBB aus folgenden Gründen leistungsgerecht und kundenfreundlich in die Zukunft zu bringen vermag.

Kommissionspräsident Piller hat sehr eingehend über die Varianten, über die Kosten gesprochen. Darf ich drei Punkte herausgreifen?

1. Die «Bahn 2000» fügt sich nahtlos in die Gesamtverkehrskonzeption und in die KTU ein.

2. Die NHT, bei der zum Teil Maximalgeschwindigkeiten vorgesehen waren, wurde zugunsten einer Konzeption mit optimalen Geschwindigkeiten fallengelassen. Dies erlaubt ein praktisch gleichzeitiges Ein- und Auslaufen von Schnellzügen mit kurzen Umsteigezeiten in den sogenannten Knotenbahnhöfen. Diese Grundkonzeption ist grundlegend neu und zukunftsweisend. Das bedeutet weniger Umsteigen für die Reisenden, also kundenfreundlichere, schnellere Ver-

bindungen, verbunden mit kürzeren Reisezeiten und mehr Komfort.

3. Erfreulich ist die Tatsache, dass man weder bei den SBB noch beim Bundesrat der Versuchung erliegen ist, ein Umsteigen auf die Bahn mit einer zusätzlichen Belastung des Strassenverkehrs zu kompensieren.

Dass dieser zukunftsorientierte Ausbau des Bahnnetzes, verbunden mit einem Leistungsausbau auch einen Neubau von einigen SBB-Strecken erforderlich macht, ist selbstredend. Die Kommissionsberatungen und insbesondere die aufschlussreiche Besichtigung der heikelsten Bauabschnitte haben gezeigt, dass die Variante Süd plus die sinnvollste Lösungsmöglichkeit darstellt.

Es ist uns durch Herrn Bundesrat Schlumpf auch zugesichert worden, dass mit dem Bau des erforderlichen Streckenabschnittes von Mattstetten nach Olten bei den Land-, bei den Güter- und den Waldzusammenlegungen Umsicht an den Tag gelegt werden wird.

Ich stimme mit Ueberzeugung für Eintreten, erachte es aber als erforderlich, eine zusätzliche Information in die Beratungen einzubringen. Bei den Vernehmlassungen, auf Seite 8 in der Botschaft, ist folgendes aufgeführt: «Die Kantone der Zentralschweiz, ausgenommen der Kanton Zug und der Kanton Tessin, halten die geplante Linienführung zwischen Bern und Zürich aus raumordnungspolitischen Gründen für unbefriedigend, da sie die Verkehrsgunst und die Wachstumsmöglichkeit der grossen Ballungsräume verstärkt. Sie schlagen deshalb eine neue, die Zentral- und Südschweiz besser einbindende Linienführung vor, welche die NHT im Raume Wauwil/Nebikon mit der Gotthardlinie verbindet. In einer zweiten Etappe könnte die NHT via Schöffland-Heitersberglinie oder via Luzern (Durchgangsbahnhof) nach Zürich weitergeführt werden. Eine eingehende Prüfung der Variante Luzern wird auch von anderen Vernehmlassern befürwortet.»

In der Folge ist dann eine überparteiliche Parlamentariergruppe für die Verständigungsvariante Süd-Süd an verschiedene Kantone gelangt. Sie schreibt in ihrem Memorandum Ende Oktober dieses Jahres, also nach der nationalrätlichen Debatte, folgendes: «Die für das Konzept 'Bahn 2000' projektierte neue Bahnlinie zwischen Bern und Olten stösst sowohl als Variante Nord wie als Variante Süd plus in den betroffenen Regionen auf erbitterten Widerstand. Das Festhalten an diesen Varianten, die von der gesamten Bevölkerung aufs Entschiedenste abgelehnt werden, würde zu einer gefährlichen Belastungsprobe führen und die Verwirklichung des gesamten Konzeptes zum mindesten verzögern.» In echter Sorge um das fortschrittliche und zukunftssträchtige Konzept «Bahn 2000» stellt eine überparteiliche Parlamentariergruppe die Verständigungsvariante Süd-Süd vor. Die Linienführung dieser Variante ergibt vor allem ökologisch, aber auch technisch, wirtschaftlich und betrieblich eine derart vorteilhafte Lösung, dass der Grossteil der bisher entschieden Nein-Sagenden ihr zustimmen können.

Mit Schreiben vom 4. Dezember – dies wurde übrigens auch an meine Kollegin Frau Josi Meier gerichtet – berichten das Baudepartement und der Regierungsrat des Kantons Luzern folgendes: «Die überparteiliche Parlamentariergruppe für die Verständigungsvariante Süd-Süd unter der Leitung von Herrn Nationalrat Nussbaumer hat mich in dieser Sache kontaktiert und mir die sogenannte Verständigungsvariante Süd-Süd vorgestellt.

Nach Rücksprache mit dem Gesamtregierungsrat kann ich Ihnen folgendes mitteilen.

1. Der Regierungsrat hat von der Variante Süd-Süd Kenntnis genommen.

2. Der Regierungsrat anerkennt, dass die Variante Süd-Süd mit der Möglichkeit einer Anschlussstrecke Madiswil–Wauwil–Luzern auch Vorteile für den Kanton Luzern aufweist.» Nun das Entscheidende: «Der Regierungsrat verzichtet auf eine Stellungnahme zugunsten der Variante Süd-Süd, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Variante Süd-Süd weist unverkennbar Elemente der Variante NHT Luzern auf. Nachdem der Regierungsrat zum Konzept 'Bahn 2000' grundsätzlich positiv Stellung genom-

men hat, verlor die Luzerner NHT-Variante aus konzeptionellen und verkehrspolitischen Gründen ihre Bedeutung. Der Regierungsrat möchte die Diskussion um 'Bahn 2000' nicht erschweren und bietet deshalb Hand, dass seine Vorstellungen zur NHT-Planung mittels der Variante Süd-Süd weiter aktualisiert werden.»

Ich möchte damit kundtun, dass der Regierungsrat des Kantons Luzern, der seinerzeit eine andere Variante zur Diskussion gestellt hat, ebenfalls auf die Variante Süd plus einschwenkt.

**Weber:** Nicht die «Bahn 2000», aber die geplante Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Olten ist in unserer Region zum Politikum geworden, und Gegner aller Schattierungen und aller Couleurs haben sich vereinigt.

Einerseits verstehe ich den Widerstand gegen diese Strecke, nimmt sie doch bestes Kulturland in Anspruch und tangiert ein wunderschönes Gebiet. Andererseits bin ich erstaunt, weil andere Strecken durch ebenso gutes und schönes Land geplant sind, ohne dass man dort von einer nennenswerten Gegnerschaft sprechen kann. Herr Kommissionspräsident Piller hat von der verständnisvollen Haltung der Freiburger gesprochen. Ich habe auch versucht, die Begründung der ablehnenden Haltung zu würdigen. Ich habe oft etwas Mühe zu verstehen.

Ich lasse den Einwand gelten, dass man die Schönheit der Landschaft nicht durch eine neue Bahn beeinträchtigen lassen möchte, obschon ich gestehen muss, dass ich zum Beispiel seit mehr als 50 Jahren immer wieder von neuem die Anlagen der Gotthardstrecke bewundere und mir die Täler von Uri und des Ticino ohne dieses Wunderwerk nicht vorstellen könnte. Dies trifft auch bei anderen Bahnen zu. Ich habe auch Verständnis, wenn die Bauern um Schonung ihres Kulturlandes bitten. In beiden erwähnten Fällen sollten wir wirklich keine Mittel scheuen, den Schaden zu vermeiden oder ihn so klein wie möglich zu halten.

Mühe bekunde ich aber gegenüber Anliegen wie jenen eines lieben, treuen Freundes und Parteigenossen, der mich und andere Leute meiner Fraktion bittet, gegen die «Bahn 2000» zu stimmen, weil wir als Kandidaten, aber auch als Partei deswegen sonst bei der nächsten Wahl Schwierigkeiten haben könnten. Der Ratschlag ist sicher gut gemeint. Der gute Mann sollte mich aber kennen und wissen, dass ich noch nie auf parteipolitische Rechenspiele Rücksicht genommen habe, wenn ich von einer Sache überzeugt war und das Vorhaben im Gesamtinteresse des Landes lag.

Noch weniger Verständnis habe ich gegenüber Leuten, die ganz offensichtlich egoistische Sonderrechte verteidigen, Leute, die das Glück hatten, in den vielen schönen Gemeinden im äusseren Wasseramt ein Eigenheim zu erstellen und nun jeden Tag viermal mit ihrem Privatfahrzeug zum Beispiel meine Gemeinde durchfahren – durchfahren müssen, weil dort der Brückenübergang über die Emme ist –, mein Dorf verpesten und verunsichern, um in Solothurn oder in der umliegenden Industrieregion ihrer Arbeit nachzugehen oder Einkäufe zu tätigen. Aber eben: Das Los der anderen zählt nicht, wenn man es nicht auch selber tragen muss. Sie möchten sich ihre Ruhe nicht einmal durch eine ruhige und schöne Bahn stören lassen!

Trotz allem gibt es aber ehrenwerte Motive, die zur Gegnerschaft führen könnten. So hätte ich mich zum Beispiel nie für das seinerzeitige Projekt der neuen Haupttransversalen einsetzen können, im Gegenteil. Sie hätten mich wahrscheinlich in einem gegnerischen Komitee gefunden, denn schliesslich ging es damals nur um eine Reisezeitreduktion von wenigen Minuten. Bei der «Bahn 2000» aber geht es um ein Konzept; es ist zur Genüge erläutert worden.

Wer Ja zur «Bahn 2000» sagt, muss deshalb auch Ja zu den Neubaustrecken sagen. Das scheinen noch nicht alle Eidgenossen verstanden zu haben. Das spürt man immer wieder aus Briefen, die man bekommt; ich habe gestern einen solchen von einer freisinnigen Ortspartei erhalten – sehr liebenswürdig, mit verständlichen Motiven versehen, aber nicht konsequent da, wo sie sagen: «Ja zu 'Bahn 2000', aber nicht diese Neubaustrecken». Ob es gelingen wird, sie

davon zu überzeugen, dass diese beiden Aussagen nicht vereinbar sind? Das wird jedenfalls noch eine harte Arbeit sein.

Die Frage der Variantenwahl stellt sich praktisch nur noch für die Kantone Solothurn und Bern. Die Stellungnahmen sind kontrovers. Beide Kantone gehen nach dem St. Florians-Prinzip vor. Ich bin überzeugt, dass die Variante Süd plus, wie sie der Nationalrat beschlossen hat, die bessere ist. Die Variante Nord böte zu viele technische Schwierigkeiten. Ich habe von der besseren Variante gesprochen, frage mich aber, ob nicht die Variante Süd-Süd die beste Lösung gebracht hätte. In unserer Region glaubt man sehr stark an die Zweckmässigkeit dieser Linienführung.

Nun hier meine erste Frage, Herr Bundesrat: Sind die vermeintlichen Nachteile wirklich so schwerwiegend, dass auf diese Lösung verzichtet werden muss, oder könnte man einen Wechsel von Süd plus auf Süd-Süd offenhalten? Gewisse Kreise in meinem Kanton haben den Eindruck, dass die Prüfung der Variante zu wenig ernst und seriös durchgeführt worden sei. Das wäre falsch. Wir haben von Herrn Knüsel gehört, was Luzern zu dieser Lösung sagt; da ist zum Teil schon die Antwort auf meine Frage gegeben worden. Eine zweite Frage, die mir auf der Zunge liegt, betrifft die Umwelt, den Menschen und seinen Lebensraum. Bei jeder möglichen Variante ist die Umweltverträglichkeitsprüfung eine nicht wegzudenkende Bedingung. Dass die Solothurner Regierung diese Prüfung insbesondere auch bei der Variante Süd plus kategorisch verlangt, ist mehr als verständlich; als Solothurner möchte ich diese Forderung ausdrücklich unterstützen. Im SBB-Bericht vom 8. September 1986 über die Variantenwahl wird die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe, die gemacht worden ist, erwähnt. Wie aussagekräftig sind deren Resultate? Stimmen die Befürchtungen, dass die erste Prüfung nicht so ganz fachgerecht durchgeführt worden sei? Um wieviel gründlicher ist die Umweltverträglichkeitsprüfung der zweiten Stufe? Wir Solothurner wünschen in diesem Zusammenhang eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den SBB und den Regionen bei der Planung und beim Bau der neuen Linien. Die Regierung besteht mit Recht darauf, dass seitens der Planer auf die Wünsche der Direktbetroffenen eingegangen wird, dass jede erdenkliche Schutzmassnahme insbesondere auch für Wohngebiete getroffen wird.

Meine dritte Frage: Die Variante Süd plus sieht den Ausbau der Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee auf Doppelspur vor. Die Aufrechterhaltung dieser Regionallinie war bis vor kurzem von den SBB in Frage gestellt. Ich musste mich zu einer bestimmten Zeit als Ammann im Namen des Gemeinderates und nach dem Willen der Derendinger Bevölkerung für den Weiterbestand der Bahn einsetzen. Ich gehörte auch einem Aktionskomitee an. Es ist interessant, feststellen zu müssen, dass einige der damaligen Befürworter der Linie heute nicht mehr so recht begeistert zur Bahn stehen. Nachdem der Zuspruch im Regionalverkehr auf dieser Strecke nach Auffassung der SBB nicht so überzeugend ist, finde ich es gut, wenn die Linie für die Zukunft im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» einer vernünftigen, zusätzlichen Verwendung zugeführt werden kann.

Da gerade im Bereiche von Wohngebieten Engpässe bestehen, richte ich an Sie, Herr Bundesrat, folgende Frage: Da man annimmt, dass die Auslastung der Strecke nicht so gross sein wird wie angenommen, könnte man da allenfalls auf den Bau des zweiten Gleises verzichten, oder könnte die Doppelspur auf gewisse Abschnitte beschränkt werden?

Die Diskussion um das Konzept «Bahn 2000» muss wirklich eine Diskussion um die übergeordnete Verkehrspolitik sein. Wenn der Ruf nach Förderung des öffentlichen Verkehrs ernst gemeint ist, müssen wir auch neue Strukturen bereitstellen. In keinem Bereich des öffentlichen, industriellen oder kommerziellen Handelns begnügen wir uns mit den im letzten Jahrhundert geschaffenen Rahmenbedingungen und Strukturen. Laufend, ganz besonders nach dem Zweiten Weltkrieg, fanden in allen anderen Bereichen umwälzende Anpassungen an die neuen Herausforderungen und Bedürfnisse statt. Unsere Bahnen können ohne Korrekturen

den künftigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen. Die «Bahn 2000» ist nicht einfach eine Neubaustrecke, sie ist ein Betriebskonzept. Die Neubaustrecken gehören zu diesem Konzept. Diese Tatsache kann man auf keine Art wegdiskutieren. Deshalb ist es richtig, wenn die Vorlagen A und B nicht getrennt werden. Deshalb dürfen wir auch dem Antrag Gerber nicht zustimmen.

Die auch vom Kanton Solothurn erhobenen Einwände gegen das seinerzeitige NHT-Projekt sind mit der «Bahn 2000» weitgehend behoben. Weil der Regionalverkehr voll miteinbezogen ist, ist zu erwarten, dass die Regionen auch ja sagen zur «Bahn 2000».

Die «Bahn 2000» fügt sich in die koordinierte Verkehrspolitik ein. Sie passt zu einer ganz breiten Palette verkehrspolitischer Szenarien und setzt nicht einmal eine extreme Anti-Privatverkehrspolitik voraus. Bei den heutigen Marktanteilen – es sind weniger als 20 Prozent – wird klar, dass allein die Aufnahme eines zusätzlichen Mobilitätswachstums durch die öffentlichen Verkehrsmittel eine verbesserte Angebotsstrategie voraussetzt. Die NHT war noch eine blosses Schnellverbindung zwischen ohnehin bevorteilten Zentren, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob die Reisenden aus den Regionen auf die Züge kommen oder vom Ziel in die Region weiterreisen können. Die «Bahn 2000» als Flächenkonzept erfüllt eine wesentliche Voraussetzung für ein modernes Reisezugsangebot, nämlich die verbesserte örtliche und zeitliche Verfügbarkeit auch bei Umsteigebeziehungen. Diese Verfügbarkeit spielt die wichtigste Rolle im Wettstreit mit dem Individualverkehr.

Seit Jahren fordern wir von den SBB ein modernes Management und eine marktorientierte Geschäftspolitik. Es würde nicht verstanden, wenn man ihnen jetzt, wo solche Bemühungen sichtbar werden, «den Schnauf abstellen» wollte. Es ist verständlich, dass bei der Beurteilung eines neuen Konzeptes auch lokalpatriotische Ueberlegungen angestellt werden. Mit Genugtuung darf ich als Solothurner feststellen, dass mit der «Bahn 2000» für unseren Kanton viele Wünsche in Erfüllung gehen. Stichwortartig seien sie erwähnt: Berücksichtigung der Mittelzentren, Aufwertung der Jura-südfusslinie, Halbstundentakt für Solothurn und Olten, umsteigefreie Direktverbindungen; auch Grenchen kann dank eines kleinen Entgegenkommens profitieren.

Eine kantonale Arbeitsgruppe, die das Konzept bewertete, ist zur Ueberzeugung gelangt, dass sich die Zielsetzungen von «Bahn 2000» nicht ohne Neubaustrecken realisieren lassen. Gerade die Region Solothurn profitiert durch die Variante Süd plus so stark, dass ich heute dieser Lösung den Vorzug geben muss. Die Varianten Nord und Süd-Süd brächten für Olten durch die Umfahrung zu grosse Nachteile. Bezüglich Variante Süd-Süd erwarte ich noch mit Spannung die bundesrätliche Antwort. Heute bin ich begeisterter Anhänger des Konzeptes und für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage.

**M. Debétaz:** Si je suis favorable au libre-choix des moyens de transport, je suis simultanément d'avis qu'il faut accroître l'activité du rail. C'est le but poursuivi par RAIL 2000. Il faut stimuler l'envie de voyager en train. Avec RAIL 2000, le réseau national sera amélioré. Les régions et les cantons doivent également trouver leur compte dans cette amélioration. Nous devons aussi être vigilants dans le contexte international, et plus particulièrement européen.

Je voudrais faire quelques remarques sur ce point, au sujet du trafic voyageurs, sans sous-estimer l'importance du trafic marchandises. Notre pays a toujours assumé une fonction de carrefour dans les communications européennes. Le réseau «Trans-Europe Express» a disparu. Alors que la Suisse perdait une position privilégiée, les réseaux ferroviaires des Etats voisins se sont améliorés; cette progression continue.

Il faut que nous soyons actifs, nous aussi, il faut que nous soyons «entreprenants». C'est la volonté du Conseil fédéral et de nos Chemins de fer fédéraux. Elle est très nettement exprimée dans le message. J'ajoute qu'hier à Liège, devant des représentants de l'Assemblée parlementaire du Conseil

de l'Europe et du Parlement européen, M. Schlumpf, conseiller fédéral, a présenté un important exposé qui a fait une très forte impression. Je tiens à réitérer à notre dynamique ministre des transports mes compliments reconnaissants.

Permettez-moi, dans ce contexte, de rappeler l'importance de la ligne du Simplon. Il faut améliorer l'infrastructure et la superstructure de cette ligne, accroître la vitesse commerciale des trains et mettre en service un matériel roulant moderne et performant. Il faut assurer la liaison directe Paris-Milan. Nous avons déjà parlé à maintes reprises de l'amélioration de la ligne du Simplon, mais on ne le dira jamais trop, cela doit être un objectif prioritaire.

Une des décisions importantes que devait prendre notre commission avait trait aux variantes Nord, Sud et Sud-plus, dont le président de la commission a présenté tout à l'heure, équitablement, les divers éléments. J'approuve la variante Sud-plus. Les études complémentaires faites à ce sujet et la visite sur place m'ont convaincu de la pleine justification de la nouvelle variante. M. le président de la commission vient de l'expliquer de façon objective. La pesée des intérêts légitimes à prendre en considération conduit au choix de cette variante Sud-plus. Les améliorations que son exécution apportera à la ligne du pied du Jura sont nécessaires et légitimes.

Au chapitre des propositions présentées par les compagnies privées, j'ai évoqué en séance de commission la proposition de créer une ligne Montreux-Interlaken-Lucerne. Il s'agit entre autres de promouvoir l'utilisation du rail par les touristes suisses et étrangers visitant notre pays. Je remercie le Conseil fédéral de son appréciation positive au sujet de cette ligne.

Nous sommes au stade de l'étude du projet RAIL 2000, dont le but est de contribuer au développement des transports publics dans nos cantons et dans nos régions. La mise en oeuvre de ce projet, d'une importance considérable, son exécution, doivent être conçues dans le même esprit: tenir compte des intérêts légitimes des cantons et des régions. Les membres de la commission ont reçu de multiples interventions, cela démontre le très grand intérêt suscité par RAIL 2000. Il y eut aussi des oppositions. M. le président de la commission s'est également exprimé sur ces points. Pour prévenir, pour dissiper les oppositions, l'information en temps opportun des autorités cantonales me paraît fondamentale et l'intérêt général commande d'associer les cantons aux études d'avant-projet. Je remercie d'ores et déjà le Conseil fédéral et les Chemins de fer fédéraux d'agir dans ce sens.

En conclusion, c'est avec conviction que j'entre en matière et que je vous engage à donner suite aux propositions de notre commission.

**Gerber:** Das Konzept «Bahn 2000» führt im Kanton Bern seit längerer Zeit zu Diskussionen und Auseinandersetzungen. Die Zielsetzungen des Konzeptes werden mit Ausnahme der Schaffung von neuen Direktverbindungen im allgemeinen begrüsst. Gegen die Schaffung von Neubaulinien hat sich vor allem im Oberaargau eine starke Opposition formiert. Wir Berner sind uns bewusst, dass das Konzept «Bahn 2000» eine nationale Aufgabe darstellt, in der der Kanton Bern Brückenfunktion zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz zu übernehmen hat. Die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur für den Schienenverkehr ist ein wichtiger Bestandteil dieser Brückenfunktion. Mit der vorgesehenen Neubaustrecke Mattstetten-Oltén wird dem Kanton Bern wohl die Hauptlast der «Bahn 2000» übertragen. Die Flächenverluste der Land- und Forstwirtschaft sowie die Eingriffe in Land- und Siedlungsstruktur sind beträchtlich. Die Zustimmung des Kantons Bern zum Konzept «Bahn 2000» war seinerzeit von der Berner Regierung an folgende Bedingungen geknüpft worden:

1. Rasche Realisierung;
2. Wahl der Variante Nord der Neubaustrecke Mattstetten-Oltén;
3. Integration des Knotenpunktes Biel.

Zum Bedauern der Berner Regierung haben sowohl der Nationalrat als auch unsere vorberatende Verkehrskommission nun aber der Variante Süd plus zugestimmt. Die Variante Süd plus hat aus unserer Sicht vor allem folgende Nachteile: Sie beansprucht über grössere Strecken bisher unberührtes, gutes Land- und Forstwirtschaftsgebiet. Sie führt im Raum Herzogenbuchsee-Langenthal zudem durch den Siedlungsbereich von Regionalzentren. Beim Landbedarf fällt der absolute Verbrauch von 92 Hektaren ins Gewicht, aber auch die Zerstückelung vieler gut arrondierter Betriebe mit allen Anpassungsfolgen. Nach dem klaren Entscheid des Nationalrates und unserer vorberatenden Kommission für die Variante Süd plus hat sich auch die Berner Regierung mit der voraussehbaren politischen Realität auseinandersetzen müssen. Sie erwartet vom Bund für den Fall eines definitiven Beschlusses, dass er die Variante Süd plus in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Planungsregionen und den betroffenen Gemeinden so umweltfreundlich als nur möglich gestaltet. Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf, in diesem Rat eine entsprechende Zusicherung von Bundesseite abzugeben.

Ein grosser Teil der Bewohner der direkt betroffenen Gebiete unseres Kantons können sich aber mit der vorgesehenen Linie Süd plus nicht abfinden. Sie haben sich zu einem Komitee gegen Neubaustrecken im Konzept «Bahn 2000» zusammengeschlossen. Die Kritik der Opponenten richtet sich nicht gegen das Konzept «Bahn 2000» als solches, sondern gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Sie sehen eine Realisierung der «Bahn 2000» über eine Verbesserung und den Ausbau der heute bestehenden Stammstrecken.

Nun haben sowohl der Nationalrat als auch unsere Kommission den Bundesbeschluss A über die Kenntnisnahme vom Konzept «Bahn 2000» wie auch den Bundesbeschluss B über den Bau neuer Linien der SBB in einem einzigen Beschluss zusammengefasst, also das Konzept mit dem Linienneubau verknüpft. Mit der Verknüpfung der beiden Beschlüsse über Konzept und Neubaustrecken wird der Gegner der Neubaustrecken gezwungen, über das Referendum auch das Konzept zu bekämpfen. Sollte in einer eventuellen Volksabstimmung die Vorlage verworfen werden, wäre vollkommen unklar, ob sich der negative Entscheid gegen das Konzept oder die Neubaustrecken oder gegen beides gerichtet hat. Ein derartiges Vorgehen scheint mir rechtlich und politisch unerwünscht zu sein.

Herr Bundesrat Schlumpf hat im Nationalrat dazu erklärt, das Bundesamt für Justiz habe in einem Gutachten Bedenken geäussert und einer solchen Koppelung von Beschlüssen widersprochen, und zwar mit der juristischen Begründung, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht Rechtssatzcharakter habe. In einem referendumpflichtigen Erlass dürften nur Rechtssätze enthalten sein. Wenn man beginnen wollte, Verwaltungsakte, die nicht Rechtssatzcharakter hätten, also nicht generell-abstrakte Normen darstellten, in allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse hineinzunehmen und dem Referendum zu unterstellen, dann gelangte man allmählich zu einem allgemeinen Verwaltungsreferendum. Soweit Herr Bundesrat Schlumpf im Nationalrat zur rechtlichen Seite. Auch politisch schiene mir die klare Trennung des Konzeptbeschlusses A vom referendumpflichtigen Linienbeschluss B für den Fall eines Referendums eine sauberere Lösung zu sein. Ich bitte Sie deshalb, in der Detailberatung auf den Bundesbeschluss A einzutreten, ihn gutzuheissen und auch dem Bundesbeschluss B gemäss Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

**Hefti:** Ich möchte nur darauf hinweisen, dass die Finanzierung der «Bahn 2000» noch nicht gesichert ist.

**Jagmetti:** Wie mein Ratskollege Stucki, finde ich das Konzept der «Bahn 2000» sehr gut und stimme ihm gerne zu. Wenn ich hier einen Vorbehalt anzubringen und zwei Fragen zu stellen habe, so betreffen sie nicht den Grundsatz, sondern einen Teil des Projektes, und zwar nicht jenen, über den am meisten geschrieben worden ist.

Wenn man das Konzept anschaut, dann könnte man etwas pointiert sagen, es handle sich nicht um eine «Bahn 2000», sondern um eine «Mittelland-Bahn 2000». Es fehlt im Konzept jede Verbesserung auf der Nord-Süd-Achse südlich von Luzern und Zug. Wenn die Linienverbesserungen im Anhang 6 betrachtet werden, wird das ersichtlich. Gewiss wird das Konzept durch ein solches für die konzessionierten Transportunternehmen ergänzt werden, das kennen wir, aber die SBB-Linien in diesem Bereich – insbesondere die Gotthardstrecke – fehlen. Wir wissen natürlich alle, dass uns hier noch Entscheide über die Alpentransversale erwarten, und wir wissen auch, dass an dieser Gotthardstrecke im Hinblick auf den Huckepack-Verkehr Massnahmen ergriffen worden sind zur Ausweitung – wenn ich das richtig sage – des Lichtraumprofils.

Ich möchte in diesem Zusammenhang zwei Fragen an Herrn Bundesrat Schlumpf stellen: Könnte nicht noch vor der Eröffnung der Eisenbahn-Alpentransversale, die ja nicht morgen erfolgen wird, etwas zur Verbesserung des Reisenden-Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse getan werden? Zweitens: Hätte nicht in diesem grossen Projekt mit seinen vielen Milliarden Franken Kosten eine zweispurige Zufahrt von Zürich an die Nord-Süd-Achse Platz gehabt? Die Strecke, die von Zürich an die Nord-Süd-Achse führt, besteht aus einer Einspurstrecke. Ich frage mich, ob hier nicht noch eine Lücke geschlossen werden könnte. Das sind die beiden Fragen, die ich an Herrn Bundesrat Schlumpf richte. Ich betone noch einmal: sie betreffen einen im übrigen ausgezeichneten Vorschlag.

**Belser:** Ich bin damit einverstanden, dass man die Bahn so ausbaut, dass sie auch im 21. Jahrhundert noch einen bedeutenden Beitrag an die Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten kann. Deshalb stimme ich dem Konzept «Bahn 2000» zu.

Wie im Nationalrat galt auch bei uns ein wesentlicher Teil der Debatte den Neubaustrecken, vor allem im Raum Mattstetten-Rothrist. Man vergisst dabei gerne, dass – im flächenmässigen Vergleich – der Kanton Basel-Landschaft am stärksten durch das Konzept «Bahn 2000» betroffen wird. Die Baselbieter Regierung hat sich trotzdem sehr früh positiv zu den Plänen des Bundes und der SBB geäussert. Das scheint etwas voreilig gewesen zu sein.

Wir entscheiden heute über die Linienführung; das sei zugegeben. Durch zwei Tunnelprojekte werden wesentliche Teile unseres Kantons entlastet. Im mittleren Kantonsteil, von Liestal bis Sissach, werden aber Siedlungsgebiete schwerwiegend beeinträchtigt – meine Wohngemeinde Lausen wohl am meisten. Hier werden zwar nicht Wälder zerschnitten, aber Wohngebiete.

«Umwelt ist nicht nur Land, Umwelt sind auch die menschlichen Lebens- und Arbeitsräume», haben Sie, Herr Bundesrat, in der nationalrätlichen Debatte betont. Ich kann Ihnen beipflichten. Das bedingt aber, dass sich die Bundesbahnen für das mittlere Baselbiet noch bessere Lösungen einfallen lassen. Ich werde den Verdacht nicht los, dass man die grundsätzlich zustimmende Haltung unseres Kantons dazu benutzt, um die Anliegen des mittleren Baselbiets möglichst billig zu erledigen. Ich erwarte, dass die Bundesbahnen ernsthaftere Anstrengungen unternehmen, um in diesem Gebiet zu annehmbaren Lösungen zu kommen.

Vergessen wir eines nicht: Für den Kanton Basel-Landschaft sind die Vorteile der «Bahn 2000» nicht so deutlich ersichtlich wie für andere Regionen. Das sollte eigentlich dazu zwingen, dass man auch die Nachteile um so entschiedener verringert, denn das Konzept «Bahn 2000» muss wahrscheinlich noch durch das Nadelöhr einer Volksabstimmung.

**Schoch:** Ich äussere mich hier, weil ich für einmal ein ganz bestimmtes regionalpolitisches Anliegen vertreten möchte; ein Anliegen, das – nach meiner Beurteilung – in dieser Eintretensdebatte vorgebracht werden muss.

Bevor ich Ihnen dieses Anliegen aber formuliere, kann ich mir eine vielleicht etwas spitze Bemerkung nicht verkneifen. Wir diskutieren hier drei Themenbereiche, nämlich zum einen und ersten das Konzept «Bahn 2000», zum zweiten einen Baubeschluss für neue SBB-Linien und zum dritten einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 5,1 Milliarden Franken. Entsprechend dieser Aufteilung in drei Themenbereiche unterbreitet uns der Bundesrat in seiner Botschaft ja auch drei Bundesbeschlüsse.

Alles miteinander wird unter der Gesamtüberschrift «Bahn 2000» verkauft. Ausgerechnet das Konzept «Bahn 2000» könnte aber, wenn es nichts kosten würde oder sogar wenn die Kosten in einem bestimmten Umfang noch mitberücksichtigt werden, ohne weiteres auch ohne das Parlament realisiert werden. Der Taktfahrplan zum Beispiel, der nach meiner Beurteilung einen wohl fast ebenso gravierenden Eingriff bedeutete wie das Konzept «Bahn 2000», ist ja auch ohne uns realisiert worden, bei aller Anerkennung der Vorteile, die der Taktfahrplan brachte. Es kommt aber dazu, dass ausgerechnet das Konzept «Bahn 2000», also das, was dem gesamten Paket den Namen gegeben hat, zwar ein Konzept ist, aber ohne jegliche Verbindlichkeit. Wir können uns in keiner Weise auf die Angaben verlassen, die in der Botschaft enthalten sind, während sich Departement und SBB – das ist durchaus natürlich – selbstverständlich nach unseren Beschlussfassungen auf den Baubeschluss und auf die Verpflichtungskredite stützen werden. Wir müssen uns aber über die Diskrepanz doch Rechenschaft ablegen.

Gesamthaft gesehen ist die Art und Weise, wie uns diese Vorlage präsentiert worden ist, eine überaus reife, ja eine geradezu faszinierende Marketing-Leistung.

Es ist heute gesagt worden, man habe sich zum Projekt NHT nicht bekennen können. Herr Weber hat sogar erklärt, er hätte beim Projekt NHT in einem gegnerischen Komitee mitgewirkt. Das Konzept «Bahn 2000» ist zwar nicht genau das gleiche wie das Konzept NHT. Das gebe ich ohne weiteres zu. Es ist z. B. teurer als das Konzept NHT. «Bahn 2000» ist aber etwas Aehnliches wie die NHT, es ist nur sehr, sehr viel schöner und viel eingängiger verpackt. Das musste doch gesagt sein! Es ändert aber nichts daran, dass ich mit der Vorlage einverstanden bin und dass ich den Bundesbeschlüssen zustimmen werde.

Nun zu meinem Anliegen, ein Anliegen, das in den Bereich des neuen Konzeptes gehört. Es ist eine ganz einfache, kurz zu begründende Sache. Es geht nämlich darum, dass alle Züge aus dem Raum Ostschweiz – für einmal beginnt die Ostschweiz hier bereits beim Flughafenbahnhof Kloten –, dass also alle Züge aus dem Gebiet östlich von Kloten, bevor sie in das Mittelland und nach Bern weiterfahren, in den Sackbahnhof Zürich einfahren, und dass dadurch die Reisezeiten ins Mittelland und nach Bern um etwas mehr als 20 Minuten verlängert werden. Soll – wie mit dem Konzept «Bahn 2000» ja angestrebt wird – tatsächlich eine spürbare Verkürzung der Gesamtreisezeiten erzielt werden können, dann müsste für die Ostschweizer – mindestens zu einem nennenswerten Teil – der Umweg über den Sackbahnhof Zürich vermieden werden können; dieser Umweg müsste ausgemerzt werden können, z. B. in der Weise, dass beim Halbstundentakt vielleicht jeder zweite Zug direkt vom Flughafenbahnhof Kloten aus ins Mittelland und nach Bern–Freiburg–Lausanne–Genf weiterfährt: an der Weise – ich habe mich nicht erkundigt, aber ich gehe mit aller Selbstverständlichkeit davon aus –, wie heute nachmittag auch der Extrazug nach St. Gallen und später nach Appenzell direkt von Altstetten nach Oerlikon fahren wird und nicht zuerst in den Sackbahnhof Zürich.

Ich gebe zu, ich vertrete hier für einmal ein regionalpolitisches Anliegen, ja sogar mehr, ein Anliegen, das den Parlamentariern aus der Ostschweiz wohl am allermeisten am Herzen liegen muss. Herr Schmid und auch die beiden Vertreter aus dem Kanton St. Gallen sind da mit mir sicher einverstanden. Aber ich meine, dass ich ausnahmsweise auch einmal ein Anliegen vertreten durfte, das unserer Region einen spürbaren Vorteil bringen würde.

**Affolter:** Sie haben es aus verschiedenen Voten heraushören müssen: es gibt tatsächlich verschiedene Paar Stiefel in dieser Frage. Sie hörten die Äusserungen der Vertreter des Kantons Bern, meinen Kollegen aus dem Kanton Solothurn, neuerdings haben sich die Kantone Basel-Landschaft und Freiburg auch geregt. Es gibt Regionen und Kantone in diesem Land, die vor allem von besseren und häufigeren Verbindungen zwischen den einzelnen Landesteilen und Agglomerationen, von den Attraktivitätssteigerungen im öffentlichen Schienenverkehr – kurz von «Bahn 2000» – profitieren. Es liegt auch im Trend der Zeit, dass man den öffentlichen Verkehr angesichts der Umweltbedrohungen und –belastungen privilegieren möchte.

Es gibt aber auch Kantone und Regionen, die die Zeche zu bezahlen haben, die die Opfer zu erbringen haben; wenn ich von Opfern rede, meine ich Einbussen an fruchtbarem Land, Eingriffe in Naturschutz- und Erholungsgebiete, Zerschneidungen von Höfen, Immissionen usw. Dort ist Opposition entstanden – virulente, vehemente Opposition. Und an uns, die wir aus diesen Gebieten kommen, wird diese Opposition nun herangetragen. Ich muss diesen oppositionellen Stimmen Gehör schenken; sie sind getragen aus der Sorge um Land, Scholle und Heimat.

Die SBB und die vorberatenden Instanzen des Bundes haben seinerzeit das Projekt der Neuen Haupttransversalen (NHT) präsentiert und dies als die beste, als unbedingt zu verwirklichende Lösung dargestellt. Es gebe keine bessere Lösung, wurde gesagt. Wir haben seinerzeit diese Lösung bekämpft. Ich war Präsident der Kommission, welche im Auftrag unseres Kantons diese NHT untersuchte. Wir haben sie bekämpft, weil es keineswegs die beste war – es war überhaupt keine Lösung! Sie hätte einzig die grossen Agglomerationen zusammengeführt, während die Mittellandkantone, welche die Last zu tragen gehabt hätten, buchstäblich das Nachsehen gehabt hätten. Man hat vor diesen Widerständen kapituliert.

Es kam die «Bahn 2000» als bessere Lösung, weil sie die Einbettung der Neubaustrecken in ein umfassendes Konzept des Schienenverkehrs vorsah, das mehr oder weniger landesweite Verkehrsvorteile in sich schliesst. Dort liegt das, was offenbar Herr Schoch nicht eingesehen hat: Es geht hier nicht bloss um eine neue Verpackung der NHT, sondern – deshalb können wir heute zu dieser «Bahn 2000» mit Vorbehalt Ja sagen – um eine eindeutige Aenderung des seinerzeitigen NHT-Konzeptes. Die Landopfer, die Beeinträchtigung der Landschaft durch die Neubaustrecken, verbleiben hingegen nach wie vor bei den direkt betroffenen Kantonen; dazu sind hauptsächlich Bern und Solothurn zu zählen. Ihnen wird dieser Solidaritätsbeitrag auf dem Altar landesweiter Verbesserungen der öffentlichen Verkehrsverbindungen abverlangt.

Die solothurnische Regierung widersetzt sich heute – wegen dieser entscheidenden Verbesserung des seinerzeitigen NHT-Konzeptes – nicht mehr grundsätzlich den Plänen für die «Bahn 2000», vor allem auch, weil man vernünftigerweise auf die Variante Nord verzichtet und auf die Variante Süd plus eingewenkt hat. Aber wir als Volks- und Landesvertreter haben gegenüber dem Bürger und vor allem auch gegenüber den direkt betroffenen Anwohnern diesen Solidaritätsbeitrag zu vertreten.

Ich möchte die Wünsche und Auflagen nicht mehr wiederholen und Herr Bundesrat Schlumpf auch nicht einladen, hier noch lange Erläuterungen abzugeben. Sie haben gehört, was wir punkto Linienführung im Wasseramt wünschen. Ich möchte nur sagen: Der Bundesrat tut gut daran, sie ernst zu nehmen, und sie gründlich abzuklären. Diese bereits heute morgen von anderer Seite verlangte Zusicherung möchten wir, Herr Bundesrat Schlumpf, in diesem Saal auch noch einmal hören.

Ich habe noch einen Gedanken beizutragen, der mich in der ganzen Sache etwas skeptisch macht. Ich habe vorhin gesagt, «Bahn 2000» sei eine bessere Lösung als die NHT. Ich habe nicht gesagt, es sei die beste. «Bahn 2000» ist für mich vorderhand deshalb nicht die beste Lösung, weil meiner Ansicht nach ein triftiger Einwand noch nicht ausge-

räumt ist. Deshalb kann ich auch nicht in die Begeisterung verfallen, die mein Kollege aus dem Kanton Solothurn vorhin an den Tag gelegt hat. Ich zweifle – das ist nun ein grundsätzliches Bedenken – am Umsteigeeffekt dieses Konzeptes. Wird von diesem um 60 Prozent vergrösserten und verdichteten öffentlichen Verkehrsangebot nach dessen Verwirklichung tatsächlich auch entsprechend Gebrauch gemacht?

Wir wissen alle, dass die Mobilität eine der bedeutendsten Errungenschaften und Fortschritte dieses Jahrhunderts ist. Ob sie in jeder Beziehung ein Fortschritt ist, wollen wir jetzt nicht diskutieren; aber die Mobilität hat den Menschen frei gemacht. (*Zwischenruf Miville:* Scheinbar!) Die Mobilität ist zu einem Grundbedürfnis des Menschen der heutigen Zeit geworden. Man wird den Menschen, der auch das Automobil als materielles Befreiungsmittel für seine individuelle Lebens- und Freizeitgestaltung kennen und schätzen gelernt hat, nur schwer dazu bringen können, sich nun im erhofften Ausmass auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzugewöhnen; man kann ihn nicht so leicht umerziehen. So habe ich denn immer noch meine Zweifel, ob angesichts der stets zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse des modernen Menschen trotz allen Verlockungen, Erleichterungen und Verbilligungen, die das Konzept «Bahn 2000» in Aussicht stellt, der erhoffte Umsteigeeffekt wirklich erreicht wird. Um es krass zu sagen und auf die aktuelle Situation zu beziehen: Es wäre schlimm, wenn nach Fertigstellung des Konzeptes «Bahn 2000» diejenigen Mitbürger, die nun für den Bahnbau Opfer zu erbringen haben – ich habe sie geschildert – quasi mit der Faust im Sack zusehen müssten, wie die Züge wohl im Halbstundentakt und mit 200 km/h, aber halb- oder ganz leer durch die Landschaft brausen. Wir können diese Frage heute nicht beantworten, Herr Bundesrat Schlumpf kann es auch nicht. Man kann nur Mutmassungen anstellen.

Das muss aber dazu führen, dass wirklich alles daran gesetzt wird, die Eingriffe in die Landschaft, die uns ernstzunehmende Sorge bereiten, möglichst klein zu halten. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden – nicht im Alleingang – und unter Berücksichtigung der Resultate der Umweltverträglichkeitsprüfungen geschehen. Es dürfen keine Kosten gescheut werden, um den berechtigten Anliegen des Landschaftsschutzes entgegenzukommen. Wir dürfen von den Bundesbehörden erwarten, dass sie, wenn wir ja sagen, das ihre dazu beitragen, diese Verluste möglichst klein zu halten.

**Hänsenberger:** Der Kanton Bern hat eine etwas besondere Stellung in der Frage der «Bahn 2000», weil er aus seiner Geschichte und aus derjenigen der Eidgenossenschaft heraus in einer besonderen Position steht. Diese Position hat seinerzeit auch die Wahl Berns zur Hauptstadt unseres Landes mit beeinflusst. Der Kanton Bern ist seit jeher ein Bindeglied zwischen Deutsch und Welsch in diesem Land, und Bern hat den Verbindungen zwischen Westen und Osten immer grosse Bedeutung zugemessen. Wenn wir die historische Heerstrasse betrachten, die von Bern aus in den Aargau ging, so führte sie damals schon souverän an Burgdorf und Langenthal vorbei, obwohl das bereits damals wichtige Ortschaften waren; sie ging an diesen Ortschaften vorbei direkt nach Aarburg. Das können Sie mit einem Lineal auf der Karte kontrollieren. Bern wird 1986 nicht abseits stehen und wird die «Bahn 2000» – sie wurde als Jahrhundertwerk bezeichnet – nicht verhindern. Wir sind an einer guten, schnellen Verbindung zwischen der Westschweiz und der Zentralschweiz interessiert.

Ein moderner Schienenverkehr ist wichtig und in mancher Hinsicht unersetzlich. Auch wenn Herr Affolter das Lied der Mobilität singt, so wird es doch immer Leute geben, die das Auto nicht benutzen können oder wollen. Seien wir froh darüber. Es wird immer Leute geben, die auf Bahnverbindungen angewiesen sind. Es wäre ein grosser Fehler, wenn wir den Schienenverkehr nicht aufrechterhalten würden. Das heisst auch, dass wir ihn modernisieren müssen. Wenn wir diese Verbindungen Ost-West, die für das Wohler-

gehen des Schweizerlandes richtig sind, bejahen, müssen wir auch die damit verbundenen Nachteile, die das Bernerland erleidet, in Kauf nehmen. Wir haben aber von Bern aus berechnete Anliegen anzumelden. Mein Kollege Gerber hat das bereits getan. Bern ist ein Agrarkanton, Bern hat mit der Autobahn N 1 grosse Güterzusammenlegungen durchgeführt. Es muss nun, wenn ein oder zwei neue Verkehrsstränge durch dieses Gebiet führen sollen, eine möglichst schonende Linienführung gefunden werden. Das verlangt Bern.

Der Bund hat mit der Idee der Sicherung der Fruchtfolgeflächen den Kanton Bern zu einer hektischen Tätigkeit angestachelt und ihm einen Grossteil der für Notzeiten freizuhaltenen Flächen überbunden. Der Kanton Bern kann deshalb auch verlangen, dass man bei der Linienführung für nationale Werke – so wichtig sie auch sind – auf seine Landwirtschaft Rücksicht nimmt.

Zu den Varianten nur zwei Ueberlegungen: Für den Kanton Bern ist die Aufwertung Biels zu einem vollen Knotenpunkt sehr wichtig, denn wir wollen auch hier den französisch sprechenden Teil unseres Kantons und die Welschschweiz möglichst begünstigen. Nord- und Süd-Variante lassen in dieser Frage eine Gleichbehandlung zu; das ergäbe eine Aufwertung der Jurafusslinie auf den gleichen Wert wie die Mittellandlinie.

Die zweite Bemerkung: Ich bin mit Walter Weber gespannt auf die Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf zur Variante Süd-Süd, zu den Anregungen, die Nationalrat Nussbaumer gemacht hat. Das sollte noch einmal ganz genau geprüft werden.

Nun zu der Aufteilung der Vorlage in die Teile A und B, wie sie der Bundesrat vorgenommen hat und wie sie mein Kollege Gerber in seinem Antrag fordert: Zweifellos hat der Bundesrat seine Gründe gehabt, den Grundsatzbeschluss, das Konzept «Bahn 2000» in einem separaten Beschluss zu halten und die dem Referendum unterstehenden Neubaustrecken ebenfalls in einem separaten Beschluss. So wäre es grundsätzlich möglich, das Konzept zu akzeptieren, aber gegen die Neubaustrecken aufzutreten. Man kann so argumentieren, ich gebe das zu. Persönlich komme ich zu einer anderen Ueberlegung.

Wenn die «Bahn 2000» und die damit verbundene Aufwertung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich ist, ohne dass diese vier Neubaustrecken errichtet werden, muss der Grundsatzbeschluss zusammen mit den Neubaustrecken dem Volk vorgelegt werden können. Es wäre in der Tat unlogisch, zwar dem Grundsatz nach zu «Bahn 2000» ja zu sagen, aber dann auf die Ausführung der Strecken zu verzichten, die das Rückgrat für diese Neukonzeption bilden müssen.

So komme ich persönlich zum Antrag, dem Nationalrat hier zuzustimmen und den Antrag Gerber abzulehnen. Ich stimme aber mit Kollege Gerber überein, dass der Bundesrat sein Gewicht einsetzen soll, um bei den SBB zu veranlassen, alle vernünftigerweise möglichen Varianten, die Land, Wald und Leute schonen, die wirklich umweltschützend sind, zu prüfen und gegebenenfalls auch auszuführen, auch wenn damit Mehrkosten verbunden sein sollten. Insbesondere ist jede Verbesserung im Sinne des Antrages Nussbaumer noch zu prüfen, und, wie Herr Affolter gesagt hat, die Verbindung mit Gemeinden, Regionen und Kantonen weiter zu suchen und zu pflegen.

**Bundesrat Schlumpf:** Es ist mir ein Anliegen, Ihnen vorweg für die sehr gute Aufnahme dieses Vorhabens zu danken. Sie haben damit auch zum Ausdruck gebracht, dass Sie nach vorne blicken, dass Sie der Einzelfrage entsprechend ihrer verkehrspolitischen Bedeutung Gewicht beimessen und dass Sie die Einzelfrage in eine Gesamtverkehrspolitik einordnen, welche auch in eine Gesamtpolitik eingebettet sein muss. Sie haben dies im Laufe dieses Jahres schon mehrmals bewiesen.

Ich möchte Herrn Piller danken. Er hat die Vorlage ausgezeichnet präsentiert. Es ist dazu meinerseits wenig beizutragen. Ich kann mich im wesentlichen auf Stellungnahmen zu

aufgeworfenen Fragen beschränken, und dann zum Antrag von Herrn Ständerat Gerber Stellung nehmen.

Ich möchte noch einmal feststellen: «Bahn 2000» liegt haargenau in der Richtung der koordinierten Verkehrspolitik. Es ist das bedeutendste Glied in der Realisierung einer solchen Verkehrspolitik. Sie ist in der KVP fugenlos integriert und stimmt auch mit dem neuen SBB-Leistungsauftrag überein. Dieser bezieht sich allerdings nur auf das 3000-Kilometer-Netz der SBB. Die «Bahn 2000» ist – sie erstreckt sich über das gesamte Schienennetz auch der KTU und umfasst 5000 km – gleichsam die Weiterführung der Philosophie, die Sie mit dem Leistungsauftrag SBB akzeptiert haben, nämlich dass die finanzielle Verantwortung für das Schienennetz und für die Infrastruktur beim Bund liege, die Verantwortung für den Betrieb aber bei den Unternehmungen.

Das landesweite Angebot der «Bahn 2000» kostet den Bund einmal im SBB-Netz 5,4 Milliarden. Es wurde hier noch die alte Zahl erwähnt. Das war ohne Variante Süd plus, mit der Verdoppelung für den Umweltschutz. Dazu kommt noch eine Milliarde Franken Bundesgelder für «Bahn 2000»-bezogene Investitionen in das KTU-Netz. Für das KTU-Netz kommt allerdings ungefähr eine weitere Milliarde Franken Bundesgelder unter dem Titel «Technische Erneuerungen» hinzu, die nicht auf die «Bahn 2000» bezogen ist. Das heisst, dass der Bund für das KTU-Netz während des Baus von «Bahn 2000» insgesamt 2 Milliarden Franken zur Realisierung aufwenden wird, zur einen Hälfte für die «Bahn 2000», zur anderen Hälfte für andere technische Erneuerungen. Zum Verteilschlüssel bei der Finanzierung: Der Bund bezahlt im Bereich der KTU ungefähr die Hälfte der Investitionen. Es kommen etwa gleich viele «Kantonsfranken» hinzu. Gemäss dieser Aufteilung wird der Aufwand im KTU-Netz von Bund und Kantonen bis zum Ende dieses Jahrhunderts etwa 4 Milliarden Franken ausmachen. Die Relation von 4 Milliarden für Investitionen im KTU-Netz (2000 km) und 5,4 Milliarden Bundesfranken im SBB-Netz (3000 km) ist sogar nach den Streckenanteilen und damit nach den Versorgungsräumen recht gut ausgeglichen.

Für die KTU realisieren wir das Bundesprogramm mit zwei Rahmenkrediten (7. und 8. Rahmenkredit). Einer davon ist bereits beschlossen. Die Botschaft ist vorhanden; Sie werden sie im kommenden Jahr behandeln. Es handelt sich um eine Summe von etwa 930 Millionen Franken, also bereits etwa die Hälfte dieser gesamten Bundebranche, die ich erwähnt habe.

Es wurden richtigerweise zwei Fragen aufgeworfen, die beide mit der Wirtschaftlichkeit zusammenhängen. Vorerst: Lässt sich das erwirtschaften? Herr Stucki hat von den Folgekosten gesprochen. Aus derartigen Investitionen und den betrieblichen Konsequenzen wie Verdichtungen des Fahrplanes, Steigerung des Angebotes usw. resultieren Daueraufwendungen.

Die andere Frage: Kommen wir dem gesetzlichen Auftrag nach, wonach Ausgaben auch finanziert werden müssen? Beide Fragen können bejaht werden. Die Annahmen, die uns zu dieser Bejahung führen, sind durchaus realistisch. Die Wirtschaftlichkeit dieser Investitionen bis zum Jahr 2000 kann bejaht werden, wenn wir davon ausgehen, dass die SBB und in ihrem Bereich die KTU in diesem Zeitraum die Frequenzen um etwa 30 Prozent anheben können.

Man könnte hier eine fatalistische Ueberlegung anstellen, nämlich: Was würde passieren, wenn wir diese Angebotsverbesserung, diese wesentliche Verstärkung der Infrastruktur bei KTU und SBB, nicht realisieren würden? Wir rechnen damit, dass der Gesamtverkehr bis zum Jahr 2000 um mindestens 30 Prozent zunehmen wird. Das sind recht zurückhaltende Annahmen, die unter anderem von der Hochschule St. Gallen gemacht worden sind und die auch wir im Rahmen der CEMT berechnet haben.

Es wird doch kein Mensch glauben, dass wir massive repressive Massnahmen gegen eine Verkehrszunahme in unserem Land ergreifen könnten, ohne dass *stante pede* die Retorsionen in unseren Nachbarländern einsetzen würden! Das wird immer wieder vergessen; ich bin Herrn Debétaz sehr dankbar dafür, dass er an den europäischen Bezug erinnerte. Ich

danke ihm auch für seine freundlichen Worte. Bei einem Vergleich zwischen den Verkehrsanteilen des Auslandes in der Schweiz, sowohl Import, Export als auch Transit, und umgekehrt den Verkehrsanteilen von Schweizern und der Schweizer Wirtschaft im Ausland ziehen wir ganz eindeutig den kürzeren. Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass wir im Hinblick auf unsere Binnenlage und auf unsere Wirtschaftsstruktur mit der starken Import/Export-Bezogenheit der Wirtschaft auf die ausländischen Verkehrswege angewiesen sind. Wir können also nicht einfach eine repressive Verkehrspolitik in Aussicht nehmen, um eine wachsende Mobilität zu verhindern. Es geht darum, den Modal split richtig zu gestalten, d. h. die Verkehrsinfrastruktur so auszurichten, dass man eine absehbare Verkehrszunahme in einem vernünftigen Rahmen – hoffentlich nicht im Ausmass der letzten Jahrzehnte – sinnvoll oder besser gesagt wesensgerecht bewältigen kann. Das ist die Philosophie.

Wenn wir nicht davon ausgehen dürfen, dass von einer Verkehrszunahme 30 Prozent bis zum Jahrhundertende auf den Schienenverkehr entfallen, kenne ich kein Rezept mehr zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Jahre 2000. Das ist ein Anteil, der unbedingt vom öffentlichen Verkehr übernommen werden muss, wenn wir nicht wieder an den Ausbau – und zwar einen landkostenden Ausbau – des Strassennetzes denken wollen.

Aus dieser Ueberlegung ergibt sich die durchaus realistische Annahme, dass wir eine Eigenwirtschaftlichkeit dieser Investitionen bis etwa zu ihrer Fertigstellung im Jahr 2000 erreichen, wenn diese 30 Prozent Verkehrsanteile von der Bahn übernommen werden können. Und gerade dafür brauchen wir diese Infrastruktur.

Die Schwäche des Antrages des Bundesrates bzw. des heutigen Antrages von Ständerat Gerber – man soll zu seinen Schwächen stehen – mit den Bundesbeschlüssen A, B, C ist – trotz aller rechtlich richtigen Ueberlegungen, die Ständerat Gerber hier angestellt hat –, dass ohne B die Bundesbeschlüsse A und C gegenstandslos werden. Ohne B, ohne diese Neubaustrecken – keine NHT, wir haben eine neue «Philosophie» – bliebe der Bundesbeschluss A toter Buchstabe. Ich möchte soweit gehen und sagen: Ich könnte es ohne die Realisierung der Neubaustrecken nicht verantworten, Ihnen die grosszügigen Investitionen im Ausmass von 2,7 Milliarden allein im SBB-Netz zu beantragen.

Zur Frage der Finanzierung: Diese Frage haben wir Jahr um Jahr zu lösen. Wir haben sie aber heute nicht für einen Aufwand, der im Jahre 2000 dann einmal 457 Millionen Franken in der Finanzrechnung betragen wird, zu lösen. Der Aufwand beträgt jetzt 28 Millionen Franken, wenn wir die Vereinabahn hinzurechnen, die auch in das Konzept «Bahn 2000» der KTU gehört, und steigt dann bis zum Ende des Jahrzehntes auf etwa 100 Millionen. Für diesen Mehraufwand hat der Bundesrat den nötigen Beschluss gefasst. Aber es bleibt eine gesetzliche Daueraufgabe, das Gleichgewicht des Bundeshaushaltes durch die Mittelbeanspruchung, die Jahr um Jahr in der Finanzrechnung zunehmen (bis man einmal die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht hat) nicht zu stören. Das ist unsere Verpflichtung. Sie muss richtig verstanden werden. Es steht nirgends geschrieben, dass das Parlament dafür sorgen müsse, dass das, was heute für das Jahr 1995 festgelegt wird, schon im Budget 1987 finanziert sein muss, sozusagen im Sinne einer *anticipando* Reservebildung. Aber es bleibt eine Dauerverpflichtung, über die wir uns nicht hinwegsetzen können.

Zu einigen Voten einige kurze Stellungnahmen. Neubaustrecke Freiburg: Ständerat Piller, Ihr Appell ist begründet, er gilt übrigens gleichermassen auch für die Ueberlegungen von Ständerat Belser. Sie dürfen uns vertrauen. Wir handeln nicht nach dem Phon-Prinzip bei Opposition gegen bundesrätliche Vorhaben. Die Phon-Stärke ist auch im Bereiche der Musik in keiner Art und Weise qualitätsbestimmend. Wir gehen von der Qualität der Kritik aus und nicht von der Lautstärke. Insofern werden die Behörden und die Bevölkerung in Basel-Landschaft und im Kanton Freiburg das genau gleiche Verständnis finden und den gleichen Anspruch haben auf jede mögliche – Ständerat Affolter, ich will das

sehr gerne bestätigen –, jede machbare, jede sinnvolle Rücksichtnahme für technische Verbesserungen: dies eben, um – ich lasse mich gerne dabei behaften, Herr Belser, was Sie zitiert haben – nicht nur Land und Landschaft, sondern auch den Menschen in seinem Lebens- und in seinem Arbeitsgebiet zu schützen und zu schonen.

In bezug auf die konkrete Variante Süd plus wurden die Gespräche mit den drei davon betroffenen Kantonsregierungen, den Behörden – Solothurn, Bern und Aargau – bereits aufgenommen sowie das Vorgehen, die Information, der Einbezug der Gemeinden, allenfalls noch anderer Organisationen vorbereitet. Jede mögliche Verbesserung – gerade auf dieser sensiblen Strecke – soll mit Blick auf Zerschneidung von Land, aber eben auch in bezug auf Vermeidung oder mögliche Reduktion von Emissionen vorgenommen werden. Das hat auch die nationalrätliche Kommission unterstrichen, indem sie bereit war, den Gesamtkredit, der nach Einbau der Variante Süd plus eigentlich 5,35 Milliarden Franken betragen hätte, um volle 50 Millionen Franken aufzustocken. So kommt man dann auf die 5,4 Milliarden. Diese zusätzlich vorgesehenen Kredite von 50 Millionen sind vorgesehen, um weitere land- und umweltschonende Massnahmen möglich zu machen, also in Ergänzung zu dem, was wir in unseren Konzepten unter diesem Titel bereits vorgesehen hatten. Das ist natürlich nicht nur für die Strecke Mattstetten–Rothrist gedacht, sondern für die ganzen 130 km Neubaustrecken. Es wird aber, weil der sensibelste Teil in diesem Raume liegt, zu einem grossen Teil natürlich hier investiert.

Ihre Appelle, die sehr begründet sind, die wir akzeptieren, rennen in diesem Bereich aber sicher auch offene Türen ein, oder mindestens Türen, die zur Oeffnung bereitstehen. Wir haben das doch wahrhaftig auch bewiesen, nicht nur indem wir Postulate zur Verbesserung von Strassen- oder Schienenführungen entgegengenommen haben; wir haben es durch Taten bewiesen.

Ständerat Gerber, es war doch ein Tatbeweis, dass der Departementschef entgegen allen Entscheiden der Vorinstanzen die Verlängerung des Grauholz-Tunnels der SBB bis hinaus in die Ebene von Mattstetten, bis zur Kiesgrube, bewilligte – Mehrkosten hin oder her –, um das landwirtschaftlich wertvolle Gebiet nicht zu zerschneiden. Das ist nicht das Verdienst des heutigen Bundesrates, das ist einfach die Auswirkung eines neuen Denkens, neuer Werte. So wie wir das beim restlichen Strassenausbau machen – Sie kennen die konkreten Fälle: Knonauer Amt, Raum Obwalden, N 5, N 1, Stadt Zürich –, so werden wir es beim Schienenverkehr auch tun. Sie dürfen daran glauben: Es wird alles unternommen, was irgendwie verhältnismässig und sinnvoll ist, auch wenn das mehr kostet.

Wenn wir trotz dieser Bedenken – Ständerat Knüsel und andere Votanten, vor allem auch Ständerat Weber – die Variante Süd-Süd, die nachträglich noch vorgeschlagen wurde, nicht akzeptieren konnten, dann aus einer ganz eindeutigen Beurteilung heraus. Ich möchte nicht gerade sagen: das wäre gewissermassen eine Teil-Swissmetro zwischen Bern und Olten gewesen (meine etwas impulsive Reaktion auf Swissmetro ist Ihnen wohl noch in Erinnerung). Aber falls wir solche Teilstrecken über Dutzende von Kilometern in Tunnels verlegen, dann können wir das bei der Variante Süd plus oder bei einer Variante Nord noch viel mehr tun.

Das sind nicht Lösungen für die Zukunft. Glauben Sie wirklich, dass es möglich wäre, die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern, wenn wir mehr als 3000 Bahnkilometer der SBB und der KTU in den Boden verlegen würden, ohne dass es durch die Topographie zwingend ist? Ganz abgesehen von den damit verbundenen Kosten!

Nun gibt das Projekt Süd-Süd auch dort, wo es oberirdisch geführt werden muss, zu neuen Problemen Anlass. Glauben Sie, die Leute im Raume Kirchberg–Burgdorf würden dem mit Freuden zustimmen, Ständerat Gerber? Wohl kaum. Die Grundwasser- und Anschlussprobleme in Langenthal sind auch nicht gelöst. Es ist eine eindeutige Beurteilung, die die Fachleute vorgenommen haben, dass die Variante Süd-Süd

nichts Besseres bringen könnte als die beschlossene Variante Süd plus. Ich bin deshalb froh, dass auch die Zentralschweiz nicht darauf umgestiegen ist.

Zum Simplon, Ständerat Debétaz: In fünf bis sechs Jahren, auf den Zeitpunkt des Doppelpspurausbaus am Lötschberg, muss die Simplonkapazität – unabhängig von «Bahn 2000» – eine Verdreifachung erfahren. Wir wollen gleichzeitig die infrastrukturellen Voraussetzungen vorbereiten, um eine all-fällige TGV-Verbindung Paris-Léman-Wallis-Milano möglich zu machen. Das geht damit Hand in Hand, ohne dass man bereits einen Silberstreifen am Horizont erkennt. Als sehr verdienter Präsident der entsprechenden Kommission des Europarates sind Sie, Ständerat Debétaz, über die Verhältnisse in bezug auf das TGV-Netz ja bestens orientiert.

Zu Ständerat Jagmetti: Die Nord-Süd-Achse fehlt, das ist eine Schwäche, das gebe ich zu. Aber durch die Verbesserung der Verbindungen nördlich des Gotthards bringen wir auch allerhand Mahrverkehr aus den Räumen Zürich, Bern, Basel und Schaffhausen in den Kanton Tessin. Mehr für das Tessin zu tun, ist hier nicht möglich.

Zur Eisenbahn-Alpentransversale: Hier mussten wir Prioritäten setzen. Mit vier parallelen Vorlagen hätten wir spätestens in der Volksabstimmung Schiffbruch erlitten, weil eine neue Eisenbahn-Alpentransversale Investitionen in der Grössenordnung von insgesamt etwa 15 Milliarden Franken bedingen wird. Davon dürfen wir uns nicht abschrecken lassen. Sie haben selbst Vergleiche mit dem Nationalstrassenbau angestellt. Sie sind begründet. Aber immerhin: Wenn man die Vorbereitungen, die politischen Entscheidungen und dann auch noch die Entscheidungen des Souveräns – Neubaustrecken, fakultatives Referendum – parallel hätte schalten müssen, bin ich überzeugt, dass man das Boot überladen hätte – und überladene Boote kentern bekanntlich gerne.

Es war also eine Prioritätenordnung nach Massgabe der Dringlichkeit und unter Beachtung der politischen Umstände zu schaffen. Die Schienen in unserem Lande müssen in erster Linie wettbewerbsfähig gemacht werden, sonst rennt uns der Strassenverkehr davon – das war die einfache «Philosophie», die uns vor einigen Jahren dazu geführt hat.

Die Verbesserungen im Reiseverkehr Nord-Süd sollen ausgeschöpft werden. Wir legen die Hände nicht in den Schoss, wir wollen nicht auf Godot, auf das Jahr 2000 warten.

Was die zweispurige Zufahrt anbelangt, ist die Frage die: Teilausbauten, die in der Zwischenzeit, bis zur Realisierung von «Bahn 2000» und bis zur neuen Eisenbahntransversale kommen, müssen auf die Gesamtvorhaben abgestimmt sein, sonst hätten wir eines Tages leere Investitionen, die uns zu teuer zu stehen kämen.

Gegenüber Ständerat Belser darf ich ergänzend beifügen: In bezug auf die Wohn- und Arbeitsräume des Menschen einerseits und die Landwirtschaftsschutzgebiete andererseits wissen wir, dass wir heute eine differenzierte Opferthese akzeptieren müssen. Das Opferbringen wird heute von den Hinterliegern der Versorgungsgebiete nicht mehr gleich akzeptiert wie noch vor einigen Jahren. Auch Wert und Last werden anders eingestuft – Herr Weber sagte es sehr eindrücklich –, weil die *beati possidentes* gewöhnlich die Notwendigkeit von eigenen Opfern anders einschätzen als Gruppen, die etwas zu erwarten haben.

Ich war wirklich froh, dass Ständerat Affolter eine elegante Wendung gefunden hat. Ich befürchtete, ich müsse ihm etwas entgegenhalten, als er davon sprach, «der Kanton Solothurn müsse die Zeche bezahlen». Ich muss das jetzt nicht. Aber wenn Sie hätten sagen wollen, der Kanton Solothurn müsse im Verkehrsbereich eine Zeche bezahlen, dann hätte ich Sie auf eine wunderschöne Broschüre dieses Kantons hingewiesen, sehr gediegen, die von der Regierung herausgegeben wurde. Darin wird die Standortattraktivität und die hervorragende schweizerische Spitzenstellung in Bezug auf die Verkehrslage unterstrichen, werden die erstklassigen Bahn- und Strassenverbindungen erwähnt. Und bei dem Stichwort «Zeche bezahlen», Herr Ständerat, hätte ich Sie gefragt: Wer hat hier die Zeche bezahlt, dass der

Kanton Solothurn eine derartige verkehrsmässige Spitzenstellung erreichen konnte? Ich bin froh, dass ich das nicht machen musste, da Sie die Sache relativiert haben.

Nun zu NHT und «Bahn 2000». Was ist geschehen? Was wir heute vorschlagen, ist nicht einfach eine erweiterte NHT, sondern beruht auf einer neuen «Philosophie». Bei der Planung der NHT war die Verkehrsphilosophie diejenige der Maximierung von zentralen Schienensträngen. Die «Bahn 2000» hingegen spiegelt die Verkehrsphilosophie einer Optimierung des Schienennetzes. Nicht mehr der einzelne Strang wird in den Mittelpunkt gestellt, sondern das Gesamtnetz und die Realisierung der Angebotsverbesserungen in diesem Gesamtnetz.

Zu Herrn Ständerat Schoch: Die Neubaustrecken sind *essentialia*. Deshalb stimmt der Bundesrat trotz dieser rechtlichen Bedenken, die Herr Gerber richtig zitiert hat, der Zusammenfassung von A und B zu. Ein Beschluss nur über das Konzept, ohne auch die Neubaustrecken zu beschliessen und sie im Falle des Referendums auch vom Souverän genehmigt zu bekommen, würde die Realisierung von A und damit auch von C nicht nur in Frage stellen, sondern meines Erachtens verunmöglichen.

Sie haben gesagt, in anderen Fällen handle die Bundesverwaltung und der Bundesrat eigenmächtig, quasi von sich aus. Das glaube ich nicht. Sie haben über das Budgetrecht und bei den KTU über die Rahmenkredite immer Interventionsmöglichkeiten, sowohl in positivem wie in negativem Sinne. Weshalb haben wir hier das Konzept auch unterbreitet? Man hätte streng genommen nur den Bundesbeschluss B unterbreiten müssen, weil er referendumpflichtig ist. Aber Teil A ist das Fundament für Teil B. Und wir wollen uns bei A durchaus verpflichten lassen. Wir wollen nicht keine Bindung. Wenn man nur Teil B vorgelegt hätte, wäre das rein rechtlich ein reduziertes NHT-Projekt gewesen. Es wäre dann dem Bundesrat überlassen geblieben, über den Budgetweg Ausbaustrecken im übrigen Netz auch noch zu realisieren. Das wollen wir nicht! Wir wollen uns dabei behaften lassen, dass wir ein Angebotskonzept über die ganzen 5000 km verfolgen.

Zum Kopfbahnhof-Problem in der Stadt Zürich und zur Vermeidung von Zeitverlust: Das Umfahren von Zürich würde das Ueberspringen eines Knotens mit sich bringen. Damit würde die ganze Operation nicht mehr aufgehen. Eines, Ständerat Schoch, kann ich Ihnen sagen: Der Bundesrat wird jederzeit bereit sein, für die Feier eines neu gewählten Bundesrates nicht nur aus dem Kanton Appenzell, sondern aus der Ostschweiz, den Extrazug Zürich umfahren zu lassen, wenn das gewünscht wird. Wir werden das auf alle Zeiten respektieren. Immerhin das!

Zu Ständerat Webers Frage nach den Opponenten: Es ist Ihnen ungefähr das widerfahren, was ich auch erlebe. Ich sage das, weil geteiltes Leid gelegentlich doch etwas leichter zu tragen ist. Beispielsweise hat mich die Vereinabahn im eigenen Kanton mehr Sympathien gekostet als sie mir neue eingebracht hat, weil die Opposition zwar klein an der Zahl, aber sehr vehement war.

Glauben Sie mir: Auch mit «Bahn 2000» habe ich mir vor allem in meinem politischen Stammland des Kantons Bern keine Sympathien holen können. Ich gehe hier von meiner Philosophie aus, dass gute Taten selten im politischen Diesseits verdankt werden. Die Verdankung erfolgt gelegentlich im politischen Nekrolog. So wollen wir einfach hoffen, dass wir auch den Nekrolog noch erleben dürfen.

Zu den konkreten Fragen: Zu der Variante Süd-Süd habe ich bereits Stellung genommen. Betreffend UVP wurde alles unternommen, was unter dem Titel erste Stufe gemacht werden kann. Mehr ist nicht möglich. Zur 2. Stufe der Projektgestaltung mit Blick auf die Umweltverträglichkeit: Die Vorbereitungen für die Strecke Bern-Olten (Variante Süd plus) sind mit den Regierungen Berns, Solothurns und des Aargaus bereits in die Wege geleitet. Man wird diese UVP 2 mit aller Sorgfalt durchführen. Das ist eine breit angelegte Prüfung. Der Gralshüter für dieses Verfahren ist unser Bundesamt für Umweltschutz. Es hat die Beurteilung vorzuneh-

men und bietet jede Gewähr, dass das auch sorgfältig geschieht.

Zur Doppelspur Solothurn–Herzogenbuchsee: Geschichtlich gesehen haben Sie eine Schwachstelle herausgegriffen, Ständerat Weber. Die seinerzeitige «Aufhebungsidee» wurde aufgehoben!

Die durchgehende Doppelspur Solothurn–Herzogenbuchsee ist notwendig, weil uns daran liegt, einen schlanken Anschluss für die Kantone der Romandie und für den Jura südlich sicherzustellen. Das bedeutet nicht eine zweitrangige Verbindung auf dieser relativ kurzen Strecke, sondern wir wollen eine vollwertige Einbindung dieses Raumes der Westschweiz zu erreichen.

Zu Ständerat Gerbers Frage habe ich schon Stellung genommen. Es gibt diese rechtlichen Überlegungen. Sie sind nicht leicht zu nehmen. Der Nationalrat gelangte unter Beipflichtung des Bundesrates dazu, dass die Zusammenfassung der Teile A und B zu einem Bundesbeschluss unter politischen Gesichtspunkten richtig ist und dass sie trotz allem rechtlich vertretbar ist. Daraus dürfen allerdings keine Präjudizien für ein Quasi-Verwaltungsreferendum abgeleitet werden. Wir werden alles daran setzen, um gerade im «sensiblen» Raume Mattstetten–Olten Land und Leute zu schonen. Das gilt auch für die Ausführungen von Ständerat Hänsenberger.

Eine letzte Bemerkung zum Ganzen und damit zu den Schlussüberlegungen von Ständerat Affolter wegen der Bedenken gegenüber dem Umsteigeeffekt: Ich glaube daran, dass es möglich sein wird, eine umwelt- und energiegerechte Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Es ist aber notwendig, dass wir dafür die möglichen Grundlagen bereitstellen. Diese liegen in einer zeitgemässen Infrastruktur für unsere Bahnen.

Diese Infrastruktur aus dem letzten Jahrhundert kann dem, was dem öffentlichen Verkehr im Jahr 2000 zugewiesen werden muss, unter gar keinen Umständen mehr gerecht werden. Wir wollen nicht gegen die Strasse Verkehrspolitik betreiben, sondern für eine sinnvolle, wesensgerechte Verkehrsbewältigung.

Sie haben recht mit Ihren Bedenken, Ständerat Affolter: Das Risiko bestünde, wenn man nicht davon ausgehen würde, dass man bei einer konsequenten, abgestimmten interdisziplinären und sektorübergreifenden Verkehrspolitik bliebe, sondern die verschiedenen Verkehrsträger unabhängig voneinander weiterentwickelte. Gerade das wollen wir nicht. Für uns ist das übergeordnete Strassennetz nach den jüngsten Bereinigungen abgesteckt. Der Schienenverkehr soll leistungsfähiger gemacht werden. Wenn wir etwas anderes tun würden und dann doch wieder in den alten Trott verfielen, das Strassennetz da und dort mit Kapazitätssteigerungen zu erweitern, dann wäre das keine koordinierte Verkehrspolitik, sondern eine verkehrte Koordinationspolitik! Das wollen Sie und wir nicht!

Nur wer an die Zukunft glaubt, kann diese Zukunft auch im Verkehrsbereich gestalten. Wir haben die Wahl, entweder im Verkehrsbereich Politik zu betreiben, die Zukunft vorzubereiten und zu gestalten, oder uns durch den davonrennenden Verkehr Handlungen aufzwingen zu lassen; den Lauf der Dinge quasi fremdbestimmen zu lassen; das wäre dann nicht Gestalten der Zukunft, sondern Verunstalten.

Weil wir an eine sinnvolle Gestaltung der Verkehrspolitik auch in späteren Jahren glauben, glauben wir auch an die Realisierbarkeit, die Richtigkeit und die Nützlichkeit der «Bahn 2000».

Ich bitte Sie, darauf einzutreten und diesen beiden Bundesbeschlüssen wie von der Kommission vorgeschlagen zuzustimmen.

## **A Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzepts Bahn 2000**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag Gerber*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

## **A Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Gerber*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Gerber:** Ich habe Ihnen den Antrag gestellt, auf Bundesbeschluss A einzutreten und ihn gutzuheissen. Aber nach den Ausführungen des Kommissionspräsidenten und von Herrn Bundesrat Schlumpf möchte ich Ihnen die Ablehnung dieses Antrages ersparen. Ich ziehe ihn zurück.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission*

*Adopté selon la proposition de la commission*

## **B Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag Gerber (zurückgezogen)*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Gerber (retirée)*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

### **Titel und Ingress, Art. 1<sup>1</sup>**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

### **Titre et préambule, art. 1<sup>1</sup>**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

### **Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Piller, Berichterstatter:** Was die Neubaustrecken anbelangt noch einige Ausführungen. Es wurde vorhin gefragt, wo das Plus sei, also diese zusätzliche Verbindung. Erstens ist die Variantenwahl unter Buchstabe B Mattstetten–Rothrist gefallen. Das ist die Variante Süd. Wäre es Variante Nord,

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

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

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 2, 3

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

*Adhérer à la décision du Conseil national*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

### C

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

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### Titel und Ingress

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Titre et préambule

*Proposition de la commission*

*Adhérer à la décision du Conseil national*

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 1

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

*Adhérer à la décision du Conseil national*

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

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 1a, 2, 3

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

*Adhérer à la décision du Conseil national*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Abschreibung – Classement*

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

*Zustimmung – Adhésion*

#### Motion des Nationalrates

##### Alpentransversale

##### Motion du Conseil national.

##### Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Siehe Seite 556 hiavor – Voir page 556 ci-devant

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Lauber:** Das Votum unseres Kollegen Cavelti veranlasst mich zu einer kurzen Stellungnahme. Ich stimme dieser Motion zu. Anlässlich der Behandlung dieser Motion in unserem Rate hatte ich mich dafür eingesetzt, dass in das Prüfungsverfahren für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale auch die BLS-Simplon-Linie miteinzubeziehen sei.

Ich möchte die Gelegenheit benutzen, dem Bundesrat, unserem Verkehrsminister und den zuständigen Verantwortlichen der SBB für den Einbezug der BLS-Basislinie in dieses Prüfungsverfahren zu danken.

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

Aus diesem Grunde ist es richtig und von Bedeutung, dass der Basistunnel nicht in die Betrachtungen einbezogen wird. Wir sind sicher, dass eine Bahn der Zukunft, wie sie ein

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Präsident:** Wird das Wort zu dieser Motion noch verlangt? – Das ist nicht der Fall. Die Motion ist bereits überwiesen. Wir nehmen von dieser Diskussion Kenntnis.

#### Postulat der Kommission

##### Swissmetro. Machbarkeitsstudie

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

#### Postulat de la commission

##### Swissmétro. Etude de faisabilité

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

**Piller,** Berichterstatter: Nur ganz kurz: Unser Rat hat am 2. Oktober dieses Jahres das Postulat unseres Kollegen Ducret (Swissmetro) überwiesen. Es lautet: «Der Bundesrat ist eingeladen, vor der Schlussdiskussion über das Projekt 'Bahn 2000' durch eine von der SBB-Verwaltung unabhängige akademische Institution eine Machbarkeitsstudie über das öffentliche Verkehrsmittelprojekt, genannt Swissmetro, ausführen zu lassen.»

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

**M. Ducret:** Je remercie les membres de la commission d'avoir choisi cette formule, qui me semble juste, tout comme la motion du Conseil national et les explications que vient de donner M. Schlumpf, conseiller fédéral, à ce sujet. Il ne faut pas opposer l'un à l'autre, on irait vraisemblablement vers deux échecs. Je suis tout à fait d'avis que ce postulat devrait être traité après l'acceptation de RAIL 2000.

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

*Überwiesen – Transmis*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

82.082

### Bundesverfassung (koordinierte Verkehrspolitik)

### Constitution fédérale (politique coordonnée des transports)

Siehe Jahrgang 1985 Seite 328 – Voir année 1985 page 328

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

#### Differenzen – Divergences

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

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

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

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

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

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

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

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 36ter Abs. 2 und 3

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

*Festhalten*

*Minderheit*

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

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Eventualantrag Cavelti

(falls der Mehrheitsantrag abgelehnt wird)

*Abs. 3*

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

#### Art. 36ter al. 2 et 3

*Proposition de la commission*

*Majorité*

*Maintenir*

## **"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	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.074
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	810-825
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 937

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.  
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.  
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.