

Sperrfrist: 7.11.1987

15.00 h

S V P

DELEGIERTENVERSAMMLUNG

B A H N 2000

REFERAT

VON

BUNDESRAT LEON SCHLUMPF

VORSTEHER DES EIDGENÖSSISCHEN
VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTS-
DEPARTEMENTS, BERN

(Zusammenfassung)

Bern, 7. November 1987

I

Bahn 2000 - das ist weit mehr als ein Bauvorhaben für vier Neubaustrecken der SBB über eine Distanz von 120 km.

Es ist ein landesweites Konzept. Es umfasst das ganze Schienennetz von SBB und KTU und bezieht auch die öffentlichen Busbetriebe mit ein.

Bahn 2000 bringt häufigere, raschere, direktere und bequemere Verbindungen. Und das nicht nur für die grossen Agglomerationen an den Hauptverkehrsachsen. Alle Regionen werden einbezogen, einander näher gebracht und damit standortmässig aufgewertet.

Diese Zielsetzungen finden weitherum Zustimmung. Die Opposition richtet sich denn auch zur Hauptsache gegen die vier Neubaustrecken. Diese bilden indessen das Rückgrat des Gesamtkonzeptes. Sie sind für seine Verwirklichung tatsächlich unabdingbar.

Diese vier Teilstrecken entfallen mit 33 km Länge und 23 ha Landbedarf auf den Kanton Fribourg, mit 45 km und 78 ha auf Bern/Solothurn/Aargau, mit 29 km und 9 ha auf Solothurn/ Basel-Landschaft und mit 10 km und 5 ha auf Zürich. Auf einer Gesamtlänge von 120 km müssen 115 ha Land in Anspruch genommen werden.

Vom Gesamtaufwand für Bahn 2000 von 7,4 Mia. Franken sind ein Drittel für diese Neubaustrecken, zwei Drittel für das gesamte Netz der SBB und der KTU veranschlagt.

II

Wir haben den Landbedarf von 115 ha ernstgenommen. Projektierung und Ausführung von Bahn 2000 müssen schonend für Land und Umwelt erfolgen. Das sind wir den Betroffenen schuldig. Und das werden wir sicherstellen.

78 ha zwischen Mattstetten und Rothrist entfallen mit 40 ha auf Landwirtschaftsflächen, mit 32 ha auf Wald und mit 6 ha auf geltende Bauzonen.

Es stellt sich die Frage der Verhältnismässigkeit und der Zumutbarkeit. Sie wurde mit aller Sorgfalt ausge-

leuchtet und darf mit Sicherheit bejaht werden. Einige Vergleichszahlen sollen das dartun.

Bahn 2000 beansprucht 115 ha Land. Jährlich werden in der Schweiz indessen etwa 2000 ha Land für bauliche und wirtschaftliche Zwecke belegt. Unser heutiges Strassennetz überdeckt 56 000 ha. Die Fertigstellung der Nationalstrassen wird weitere 1000 ha in Anspruch nehmen. Eine 5. und 6. Spur allein entlang der vier Neubaustrecken würde fast gleichviel Land benötigen wie diese insgesamt.

Diese Vergleiche zeigen: der Landbedarf von Bahn 2000 ist im Verhältnis mit der erreichbaren Leistungssteigerung bescheiden. Geht es doch um die Bewältigung eines Verkehrs, der um etwa einen Drittel zunehmen dürfte.

III

Die Finanzierung dieses bedeutenden Vorhabens ist geregelt. Der Bund leistet seine Beiträge an die KTU à fonds perdu mit Jahrestanzen von 26 bis 102 Mio. Franken zu Lasten der Finanzrechnung.

Den SBB gewährt der Bund zu Lasten der Kapitalrechnung verzinsliche Darlehen. Während der Bauzeit, ab 1988 bis 2000, gehen die Zinsen und Amortisationen zu Lasten der Finanzrechnung des Bundes. Sie steigen von 3 auf 405 Mio. Franken pro Jahr.

Die Jahresbelastung wächst demnach von 26 auf 456 Mio. Franken. Sie wird nach der Verwirklichung des Gesamtvorhabens wegfallen. Die zu erwartende Verkehrszunahme lässt eine volle Kostendeckung voraussehen.

Die Finanzierung erfolgt über den Bundeshaushalt. Es werden hiefür keine zweckgebundenen Mittel eingesetzt, auch nicht Treibstoffzollerträge. Daran ändert die KVP-Vorlage, die im nächsten Jahr zur Abstimmung gelangt, nichts.

Die temporären Belastungen der Finanzrechnung sind massvoll und tragbar. Sie gefährden das Gleichgewicht des Bundeshaushaltes (bei einem heutigen Ausgabenetat von 26 Mia. Franken) nicht.

IV

Bahn 2000 muss als zentraler Bestandteil unserer koordinierten, langfristigen Verkehrspolitik betrachtet und bewertet werden.

Wir wollen eine freiheitliche Verkehrsordnung. Fördern, nicht behindern, heisst der Grundsatz. Verkehrsfreiheit nach den Regeln des Wettbewerbes verlangt indessen, dass Bahn und Bus für diesen ausgerüstet werden. Das sind sie heute nur ungenügend. Die jahrzehntelange Verkehrsentwicklung und eine ungleiche Infrastrukturpolitik für Schiene und Strasse führten zu gewichtigen Disparitäten. Das Resultat liegt vor unseren Augen: überlastete Strassen, nicht ausgelastete Bahnen.

Mit der koordinierten Verkehrspolitik wird nicht der Strassenverkehr behindert. Wir brauchen ihn auch weiterhin. Und wir wollen deshalb auch das Nationalstrassennetz fertigstellen und Hauptstrassen nach Bedarf qualitativ verbessern.

Wir müssen aber auch den öffentlichen Verkehr nachhaltig fördern. Er muss einen grossen Teil des künftigen Verkehrszuwachses bewältigen, weil wir das übergeordnete Strassennetz nicht erweitern können. Hiefür benö-

tigen wir eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur für den Bahnverkehr. Nur so können Rückstand und Wettbewerbsnachteile beseitigt werden, welche Bahn und Bus seit langem zunehmend im Verkehrsmarkt benachteiligen.

Bahn 2000 ist hierfür eine Tragsäule, ein Herzstück unserer Gesamtverkehrspolitik.

V

Die Ablehnung von Bahn 2000 hätte deshalb weitreichende Folgen.

Die Kapazitäten, die durch den laufenden Ausbau der Lötschberg-Simplon-Strecke geschaffen werden, würden zu einem guten Teil brachliegen. Die heutige Zubringerstrecke Basel-Olten-Bern erlaubt keine Auslastung.

Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale würde in Frage gestellt. Ein derart epochales Werk für den Transitverkehr fände wohl wenig Zustimmung, wenn für unseren eingeeengten Binnenverkehr nicht ein leistungsfähiges, modernes Schienennetz zur Verfügung steht. Die Prioritäten sind sachlich und politisch abgesteckt.

Ohne leistungsfähigen Inland-Schienenverkehr und neue Eisenbahn-Alpentransversale würde die Position der Schweiz in der europäischen Verkehrspolitik ausserordentlich schwierig. Die Vorwürfe und Angriffe, insbesondere gegenüber unseren Gewichtslimiten für den Strassengüterverkehr, sind bekannt. Wir begegnen ihnen - und mit überzeugenden Argumenten - nur mit dem Angebot eines marktfähigen kombinierten Verkehrs. Hiefür ist ein ausgebauten Schienennetz unverzichtbar.

VI

Es geht am 6. Dezember 1987 um Bahn 2000 als zukunftsgerichtete Förderung des öffentlichen Verkehrs. Und es geht um weit mehr: um die Weiterführung und Realisierung der in den letzten Jahren erarbeiteten koordinierten Verkehrspolitik.

Wir haben die Wahl:

Eine Verkehrspolitik, die auf Land, Umwelt und Energieverbrauch optimal Rücksicht nimmt, ohne die Verkehrsfreiheit zu beschränken;

oder eine sektorielle Befriedigung der Verkehrsnachfrage durch unablässigen Ausbau der hierfür notwendigen Infrastrukturen.

Wir sind ein Kleinstaat mit dichter Besiedlung und grossem Verkehrsaufkommen. Unser Kulturland, unsere Wohn- und Arbeitsräume sind begrenzt. Wir müssen ihnen heute Sorge tragen, um sie morgen noch zur Verfügung zu haben. Auch für jene, die nach uns kommen.

Bahn 2000 weist den Weg. Helfen Sie mit zu ihrem Erfolg. Für uns und für die Zukunft.

V E R K E H R S A N T E I L E

Personen-km

	<u>1950</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>
	Mio.	Mio.	Mio.
Schiene	7,5 (50 %)	11,6 (13 %)	11,8 (12 %)
Strasse, Privatverkehr	<u>6,5 (44 %)</u>	<u>72,5 (82 %)</u>	<u>80,6 (83 %)</u>
Zusammen	<u>14 Mio.</u> =====	<u>84 Mio.</u> =====	<u>92 Mio.</u> =====

Tonnen-km

	<u>1950</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>
	Mio.	Mio.	Mio.
Schiene	2229	7799	7439
Strasse	<u>903</u>	<u>6030</u>	<u>7000</u>
Zusammen	<u>3132 Mio.</u> =====	<u>13 829 Mio.</u> =====	<u>14 439 Mio.</u> =====