Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament

Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@parl.admin.ch

96.097 Zweiter NEAT-Verpflichtungskredit. Freigabe

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

×252/96.097 *n* Zweiter NEAT-Verpflichtungskredit. Freigabe

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 25. November 1996 über die Freigabe des zweiten NEAT-Verpflichtungskredites (BBl 1997 I, 677)

NR/SR *Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*

Bundesbeschluss über einen zweiten Verpflichtungskredit (Uebergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

19.06.1997 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
01.10.1997 Ständerat. Zustimmung.

×252/96.097 *n* Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Message et projet d'arrêté du 25 novembre 1996 sur la libération du montant bloqué du deuxième crédit d'engagement NLFA (FF 1997 I, 669)

CN/CE *Commission des transports et des télécommunications*

Arrêté fédéral sur le deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) pour la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

19.06.1997 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
01.10.1997 Conseil des Etats. Adhésion.

96.097 - Zusammenfassung

Uebersicht

96.097 **Zweiter NEAT-Verpflichtungskredit. Freigabe**

Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Botschaft: 25.11.1996 (BBl 1997 I, 677 / FF 1997 I, 669)

Ausgangslage

Anfangs 1997 hat der Bundesrat entschieden, die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs neu zu regeln. Das ursprünglich im Alpentransitbeschluss vorgesehene NEAT-Bauprogramm soll gemäss der Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs redimensioniert werden, wobei die zurückgestellten Abschnitte allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt bei ausgewiesenem Bedarf und gesicherter Finanzierung verwirklicht werden.

Die eidgenössischen Räte bewilligten am 20. September 1995 für den Übergang von den Planungs- und Sondierarbeiten sowie von den bauvorbereitenden Tätigkeiten zu den Bauarbeiten in den beiden Basistunnels der NEAT einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit) in der Höhe von 855 Millionen Franken, wobei vorerst lediglich Mittel für die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden in der Höhe von 210 Millionen Franken freigegeben wurden. Der Restbetrag wurde bis zur Sicherstellung einer neuen Finanzierung für die erste Eisenbahn-Alpentransversale gesperrt.

Die finanziellen Mittel des ersten und des freigegebenen Teils des zweiten Verpflichtungskredites reichen nicht aus, um die Planungsarbeiten und bauvorbereitenden Massnahmen bis zum mutmasslichen Zeitpunkt der Volksabstimmung über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ohne Unterbrüche weiterzuführen.

Die Finanzierung der Eisenbahnalpentransversalen ist Ende 1996 nach wie vor nicht gesichert. Die Voraussetzungen zur Freigabe der gesperrten Kredite durch den Bundesrat sind daher nicht erfüllt. Die Vorlage des Bundesrates liegt beim Parlament. Wird mit der Freigabe des Kredites zugewartet, bis ein vom Parlament verabschiedeter Finanzierungsvorschlag oder sogar bis das Resultat der Volksabstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs vorliegt, müssen die Arbeiten am Lötschberg und am Gotthard im Verlauf des nächsten Jahres unterbrochen werden. Das hat nicht nur zur Folge, dass die versprochenen Kapazitäten wesentlich später als vorgesehen zur Verfügung stehen, sondern dass durch die Stillegung der Arbeiten und den Wiederaufbau bei Neuaufnahme der Arbeiten auch mit namhaften Mehrkosten gerechnet werden muss.

Der Bundesrat unterbreitet diese Vorlage mit dem Antrag auf Freigabe der gesperrten Kredite vorsorglicherweise den Räten, weil diese allein es in der Hand haben, die Freigabe zu erwirken.

Verhandlungen

NR	18./19.06.1997	AB 1287, 1381
SR	01.10.1997	AB 859

Im **Nationalrat** beantragte die Kommission, nicht den gesamten gesperrten Kreditteil des zweiten Verpflichtungskredites in der Höhe von 645 Millionen Franken freizugeben, sondern lediglich einen Betrag von 225 Millionen Franken. Damit soll die politische Glaubwürdigkeit gewahrt und die Schaffung von präjudizierenden Sachverhalten vermieden werden. Werner Vetterli (V, ZH) wollte noch weiter gehen und nur 90 Millionen Franken freigeben; sein Antrag unterlag jedoch dem Antrag der Kommission mit 107 zu 28 Stimmen deutlich.

Der **Ständerat** schloss sich mit 25 zu 2 Stimmen dem Beschluss des Nationalrates an.

96.097 - Note de synthèse

Résumé

96.097 Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Zweiter Neat-Verpflichtungskredit. Freigabe

Message: 25.11.1996 (FF 1997 I, 669 / BBl 1997 I, 677)

Situation initiale

Au début de 1995, le Conseil fédéral a décidé de revoir le financement de l'infrastructure des transports publics. Le programme de construction qui était prévu initialement dans l'arrêté sur le transit alpin doit être redimensionné sur la base du message du 26 juin 1996 sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics; les tronçons différés pourront être réalisés ultérieurement si leur nécessité est attestée et leur financement assuré.

Le 20 septembre 1995, les Chambres fédérales ont alloué un deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) de 855 millions de francs pour passer du stade de la planification, des sondages et des préparatifs du percement à celui de la construction des deux tunnels de base. Dans une première étape, seuls les 210 millions de francs destinés aux attaques intermédiaires de Sedrun et de Ferden ont été libérés, alors que le solde a été bloqué jusqu'à ce que le nouveau financement des transversales ferroviaires alpines soit garanti.

Le premier crédit d'engagement et la tranche débloquée du deuxième crédit ne suffisent pas pour poursuivre sans interruption la planification et les travaux préparatoires jusqu'à la date vraisemblable de la votation populaire sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics.

A la fin de 1996, le financement des transversales alpines n'est pas encore garanti. Il n'est donc pas possible de libérer les crédits bloqués. Le projet du Conseil fédéral se trouve entre les mains du Parlement. Si l'on retarde le déblocage des crédits jusqu'à ce que le Parlement adopte le financement proposé ou que le résultat de la votation populaire sur le financement des transports publics soit connu, les travaux au Lötschberg et au Saint-Gothard devront être interrompus dans le courant de l'année prochaine. Cela étant, les capacités promises seront disponibles beaucoup plus tard que prévu. Par ailleurs, il faudra s'attendre à ce que la fermeture des chantiers et la mise en place des installations lors de leur réouverture occasionnent des surcoûts considérables.

Le Conseil fédéral soumet aux Chambres ce projet, à titre préventif, de libérer les crédits bloqués. Elles ont en effet le pouvoir de décider de la libération des fonds suivant le calendrier et les mesures arrêtées au terme des débats sur le projet de financement des transports publics.

Délibérations

CN	18/19.06.1997	BO 1287, 1381
CE	01.10.1997	BO 859

Au **Conseil national**, la commission a proposé de ne pas débloquer la totalité du montant prévu au deuxième crédit - soit 645 millions de francs - mais une somme limitée à 225 millions. Il s'agissait de préserver la crédibilité politique et d'éviter de créer un précédent. Werner Vetterli (V, ZH) voulait aller plus loin et ne libérer que 90 millions de francs; la proposition de la commission a été préférée à celle de M. Vetterli par 107 voix contre 28.

Le **Conseil des Etats** s'est rallié à la décision du National par 25 voix contre 2.

96.097

Zweiter Neat-Verpflichtungskredit. Freigabe

Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. November 1996
(BBl 1997 I 677)
Message et projet d'arrêté du 25 novembre 1996
(FF 1997 I 669)
Kategorie II/III, Art. 68 GRN – Catégorie II/III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Steinemann
Nichteintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Steinemann
Ne pas entrer en matière

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Die Kommission hat ihre Arbeit auf drei Schwerpunkte ausgerichtet: erstens die Finanzierung, zweitens die Frage der Netzvariante, drittens die Etappierung.
Das Geschäft – Sie wissen es – ist mit verschiedenen Hypotheken belastet. Dazu gehören die erste Neat-Abstimmung von 1992, die Vorgaben des Ständerates aus der Wintersession 1996, das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union, die Alpen-Initiative gemäss Abstimmung von 1994, die innenpolitische Halsstarrigkeit zwischen den Gotthard- und den Lötschberg-Anhängern und andere mehr.
Die Kommission hat sich bemüht, den Neat-Zug aus dem Sackbahnhof hinaus auf die neue Strecke zu führen. Die grosse Mehrheit befürwortet den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und ist bereit, die Finanzierung sicherzustellen.
Ein Wort zur Ausgangslage: Das Stimmvolk hat der Neat-Vorlage am 27. September 1992 mehrheitlich zugestimmt. Es hat zum Bau der Gotthard- und Lötschbergbasislinien ja gesagt. Dieses Ja ist im Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale verankert. Daran soll sich nach der grossen Mehrheit der Kommission nichts ändern, d. h., das Ja der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zum Neubau der Gotthard- und Lötschbergbasislinien ist zu respektieren, und zwar ohne Wenn und Aber.
Hingegen muss der erwähnte Bundesbeschluss in zwei Bereichen korrigiert werden: Bundesrat und Parlament waren davon ausgegangen, die Neat könne mit Darlehen finanziert und innert 60 Jahren amortisiert werden. Der Philosoph Karl Popper hat einmal gesagt, es sei unmöglich, alle Fehler – oder auch nur alle an sich vermeidbaren Fehler – zu vermeiden. Diese Erkenntnis hat die Politik beim ersten Neat-Beschluss eindrücklich bestätigt. Der Präsident der ständerätlichen Kommission hat die Abstimmungsvorlage von 1992 wohlwollend als «Grundlagenirrtum» bezeichnet. Andere kommentierten den Irrtum forscher: das Volk sei angelogen worden. Wenn es möglich ist, durch Fehler klug zu werden, dann hat die Kommission dafür den Beweis erbracht. Sie hat, bevor sie über Netzvariante, Etappierung und Zufahrtsstrekken auch nur ein Wort verlor, über das Geld gesprochen. Absicht Nummer eins lautete: Wenn wir beim zweiten Anlauf vor dem Stimmvolk nochmals eine Chance bekommen sollen, muss ein solider Finanzierungsvorschlag präsentiert werden können.
Absicht Nummer zwei: Das Neat-Paket von 1992 ist zu redimensionieren, nach dem Motto: Weniger ist mehr. Genau in diesem Punkt hat der Ständerat versagt. Sein Konzept ist ein «Nichtschwimmer». Es wurden wieder alle Wünsche in den Beschluss gewürgt, und das Echo darauf war verheerend. Die «Neue Zürcher Zeitung» meinte, die Chance für ein zweites Ja sei auf dem Nullpunkt; die «Basler Zeitung» schrieb, das sei der Todesstoss für die Neat; der «Tages-Anzeiger» meinte, einen Tiefpunkt in der ständerätlichen Arbeit erkannt zu haben; der Berner «Bund» schrieb, damit sei die Neat entgleist. Der ständerätliche «Neat-Anzug» passt nicht; er ist zu gross, das Geld reicht dafür nicht aus. Ein zweites Mal dürfen wir dem Volk nicht wieder eine Mogelpackung zumuten. Die Anträge der Kommissionsmehrheit sind daher vom Willen getragen, die Vorlage nicht mit Hypothesen zu belasten, aus denen später unbezahlbare politische Hypotheken werden.
Es steht uns eine breite Detailberatung bevor; die Zahl der Anträge beweist es. Ich beschränke mich daher einleitend auf einen gerafften Überblick, d. h. auf drei Schwerpunkte.
1. Zur Finanzierung: Wie der Ständerat schlagen wir Ihnen eine Fondslösung vor. Damit sollen vier Grossprojekte finanziert werden: «Bahn 2000», Neat, TGV-Anschlüsse in der Westschweiz, Lärmschutz. Das macht zusammen 30,2 Milliarden Franken oder gut 4 Milliarden Franken weniger im Vergleich zum Ständerat, verteilt auf 20 bis 25 oder allenfalls mehr Jahre.
2. Die Netzvariante war in der Kommission eigentlich unbestritten. Sie ist mit der 1992 vom Souverän gutgeheissenen Vorlage festgeschrieben worden. Die Netzvariante setzt voraus, dass beide Basistunnel gebaut werden. Die Frage stellt

sich, ob dafür überhaupt ein Bedürfnis besteht, ob die Nachfrage nachgewiesen ist. Darüber gibt es in der Kommission, aber auch in der Öffentlichkeit nicht nur eine Meinung. Wenn es zwischen Gotthard- und Lötschbergbasislinie so etwas wie eine Arbeitsteilung geben könnte, dann wohl die, dass beim Lötschberg das Schwergewicht eher beim Güterverkehr und beim Gotthard eher beim Personenverkehr liegen würde.
Beide Bauwerke, Gotthard und Lötschberg, stammen aus der Pionierzeit der Eisenbahnen. Nachdem 1882 der zweispurige Gotthardtunnel eröffnet worden war, verkehrten auf dieser Linie damals täglich gerade mal sechs Personenzüge. Weitsicht, Mut und verwegene Risikobereitschaft können mit der Art, wie wir heute politisieren, kaum mehr nachvollzogen werden. Da war ein Werk gebaut worden, dessen Kapazität für mehr als hundert Jahre reichte. Gotthard- und Lötschbergtunnel sind immer noch betriebstüchtig, können aber nicht mehr als optimal genügend bezeichnet werden.
Mit modernen Basislinien sind viele Vorteile zu erreichen, z. B. ein rationellerer Bahnbetrieb, schnellere Fahrzeiten, ein attraktiveres Kundenangebot, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz. Mit einem Wort: eine Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Diese Steigerung ist nötig. Die Güterbahn im Nord-Süd-Europaverkehr ist zur «Schneckenbahn» geworden. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei gewissen Verbindungen unter 20 Kilometern pro Stunde.
Die Strasse hat davon profitiert; sie hat ihren Anteil in den letzten Jahren permanent vergrössert. Schon heute gehört der Stau auf der Autobahn zur täglichen Verkehrsdramaturgie. Es ist absehbar, dass der prognostizierte Mehrverkehr auf der Strasse an die Kapazitätslimiten stossen wird. 1980, bei der Einweihung des Gotthardstrassentunnels, hat der damalige Bundesrat Hürlimann gesagt: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.» Das grosse Versprechen ist inzwischen ein Versprecher geworden: 1996 passierten über eine Million Lastwagen diesen Tunnel, und im nächsten Jahrtausend könnten es, wenn die Wissenschafter recht haben und wir keine Massnahmen treffen, dreimal soviel sein. Das Motto von Hans Hürlimann ist also von der Situation, von der normativen Kraft des Faktischen, verdrängt worden.
Es gibt ganze «Friedhöfe» mit falschen Prognosen; deshalb möchte ich mich nicht allzusehr mit solchen Prognosen über den Verkehr im nächsten Jahrtausend beschäftigen. Aber eines steht fest: Der Verkehr wird weiter zunehmen – wenn nicht auf der Schiene, dann eben auf der Strasse, und das bis zum Verkehrsinfarkt.
Das Bahnangebot verlangt daher aus zwei Gründen nach einer Modernisierung: einerseits wegen dieser Verkehrszunahme und andererseits, weil wir mit der Alpen-Initiative und mit dem Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU gewisse Pflöcke eingeschlagen haben und Verpflichtungen eingegangen sind. Sinn der Alpen-Initiative ist es, den Verkehrsinfarkt auf der Strasse zu vermeiden, indem mehr Güter, vor allem im Transit, auf die Schiene verlegt werden. Die Bahn ist in dieser Beziehung umweltverträglicher.
Diese «Strassensperre» hat in Brüssel Ärger ausgelöst; wir wissen es. Das 1992 abgeschlossene Transitabkommen hat mit der späteren Annahme der Alpen-Initiative eine zusätzliche Bedeutung erhalten. Aber die Schweiz kann nicht nur verbieten, sie muss auch Alternativen anbieten – und das nicht irgendwann, sondern in dem mit der Alpen-Initiative und mit dem Transitabkommen fixierten Jahr, und dieses Jahr heisst 2005. Bis dahin muss die Schweiz einen ersten Tatbeweis erbringen – einen ersten Tatbeweis, dass sie gewillt ist, Vertragswerke einigermassen korrekt einzuhalten.
Die Neat ist kein Geschenk an die Europäische Union, sondern an uns selber. Die Schweiz darf nicht vom europäischen Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz abgehängt werden, und wir dürfen uns auch nicht durch Selbstverschulden abhängen lassen. Daher ist der Bau der Neat eine absolute Notwendigkeit.
3. Zur Etappierung: Ein Bauvolumen von 30 oder mehr Milliarden Franken kann natürlich nur in Etappen realisiert werden, nicht auf einmal. Zu reden gab und gibt lediglich die Reihenfolge des Baus der beiden Basistunnels. Ich habe versucht, unmissverständlich und klar herauszustreichen, dass die Kommission mit grosser Mehrheit eigentlich übereinstimmend am Neat-Beschluss von 1991 und am Ergebnis der Volksabstimmung vom September 1992 festhält. Es gibt nur wenige, die für eine Nullösung votieren, die diesen Volksentscheid verdrängen möchten.
Nach welchen Kriterien aber hat die Mehrheit der Kommission die Etappierung der beiden Basistunnellinien beschlossen? Massgeblich waren weder die Zufälligkeit einer Lotterie noch das Prinzip der Willkür. Der Entscheid basiert auf handfesten Vorgaben: auf der fristgerechten Umsetzung der Alpen-Initiative; auf der vertragstreuen Einhaltung des Transitabkommens mit der Europäischen Union; auf dem frühestmöglichen Baubeginn einer der beiden Basislinien und auf der Ergreifung der Chance, den früheren Baubeginn nicht irgendwie künstlich hinauszuzögern.
Natürlich entsprechen beide Varianten, Gotthard und Lötschberg, diesen Anforderungen. Natürlich bildet der Gotthard im schweizerischen Strassennetz und im Verbund mit dem europäischen Schienennetz sozusagen das Rückgrat. Natürlich wäre der Gotthard bei gleichen Voraussetzungen als erste Etappe bezeichnet worden. Aber die Geologie, die technischen Schwierigkeiten haben hier irgendwie ein Machtwort gesprochen; die Geologie ist stärker als die politische Logik. Die Mehrheit der Kommission weigert sich, Situation und Baufahrplan am Gotthard besser beurteilen zu wollen als die Fachleute, d. h. als die Geologen. Wir werden darauf in der Detailberatung zurückkommen.
Die Mehrheit weigert sich – sozusagen aus fundamentalistischen Gründen – zu unterlassen, was möglich ist, nämlich zu bauen, leider nicht zuerst am Gotthard, sondern am Lötschberg. Wenn aber die Politik nicht die Kunst der verpassten Chancen sein soll, muss sie für diese Variante grünes Licht geben und das Mögliche möglich machen. Das heisst: Der Lötschberg ist schneller machbar als der Gotthard, das ist die faktische Situation. Darüber werden wir, wie gesagt, in der Detailberatung streiten.
Es braucht – darin sind sich die Geologen, die Kommission und der Bundesrat einig – noch gewaltige Anstrengungen, um am Gotthard die geologische Machbarkeitsstudie zu erstellen. Es werden nach Auskünften der Fachleute dafür zwei bis drei Jahre benötigt. Um diese Abklärungen gründlich durchführen zu können, muss das nötige Geld aus dem zweiten Verpflichtungskredit bewilligt werden. Das ist der praktisch einstimmige Antrag der Kommission.
Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen daher, zusammen mit dem Bundesrat, ihren Anträgen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zuzustimmen. Wir, d. h. die für unser Land verantwortlichen Politiker, sollten endlich aus dem Zustand der hektischen Stagnation herauskommen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Pour aborder cette importante question de la NLFA, il me paraît souhaitable d'essayer de se placer dans la perspective du long terme. Nous allons construire des tunnels qui vont durer cent ans, et nous conduisons une politique qui devra nous permettre de faire face aux exigences que nous pouvons estimer dans les vingt ans qui viennent.
En matière de politique des transports, il faut rappeler qu'on considère que d'ici 2015 à 2020, il faut compter avec un doublement des marchandises transportées aujourd'hui par la route ou par le rail à travers les Alpes. D'ici à 2015, on estime que la mobilité des personnes va augmenter de 30 pour cent et que le trafic marchandises va doubler et pourrait quadrupler en Suisse.
Le projet de NLFA est une réponse pragmatique de la Suisse en matière de politique des transports. Si, aujourd'hui, on est bien obligé de considérer qu'on ne dispose pas d'une politique clairement établie, puisque le peuple en a refusé la teneur en 1988, on doit quand même considérer que nous avons plusieurs éléments à notre disposition pour construire cette politique. Il s'agit de l'institution d'une taxe poids lourds à la prestation, de la perception d'une taxe sur le transit alpin en relation avec l'initiative des Alpes, de la réforme des che-

mins de fer avec la séparation de l'exploitation et de l'infrastructure, de l'assainissement financier des CFF et de l'instauration de la vérité des coûts des différents moyens de transports, finalement de l'instauration du «free access».
Je relève que la limitation du poids des véhicules est un moyen limité dans le temps et, en tout cas, pas un but en soi.
La commission a choisi une approche particulière pour traiter la question du financement et de la réalisation de l'infrastructure des transports publics. Elle a d'abord réglé la question du financement, indépendamment de la nature et de l'ampleur des projets à financer – ce sont les alinéas 2 et 3 de l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution (arrêté A). Une fois d'accord sur le financement, nous avons abordé la réalisation des projets. Les quatre grands projets qui bénéficient de ce mode de financement sont mentionnés à l'alinéa 1er de l'article 23.
A ce niveau législatif, on se limite à l'énoncé des projets, sans entrer dans le détail ni préciser un calendrier de réalisation. Si cette démarche peut paraître paradoxale, elle a néanmoins été payante puisque nous avons le sentiment de vous proposer des solutions acceptables et susceptibles de réunir une majorité de ce Conseil.
Très précisément, nous vous demandons aujourd'hui, dans l'arrêté A, de vous prononcer sur le principe de financement des quatre grands projets; ensuite, dans l'arrêté B, de modifier l'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991, et également de mettre «Rail 2000» au bénéfice du nouveau principe de financement.
Pour les mesures de protection contre le bruit, qui concernent tout le réseau ferroviaire suisse, y compris celui des entreprises concessionnaires, et l'intégration de la Suisse au réseau européen de trains à hautes performances, les arrêtés concernant leurs modalités de réalisation sont en cours d'élaboration ou doivent être réalisés.
Le coût estimé pour les quatre projets se situe à 30 milliards de francs, et le coût de la NLFA, qui a été sérieusement réduit par rapport au projet originel, représente encore 50 pour cent de la dépense.
Ainsi devait se dérouler un planning qui prévoyait la mise en service du Lötschberg en 2006 et de la ligne du Gothard au plus tôt en 2008. Le train semblait être sur les rails, si je puis me permettre cette expression, si ce n'est qu'entre-temps la géologie, au Gothard notamment, en a décidé autrement. En effet, contrairement à ce qu'on supposait au départ, le tunnel de base du Gothard passe bel et bien dans la zone géologiquement difficile de Piora, sur une longueur de 250 mètres. Le coût de construction de ce petit tronçon est estimé à 3 millions de francs le mètre courant. C'est donc un surcoût de 750 millions de francs avec lequel il faut compter et un allongement de la durée des travaux de deux ans au moins. Cela n'a pas été sans influencer les décisions qui ont été prises par la commission, vous l'imaginez bien.
J'en viens maintenant aux modalités de financement. Dans la commission, de nombreuses sources de financement ont été proposées, discutées, évoquées. Toutes n'ont pas été retenues, mais j'observe que pas mal d'entre elles refont maintenant surface, au travers des multiples propositions individuelles qui ont été déposées. Dès lors, on aura vraisemblablement l'occasion d'y revenir.
Je signalerai surtout qu'une majorité de la commission a rejeté le principe de recourir plus largement aux ressources générales de la Confédération. L'état des finances fédérales parle de lui-même contre ce principe.
Certains entendaient répartir différemment la charge financière qui pèse trop lourdement sur les usagers de la route. Ces propositions ont été refusées en commission.
Par ailleurs, la commission a rejeté l'idée de financer par un fonds non seulement les quatre projets ferroviaires, mais aussi la totalité des coûts relatifs aux transports publics en général. Dans ce cas, c'est d'une annuité d'environ 4 milliards de francs qu'il aurait fallu pouvoir disposer.
La commission a renoncé à cette éventualité, estimant qu'il serait beaucoup trop risqué de se lancer dans une opération de financement de projets innombrables et mal définis, qui finalement n'aurait eu d'autre conséquence que de retarder la réalisation des quatre grands projets, et notamment de la NLFA.
Finalement, la commission vous propose la création d'un fonds qui doit répondre aux critères suivants: il doit pouvoir être rapidement mis en place et dégager annuellement une somme d'environ 1,5 milliard de francs; les ressources qui l'alimentent doivent être eurocompatibles, nos partenaires européens doivent pouvoir accepter l'importance et la nature des taxes proposées; le mode de financement doit concourir à un transfert modal de la route au rail; l'essentiel des ressources du fonds doit être en rapport avec les transports en général; et finalement, encore une fois, il ne doit pas alourdir les finances de la Confédération.
Ce qui est important surtout, c'est que l'existence du fonds et sa pérennité doivent être une garantie donnée que les projets seront conduits à terme et entièrement réalisés. La présence des moyens disponibles et affectés est une assurance qui va dans ce sens. On évitera ainsi de laisser croire que seuls les projets planifiés au début seront réalisés, le reste courant le risque d'être retardé pour des raisons uniquement financières.
Indépendamment de ces considérations touchant à la technique législative et aux questions financières, on doit aussi aborder la question sur le plan politique. Il faut donner à l'ensemble de la population suisse un signe extrêmement clair de notre volonté de réaliser un projet global d'importance nationale et qui intéresse tout le pays.
Il faut réunir un large consensus autour du projet pour éviter qu'une accumulation de minorités rejetantes, pour des raisons diverses et qui n'ont rien à voir l'une avec l'autre, finisse par réunir en votation populaire une majorité contre le projet. La majorité de la commission estime que cet aspect politique ne peut être pris correctement en compte autrement que par la variante en réseau et une réalisation échelonnée de la ligne ferroviaire à travers les Alpes.
Cela étant, il s'agit de préciser ce qu'on entend par variante en réseau. C'est la décision de réaliser deux tunnels de base, sans que l'exécution des travaux soit subordonnée à des conditions différentes pour l'un ou l'autre des tunnels. En clair, on ne doit pas exiger ici ce à quoi on renonce là.
Venons-en maintenant à l'échelonnement. Dans les discussions en commission, on a constaté que la notion même de l'échelonnement pouvait être interprétée comme étant non pas la volonté de réaliser les choses successivement, mais une manière déguisée de dire ce qu'on ne fera jamais. Que cela s'adresse à une région ou à une autre du pays, l'échelonnement des travaux, pour être crédible, doit être accompagné de garanties significatives. Nous devons énoncer un principe d'échelonnement, sans remettre en cause la variante en réseau.
Pour ce qui est de l'échelonnement de la réalisation des tunnels de base, on doit faire la distinction entre la mise en service des tunnels qui, de toute façon, est décalée de trois à quatre ans à cause de la durée plus longue des travaux au Gothard par rapport au Lötschberg. Le décalage s'accroît maintenant de deux ans à cause des difficultés géologiques. Lorsqu'on parle de la «Pioramulde», nous sommes face à une réalité objective qu'on ne peut pas ignorer.
Finalement, compte tenu de ces considérations et après bien des discussions, la commission vous propose de réaliser la NLFA de la manière suivante: le projet est réalisé en plusieurs phases. La première comprend le Lötschberg, le Zimmerberg, et le Monte Ceneri; la deuxième le Gothard et le tronçon Saint-Gall–Pfäffikon.
On peut reprocher tout ce qu'on veut à cette variante, mais elle a au moins le mérite d'énoncer clairement ses buts. C'est certainement ce qui a contribué à son succès en commission. Elle maintient la variante en réseau, tout en introduisant le principe de l'échelonnement. Je relèverai aussi qu'elle ne contient pas de clause du besoin pour la deuxième étape.
Je me rends bien compte, au travers des nombreuses propositions qui ont été déposées, qu'il n'est pas exclu qu'une autre variante ressorte finalement de nos délibérations. Ayez néanmoins bien présentes à l'esprit les définitions que j'ai données du réseau et de l'échelonnement.

Il faut qu'en fin de compte notre Conseil retienne une solution susceptible de recueillir une majorité devant le peuple.
En plus de ces considérations de politique intérieure, la commission a été sensible aux engagements de la Suisse envers l'Union européenne. Dans l'accord sur le transit de 1993 entre la Confédération et la Communauté économique européenne, nous nous sommes engagés à construire deux axes de transit: au Gothard et au Lötschberg. L'accord sur le transit n'implique pas l'obligation d'aménager les deux axes intégralement en même temps. Il a été convenu que les premiers tronçons du réseau modernisé servant au transit seraient ouverts à la circulation d'ici 2005 environ, en même temps que l'ouverture des routes suisses aux camions de 40 tonnes. En suivant les propositions de la commission, la mise en service du Lötschberg est prévue vers 2006 et du Gothard vers 2010. Vous retrouverez ici la logique de l'échelonnement que vous propose la commission, mais qui répond aussi pleinement aux engagements que nous avons pris à l'égard de l'Europe.
Ces mesures revêtent une signification politique importante, puisqu'elles manifestent la détermination de la Suisse de ne pas continuer de rejeter sur nos voisins autrichiens et français les inconvénients du trafic de transit. Il s'agit aussi et surtout de manifester notre volonté de respecter nos engagements internationaux afin que nous gardions un minimum de crédibilité dans le cadre des négociations bilatérales avec l'Union européenne.
C'est dans cet esprit que je vous invite, au nom de la commission, à entrer en matière sur les propositions qui vous sont faites pour le financement et la réalisation de l'infrastructure des transports publics.

Schlüer Ulrich (V, ZH): Wir haben jetzt gehört, in welcher Abfolge Vorentscheidungen gefallen sind. Diese haben für die heutige Entscheidung, die ohne Wenn und Aber zu treffen sein soll, Sachzwänge geschaffen. Bei allem Respekt vor Entscheiden des Volkes ist immerhin festzustellen, dass die entscheidende Voraussetzung für diesen Volksentscheid von damals, nämlich der wachsende Bedarf an Transportleistungen, nicht eingetreten ist. Wenn wir die Neat-Vorlage studieren, stellen wir fest, dass die Frage nach dem Bedarf dieses Mammutwerks nicht gestellt ist; in der Einleitung zur Botschaft findet sich keine Bemerkung zum Bedarf nach diesem Werk. Es geht allein um die Finanzmittelbeschaffung, es geht darum, wie das Werk finanziert werden soll. Ich muss Sie angesichts der Lage der Bundesfinanzen fragen: Können wir es uns leisten, auf ein 30-Milliarden-Projekt einzutreten, ohne die Frage des Bedarfs anhand der eingetretenen Verhältnisse neu zu stellen?
Gehen wir zur Bestandesaufnahme über. Wir sollten mit diesem Entscheid unter anderem die Alpen-Initiative umsetzen; wir sollten in die Tat umsetzen, dass der Transitverkehr von Grenze zu Grenze – so heisst es in dieser Initiative – auf die Bahn verlagert wird. Inzwischen verhandeln wir über diese Frage. Inzwischen ist der Bundesrat innenpolitisch und aussenpolitisch «weichgeklopft» worden, bis er einen Entscheid für eine Transitgebühr von 320 Franken oder allenfalls 340 Franken zu fällen bereit war. Mit einer solchen Gebühr wird kein Lastwagen auf die Bahn umsteigen! Der Entscheid für 320 Franken oder 340 Franken ist der Entscheid für die «40-Tönner»-Lawine im Urnerland und in der Leventina. Es findet mit diesem Betrag kein Umstieg statt. Wir bauen zwar die Neat – so wird beantragt –, um so zu tun, als würden wir die Alpen-Initiative umsetzen; aber wir treffen die politischen Entscheidungen so, dass diese Tunnels nicht genügend ausgelastet, gar nicht benötigt werden.
Wir verhandeln überdies auf europäischer Ebene mit der Zielvorstellung, das Glück der Menschheit bestehe darin, möglichst billig von Ort zu Ort in Europa zu fliegen. Der Preiskampf in der Luft ist angesagt. Welche Fluggesellschaft diesen Preiskampf überstehen wird, wissen wir nicht; das muss uns hier auch nicht kümmern. Aber eines wissen wir: Die Bahn wird in diesem Preiskampf unter die Räder geraten; sie wird in diesem Preiskampf nicht mithalten können. Auch im Personenverkehr ist durch politische Entscheidungen auf europäischer Ebene, die mitzutragen uns ja mit allem Nachdruck anempfohlen wird, der Entscheid gegen die Bahn gefallen.
Wir stellen fest, dass wir nicht nur eine gewaltige Fehlinvestition tätigen sollen. Wir werden diesem Land und dieser Bundeskasse über Jahrzehnte hinweg Betriebsverluste ungeahnten Ausmasses bescheren. Wir sprechen immer nur über die Investitionen. Über die Betriebsverluste, die wir jahrzehntelang zu tragen haben werden, sprechen wir nicht. Wir bauen an einem Projekt ohne Bedarf. Wir haben zwar eine Studie von Coopers & Lybrand, die das bestätigt, aber sie soll offensichtlich nicht ernst genommen werden.
Was geschieht jetzt politisch? Jetzt wird von Region zu Region überlegt, was man dieser Neat noch angliedern könnte, wie man sich lokalpolitisch noch Lorbeeren verdienen könnte, indem man das Projekt noch ergänzt, indem man dieses oder jenes noch draufflädt. Wenn ich beispielsweise an die Strecke durch den Ricken denke, die ja Neat-Zufahrtsstrecke werden soll, so habe ich auf dieser Strecke, die ich schon oft gesehen habe, noch nie einen Güterzug gesehen. Und das soll eine Zufahrtsstrecke zur Neat sein? Dieses Aufladen des Projektes hat – bei allem Respekt vor der Demokratie – nichts mehr mit demokratischen Verhältnissen zu tun. Ich muss sagen: Mich erinnert das vielmehr an Verhältnisse, die sich allmählich einer «Kleptokratie» annähern – hemmungsloses Beladen eines bereits überlasteten Projektes, für das kein Bedarf besteht, dem man einfach noch eine lokalpolitische Perle für die eigene Wiederwahlchance abringen will.
Wir müssen zur Kenntnis nehmen: Die Staatslösung für die Neat wird nicht funktionieren. Wenn wir ein Projekt so über die Bühne bringen wollen, dass die Investitionskosten erträglich sind und der Betrieb möglich wird, dann kann allein eine privatwirtschaftliche Lösung die Beschränkung auf das garantieren, was wirklich notwendig und finanzierbar ist.
Zum Schluss dürfen wir uns mit Blick auf die Situation der Bundesfinanzen auch noch auf etwas Grundsätzliches zurückbesinnen: Die Schweiz ist ein Land ohne Rohstoffe. Jede Verarbeitung und jede industrielle Tätigkeit in diesem Land sind mit Transport verbunden. Wir können nichts herstellen, wir können nichts bearbeiten, wenn nicht vorher oder nachher ein Transport stattfindet. Die Transportkosten sind damit ein entscheidender Faktor im Standortwettbewerb zwischen der Schweiz und den übrigen Industriestandorten auf dieser Welt. Jede Belastung mit sinnlosen, mit nicht tragbaren Aufgaben ist ein Schritt, den Industriestandort Schweiz aus der Konkurrenzfähigkeit hinauszukatapultieren. Dies müssen wir uns vor Augen halten, wenn es darum geht, eine Investition zu tätigen, für die kein Bedarf vorhanden ist, die uns aber jahrzehntelang aufs schwerste belasten wird.
Alles in allem: Ich glaube, wir tun dem Land einen besseren Dienst, wenn wir heute ein Ende mit Schrecken beschliessen, um einen Schrecken ohne Ende zu vermeiden.

Maurer Ueli (V, ZH): Ich beantrage Ihnen namens der Mehrheit der SVP-Fraktion, auf die Vorlage 96.059 einzutreten, sie aber mit dem Auftrag, hängige Fragen noch zu klären – wir haben das in zehn Punkten aufgelistet –, an den Bundesrat zurückzuweisen.
Eigentlich weisen unserer Meinung nach praktisch alle Fakten, die heute auf dem Tisch liegen, darauf hin, dass das Geschäft trotz vieler Sitzungen oder vielleicht wegen vieler Sitzungen und wegen der zahlreichen Studien noch unausgereift ist. Denken Sie etwa an die durch den Ständerat völlig überladene Vorlage oder an die zahlreichen und widersprüchlichen Anträge aus der Mitte unseres Rates. Unsere Fraktion kommt in der Beurteilung mehrheitlich zum Schluss, dass dieses Geschäft vor dem Volk so keine Chance hat. Mit unserem Rückweisungsantrag möchten wir einen Scherbenhaufen verhindern und die Möglichkeit schaffen, die zahlreichen noch offenen Fragen zu beantworten. Das Volk ist in den Fragen des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und in bezug auf Tunnelbauten im speziellen sensibilisiert. Im Abstimmungskampf werden all diese Ungereimtheiten aufgedeckt und zu Recht ausgenützt werden.

Wenn Sie unserem Rückweisungsantrag zustimmen, bedeutet das also letztlich keine Verzögerung, sondern eine Beschleunigung des Prozesses. Gerade auch im Hinblick auf die bilateralen Verhandlungen mit der EU ist eine Rückweisung der Vorlage mit einem mittelfristigen Zeitgewinn klar das kleinere Übel. Dieser Beschluss ist wesentlich einfacher zu erklären, als nächstes Jahr in Brüssel ein Nein des Volkes begründen zu müssen.
Die Rückweisung ist auch deshalb problemlos möglich, weil wir bezüglich Kapazitäten in keiner Weise unter Zeitdruck stehen. Wir haben noch ein beträchtliches Umlagerungspotential. Die Bahnen können und müssen ihr Angebot vorerst qualitativ und quantitativ verbessern. Heute zu entscheiden würde bedeuten, in Unkenntnis wichtiger Fakten möglicherweise Milliardenbeträge falsch zu investieren, ganz zu schweigen von den Folgekosten, die nachfolgende Generationen belasten. Wer nicht aus regionalpolitischen Überlegungen oder aufgrund von Wahlversprechungen gebunden ist, muss daher unserer Meinung nach zwingend für Rückweisung eintreten.
Wo liegen die zentralen Fragen, bzw. wo finden wir die widersprüchlichsten Antworten und Aussagen? Sie liegen ganz klar beim Bedarf, bei der mittel- und langfristigen Rentabilität sowie bei der bestehenden Kapazitätsreserve. Die Fragen, die zu stellen sind, sind einfach: Wieviel Kapazität brauchen wir wann, wo, in welcher Form, und wie bezahlen wir das? Genau zu diesen wichtigsten Fragen haben wir widersprüchlichste Aussagen. Sie können irgendeine Studie nehmen und mit dieser dann das beweisen, was Sie gerade glauben.
Unsere unglaublich schnellebige Zeit zwingt uns, keine Fehlinvestitionen zu tätigen. Auch die Wirtschaft trägt heute schwer daran. Wir müssen flexibel sein und dürfen uns keine Möglichkeit verbauen. Das bedeutet doch mindestens eine Etappierung. Es darf aus staatspolitischen Gründen angesichts unserer horrenden Defizite kein Tabu sein, die Netzvariante in Frage zu stellen. Der tatsächliche Bedarf muss letztlich darüber entscheiden, was wir wann bauen wollen und müssen.
Zum Bedürfnis kommt die Frage, was wir uns leisten können. Wir streiten noch immer darüber, wie wir die Bauwerke finanzieren können. Wahrscheinlich beschliessen Sie heute Luftschlösser. Sie wollen den öffentlichen Verkehr mit noch nicht vom Volk genehmigten Einnahmen finanzieren. Und über die zentrale Frage, wie wir den Betrieb einst bezahlen werden, schweigen wir uns vornehm aus. Das ist doch eine zentrale Frage für die nächsten Jahrzehnte! Niemand in der Privatwirtschaft würde auf diese Weise nur einen Franken investieren. Und wenn uns Studien sagen, dass weder eine noch zwei Röhren je kostendeckend sein werden, dann dürfen wir doch heute nicht über einen Kredit von 30 Milliarden Franken beschliessen. Seien wir ehrlich: Die meisten Anträge, die auf dem Tisch liegen, beruhen nicht auf gefestigten Bedarfszahlen. Sie basieren auf regionalpolitischem Wunschdenken. So geht das doch einfach nicht mit einer Jahrhundertinvestition.
Es geht aber heute auch nicht darum, die Fehler der Vergangenheit zu suchen. Das Umfeld hat sich ganz einfach geändert. Der Ost-West-Verkehr explodiert, der Personenverkehr über kurze Strecken wird – ob wir das wollen oder nicht – nicht auf der Schiene, sondern in der Luft stattfinden. Neue Transporttechniken drücken auf die Preise. Wir sprechen von rollender Landstrasse, aber die Zukunft gehört dem unbegleiteten kombinierten Verkehr. Wir planen Bauwerke, die bis an unsere Grenze führen. Wie und wann geht es dort weiter, und wer bezahlt das? Diese Fragen werden uns die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vor der Abstimmung stellen.
Mit dem Rückweisungsantrag schaffen wir noch einmal eine Frist, um diese Fragen pragmatisch abzuklären. Damit besteht die Chance für einen emotionslosen und sachlichen Entscheid. Dieser Zeitgewinn verschafft uns auch weitere Vorteile. Wir werden in der Lage sein, die Machbarkeit und die Kostenfolgen der Gotthardvariante abzuklären, Stichwort: Pioramulde. Wir können und müssen die Zeit auch nutzen, um die Bahnreform prioritär zu behandeln. Wir legen damit eine wichtige Komponente für den künftigen Betrieb fest.
Vermeiden Sie einen Scherbenhaufen, stärken Sie die Glaubwürdigkeit des Parlamentes, und stimmen Sie mit uns für die Rückweisung der Vorlage!

Hämmerle Andrea (S, GR): Herr Maurer, die SVP-Fraktion war mit vier Vertretern in der Kommission. Es gab keine konstruktive Mitarbeit dieser Leute. Es gab keine Anträge der SVP-Vertreter. Eine Zeitlang waren Sie sogar selber dabei. Auf der Fahne kommt die SVP-Fraktion nicht vor. Meine Frage: Ist die SVP-Fraktion erst nach den Kommissionsarbeiten erwacht, oder betreibt sie tatsächlich nur eine billige Destruktionspolitik?

Maurer Ueli (V, ZH): Die Frage zeigt wahrscheinlich viel eher die Problematik der Kommissionen, die sich während vielen Sitzungen in ein Problem verbeissen und dann nicht mehr die Freiheit haben oder sich die Freiheit nicht mehr nehmen können, das Problem grundsätzlich zu betrachten. Meiner Meinung nach ist das auch hier etwas der Fall. Das ist kein Vorwurf an die Kommission, sondern eine Feststellung: Man sieht vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr.
Es ist aber wichtig und nötig, dass der Rat diese Gesamtsicht hat.

Steinemann Walter (F, SG): Ich begründe meinen Nichteintretensantrag zur Vorlage 96.097: Unsere Fraktion, die Fraktion der Freiheits-Partei, ist überzeugt, dass unsere schlimmsten Befürchtungen, die wir vor der Volksabstimmung von 1992 ins Feld führten, bei einem Bau der Neat bei weitem übertroffen würden. Kaum ein Tag vergeht, ohne dass eine neue Überraschungs-, Schreckens- oder Variantenmeldung über die katastrophale Neat-Planung und deren Finanzierung durch die Medien geht.
Am 27. September 1992 hat das Volk dem Projekt zugestimmt – unter Vorspiegelung völlig falscher Zahlen, Argumente und Behauptungen, die Neat sei nötig, würde rentieren und koste keinen Steuerfranken. Das politische Bern hat das Schweizervolk angelogen, womit der gefällte Entscheid ungültig ist und nicht «weggedrängt» wird, wie Herr Hubacher meinte.
Heute liegt ein ungeniessbares «Neat-Gebräu» vor, dem nur eines sicher ist: Es wird nicht zu bezahlen sein. Schon in der Coopers&Lybrand-Studie vom Februar 1995 ist der Beweis erbracht, dass die Neat auch ohne nötige, neue Zufahrten nie rentieren würde; auch dann nicht, wenn beim Bau keinerlei Kostenüberschreitungen zu erwarten wären. Das Bahnprojekt wirkt wettbewerbsverzerrend, würde die Transporte massiv verteuern und dem Wirtschaftsstandort Schweiz weiteren, enormen Schaden zufügen. Eine zusätzliche Standortverschlechterung und eine Gefährdung von Arbeitsplätzen wären die Folge.
Eine unbedachte Finanzierung könnte unsere Wirtschaft zum Kollabieren bringen. Unser Land kann sich keinerlei falsche Milliardeninvestitionen mit jährlich wiederkehrenden Folgekosten in Milliardenhöhe für unnötige Bahntunnels leisten. Der Neat-Bau müsste schlussendlich zum 100-Milliarden-Grab für die Steuerzahler verkommen.
Es sollten sich eigentlich nicht nur die Bürger fragen, sondern zwingend auch Regierung und Parlament, ob man ein Investitionsprojekt überhaupt beginnen darf, dessen Bedarf ungeklärt ist, dessen Nutzen in vielerlei Hinsicht ungewiss ist und dessen Kosten uns, vor allem aber die kommenden Generationen, in unakzeptablem Masse belasten würden. Die Neat ist eine nationale Fehldisposition gigantischen Ausmasses, die nur den sofortigen Projektabbruch verdient.
Die aktuelle Schweizer Verkehrspolitik ist so zerfahren, dass sich eine neue, grundlegende Lagebeurteilung aufdrängt. Das beweisen auch die vielen Anträge zum Bau und zur Finanzierung der Neat. Die Neubeurteilung muss sich von den bisherigen Vorgaben lösen, da sich die Vorbedingungen nicht nur in der Schweiz, sondern in ganz Europa in den letzten Jahren markant geändert haben. Die rollende Autobahn gilt dort schon längst als Auslaufmodell.
Nach Berechnungen von Dr. Hörler am Institut für Energietechnik der ETH Zürich würde die Neat zusätzlich eine Mil-

liarde Kilowatt Strom benötigen, welche nur über zusätzliche Stromimporte zur Verfügung stünde. Nach seinen Berechnungen erzeugt der Neat-Huckepacktransport eines einzigen Lastwagens durch die Alpen einen doppelt so grossen CO_2-Ausstoss wie die Fahrt des gleichen Camions auf der Strasse, was die These vom sauberen Bahnverkehr, der auch zugunsten der Neat immer wieder ins Feld geführt wird, arg ins Wanken bringt.
Mit dem Abbruch der «Neat-Übung» soll gleichzeitig eine Denkpause eingeschaltet, und es sollen die fragwürdigen bzw. unhaltbaren Vereinbarungen mit Brüssel überprüft werden. Begonnene Bauten sind bis zur Klärung der offenen Fragen und insbesondere der allfälligen Bedürfnisse stillzulegen. Die heutigen Bahnkapazitäten reichen bis über das Jahr 2020 hinaus, und es ist nicht zu erwarten, dass der Nord-Süd-Verkehr noch eine weitere ins Gewicht fallende wirtschaftliche Expansion erfahren wird. Zurzeit sind die Gütertransporte auch rückläufig. Zuerst muss deshalb die Kardinalfrage beantwortet werden: Woher sollen plötzlich die zusätzlichen Güter und Passagiere kommen, um das Mammutprojekt auszulasten? Weil diese Hauptfrage völlig offenbleibt, besteht heute keine zeitliche Dringlichkeit für den Kreditentscheid. Dieser Kreditentscheid muss auf realen Fakten beruhen. Diese liegen heute ganz einfach nicht vor. Ebenso ist die Finanzierung der Neat nach wie vor nicht gesichert. Die Voraussetzungen zur Freigabe der gesperrten Kredite sind daher ganz klar nicht erfüllt.
Ich bitte Sie, meinen Nichteintretensantrag zu unterstützen.

Vetterli Werner (V, ZH): Die SVP hat sich sehr gründlich mit diesem Geschäft befasst. Sie ist – Sie haben unsere Vorbehalte von Herrn Maurer bei der Begründung des Rückweisungsantrages gehört – weiterhin sehr skeptisch. Wir befürchten, dass wir im Parlament eine Vorlage beschliessen, die vom Volk in Bausch und Bogen verworfen werden wird. Eine Ablehnung ist vorprogrammiert, wenn wir analog zum Ständerat mit regionalpolitischem Krämergeist das Fuder ebenfalls überladen oder wenn wir einmal mehr in einer Verkehrs- und Bahnfrage dem Volk ein X für ein U vormachen wollen.
Die dominante Streitfrage, die die Gemüter bewegt, ist leider die Variantenwahl Lötschberg oder Gotthard. Von der viel wichtigeren Bedarfsfrage oder Rentabilitätsfrage spricht man kaum. Meiner Meinung nach lauten aber die entscheidenden Fragen: Was brauchen wir unbedingt? Besteht effektiv die Notwendigkeit für einen Basistunnel oder sogar für deren zwei? Welche neuen Defizite fahren diese Eisenbahn-Grossprojekte ein? Die Studie der englischen Beraterfirma Coopers & Lybrand hat doch ergeben, dass die Schweiz den Transitverkehr auch ohne Neat bis ins Jahr 2022 bewältigen kann, inklusive Gotthard bis ins Jahr 2033. Die Quintessenz jener Studie, die Forderung, vorerst nur eine Achse zu realisieren, drängt sich gebieterisch auf. Eine weitere Grundsatzfrage lautet: Können eine Flachbahn und die Umlenkungsfiskalität wirklich Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen, und wenn ja, wieviel? Vergessen wir nicht, dass in der Schweiz heute bereits 82 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene stattfindet. Nur 18 Prozent transitieren auf der Strasse. In Frankreich ist es übrigens gerade umgekehrt: 78 Prozent der Transporte erfolgen auf der Strasse und 22 Prozent per Bahn. In Österreich liegt der Modal split bei 70 zu 30 strassenlastig.
Menge und Umsatz sind eines, Ertrag das andere, aber das Wichtigere. Die Wirtschaftlichkeit sollte für verantwortungsvolle Politiker gerade bei der heutigen Finanzlage des Bundes doch von vorrangiger Bedeutung sein. In der aktuellen Botschaft des Bundesrates finden wir über die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn-Grossprojekte keine Angaben. Vielleicht sollten wir uns mit den betriebswirtschaftlichen Prognosen aus der Neat-Botschaft von 1990 begnügen.
Die Sache hat aber einen gefährlichen Haken. Die Botschaft von 1990 basierte auf Bahntransportpreisen von 1986; seither sind die Güterverkehrspreise um rund einen Drittel in den Keller hinuntergefallen.
Herr Bundesrat Leuenberger, wenn Sie mir einen Moment zuhören würden, hätte ich eine grosse Bitte: Parlament und Stimmvolk haben das Recht zu wissen, was Betrieb und Unterhalt der Neat und der Eisenbahn-Grossprojekte die nächsten Generationen kosten werden. Sie werden uns sicher noch aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorlegen und die zu erwartenden Defizite offen darlegen.
Die SBB haben in den letzten vier Jahren im Gütergeschäft 400 Millionen Franken Ertrag eingebüsst. Anders ausgedrückt: sie haben zwar einen Achtel mehr Güter befördert, aber 22,4 Prozent weniger Ertrag erzielt; und auch die Zukunft sieht nicht rosig aus. Gemäss Mittelfristplan der SBB fällt der Erlös pro Tonnenkilometer in zehn Jahren um 30 Prozent, von 17 auf 12 Rappen. Angesichts der insgesamt 18 Milliarden Franken SBB-Schulden und in Anbetracht der Tatsache, dass die Staatsbahn die öffentliche Hand – wiederum gemäss Mittelfristplan der SBB – im Jahre 2002 happige 2,635 Milliarden Franken kosten wird, sind falsch investierte 30 bis 35 Milliarden Franken schlicht unverantwortlich.
Eine möglichst schlanke und stark etappierte Minimallösung drängt sich gebieterisch auf. Mit der FöV-Vorlage will man den privaten Personen- und Güterverkehr künstlich massiv verteuern, damit der öffentliche Schienenverkehr gleich lange Spiesse bekomme. Richtiger wäre doch, mittels Markt und Konkurrenz beide Anbieter, auch im Interesse der Kunden und der Volkswirtschaft, zu grösserer Effizienz zu zwingen. Wenn wir die Neat in der Volksabstimmung überhaupt durchbringen wollen, müssen wir über Bedarf, Wirtschaftlichkeit respektive Folgekostendefizit transparent informieren. Die etappierte Linienwahl wird beim verantwortungsbewussten Stimmvolk sekundäre Bedeutung haben.
Aus diesen Überlegungen und aufgrund vieler anderer Aspekte schlägt Ihnen die SVP-Fraktion vor, die Lärmsanierung auf die Zufahrtsstrecken zu reduzieren, die «fette Wunschtaube» LSVA dem europäischen Rahmen anzupassen und auf die Alpentransitabgabe zu verzichten. Sie diskriminiert unsere Alpenkantone und bedeutet zusammen mit der Phantom-LSVA eine Verschlechterung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Hingegen befürworten wir eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent.
Im umstrittenen Artikel 10bis bezüglich Etappierung unterstützt die Mehrheit der SVP-Fraktion den Antrag der Minderheit IV. Herr Hämmerle, wenn Sie die Fahne lesen, heisst diese Minderheit «Vetterli, Binder», und ich glaube, sie hat im Rat grosse Chancen. Der Antrag der Minderheit IV ist losgelöst von lokal- und regionalpolitischem Stimmenfang und ist die glaubwürdigste und kostengünstigste Lösung.
Ich äussere mich nicht zum zweiten Neat-Verpflichtungskredit. Frau Präsidentin, ich finde es sehr unglücklich, dass wir diese beiden Geschäfte miteinander vermischen. Ich meine, das Plenum wird schon genügend Mühe haben, alle Probleme grundsätzlich zu verstehen, die es in der FöV/Neat-Vorlage zu diskutieren gibt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Wir müssen heute in diesem Rat sehr aufpassen, dass wir nicht einen noch grösseren Keil zwischen Schiene und Strasse schlagen. Das betrifft insbesondere die Finanzierung. Vor allem die Politiker müssen lernen, dass Schiene und Strasse aufeinander zugehen und wir endlich den wesensgerechten Verkehr fördern müssen. Das betrifft insbesondere die Neat. Ich habe versucht, in Form eines Antrags einen markt- und bedürfnisgerechten Vorschlag zum Bau dieser Alpentransversalen zu machen.
Erinnern wir uns zurück: Bei der seinerzeitigen Neat-Abstimmung wurde den Stimmbürgern klar gesagt, dass das Geld vom öffentlichen Markt käme, und 25 Prozent aus dem Treibstoffzollzuschlag. Das war eine andere Zeit! Daran sind Herr Bundesrat Leuenberger und Herr Bundesrat Ogi nicht schuld. Wir müssen das sehen. Mit der Öffnung des Ostens haben sich die Güterströme verändert. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen! Wo liegen die Bedürfnisse? Sie liegen nicht mehr nur auf der Nord-Süd-Achse, sondern auch auf der Ost-West-Achse.
Fast 85 Prozent der Kosten für den Bau der Neat sollen nun vom Verkehrsträger Strasse bezahlt werden. Dass ein Verkehrsträger den anderen finanzieren soll, das gibt es nir-

gends auf der Welt. Das hat nichts mehr mit Kostenwahrheit zu tun und ist auch nicht wesensgerecht.
Noch wichtiger ist beim Vorhaben, das wir jetzt bauen wollen, die Rentabilität: Die ist nicht gegeben. Man ist jetzt mit uns ehrlich gewesen und hat gesagt, dass die Neat nie rentieren werde. Stellen Sie sich einmal vor, wenn ein Unternehmer so denken würde! Die kreditgebenden Banken würden bei einer solchen Kosten-Nutzen-Rechnung sofort abwinken, und wenn sie das Gedankengut des Unternehmers erkennen würden, würden sie ihm auch gleich die anderen Kredite sperren. Ich gebe gerne zu, dass sich die wirtschaftliche Situation verändert hat. Man wusste damals noch nicht, dass die Güterströme Nord-Süd und Süd-Nord in Ost-West und West-Ost umschlagen würden.
Ein weiterer Punkt, den wir heute berücksichtigen müssen – deshalb der Rückweisungsantrag, nicht der Sistierungsantrag, der SVP-Fraktion –, ist das Dossier Landverkehr im Rahmen der bilateralen Verhandlungen: Die bilateralen Verhandlungen beeinflussen doch diese Bauinvestitionen. Sie zeigen uns am Schluss, ob der Verkehr mehrheitlich über die Strasse oder über die Schiene laufen und was die EU mit Österreich im Alpentransit machen wird. Das müssen wir doch zuerst wissen! Wir können doch nicht den Bau des Lötschberg- oder des Gotthardtunnels – je nach regionalpolitischen Interessen – beschliessen, wenn wir die Fakten nicht kennen. Ich betone: Die SVP-Fraktion will das Projekt nicht abstürzen lassen. Wir möchten nur die Fakten kennen! Wir wissen auch nicht, was mit der LSVA geschieht. Die Berechnungen sind von 3 Rappen pro Tonnenkilometer im Jahre 2005 ausgegangen. Nun wissen wir, dass der Ständerat 2,5 Rappen beschlossen hat. Das Volk – machen Sie sich doch nichts vor! – wird diese Höhe ganz sicher nicht akzeptieren. Wir werden dagegen kämpfen.
Man sagt auch immer, dass der Transitvertrag uns zwingen werde, diese Röhren zu bauen. Aber wer hat den Transitvertrag gebrochen? Italien hätte bereits 1995 mit dem Ausbau ab Domodossola beginnen müssen. Und was ist mit den «40-Tönnern»? Man hat uns gesagt, dass wir vielleicht im Jahre 2005 die «40-Tönner» einführen müssten. Jetzt kommt die EU und spricht von 1999. Ja, wer bricht denn diesen Transitvertrag? Jedenfalls nicht wir!
Noch ein Wort zu den «40-Tönnern»: Ich glaube ganz fest, dass sich in diesem Saal nur ganz wenige bewusst sind, was 40-Tonnen-Lastwagen für die Schweiz bedeuten. Da können Sie eine LSVA von 5 Rappen beschliessen; es gibt keine Verlagerung auf die Schiene! Ich beweise Ihnen das mit dem GU-Tarif. Die SVP-Fraktion und gewisse Teile der FDP-Fraktion haben diese Papiere. Es gibt keine Verlagerung, da streuen Sie dem Volk Sand in die Augen. Die Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen bedeutet für die SBB 10 bis 15 Millionen Tonnen weniger Fracht.
Der Bund hat heute 88 Milliarden Franken Schulden; etwa 18 Milliarden Franken kommen von der Gesamtentschuldung der SBB hinzu. Das können wir uns doch nicht leisten! Wir können doch der Volkswirtschaft nicht noch eine weitere Milliarde Franken entziehen, um Tunnels zu bauen, die nicht benötigt werden.
Deshalb habe ich versucht, Ihnen einen Antrag zu formulieren, der markt- und bedürfnisgerecht ist und auch der Finanzierung Rechnung trägt.

Columberg Dumeni (C, GR): Nach so vielen negativen Äusserungen möchte ich doch versuchen, von dieser Polemik wegzukommen und auch etwas Positives zu diesem Werk zu sagen.
Die CVP-Fraktion befürwortet die Vorlage. Sie stimmt grundsätzlich den Anträgen der Kommissionsmehrheit zu. Gewiss, beim Alptransit handelt es sich um eine äusserst komplexe Materie. In erster Linie geht es um das bedeutsamste Verkehrsvorhaben unseres Landes, um ein Jahrhundertwerk. Deshalb müssen wir endlich die Kraft und den Mut aufbringen, einen verbindlichen Entscheid zu fassen, einen Entscheid über die verkehrspolitische Zukunft unseres Landes. Wir müssen endlich wissen, was wir wollen. Aber auch Europa will wissen, was wir zu tun gedenken. Wir sollten deshalb mit diesen kleinkarierten Streitereien, mit dieser internen Zerfleischung aufhören. Herr Steinemann hat vorhin eine grossartige Kostprobe einer völlig falschen Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse geliefert. Mit solcher Polemik lösen wir unsere Probleme ganz sicher nicht.
Ich bitte Sie zu bedenken, dass es um sehr wertvolle Infrastrukturinvestitionen, um langfristige Investitionen – nicht um Konsumausgaben, sondern um Investitionen – zur Lösung der Verkehrsprobleme der nächsten Generation geht. Dazu braucht es etwas Weitsicht, auch Risikobereitschaft und Unternehmungsgeist, so, wie sie unsere Vorfahren hatten. Ohne diesen Mut und ohne diese Zuversicht wird unser Land langfristig keine Zukunft haben.
Um dieser grossen Herausforderung gerecht zu werden, muss vorerst die Frage der Finanzierung geregelt werden. Wir müssen deshalb eine ausgewogene, solide, breit abgestützte und tragbare Finanzierung für vier Grossprojekte finden. Es geht nicht nur um die Alpentransversale, sondern auch um die Finanzierung der «Bahn 2000», um den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und um die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.
Während die drei letzten Vorhaben kaum bestritten sind, steht die Alpentransversale seit Jahrzehnten im Brennpunkt der öffentlichen Auseinandersetzung. Im Grundsatz ist alles längst entschieden, denn die oberste Gewalt in diesem Staat, das Volk, hat diesem Vorhaben bereits am 27. September 1992 mit einem überzeugenden Mehr zugestimmt. Dieser Beschluss ist nach wie vor gültig. In der Zwischenzeit haben wir aufgrund neuer Wirtschaftlichkeitsberechnungen allerdings festgestellt, dass die Finanzierung unbedingt neu geregelt werden muss. Zudem kann man über eine Straffung oder Redimensionierung des Bauprogramms sowie über die zeitliche Staffelung einzelner Projekte diskutieren.
Die Verpflichtung zur Realisierung dieser Vorhaben aber bleibt. Sie bleibt, wenn wir unsere internationalen Verpflichtungen erfüllen sollen; ich erwähne das Transitabkommen. Wenn wir eine grundlegende Änderung des beschlossenen Konzeptes vornehmen, würde die Schweiz jede Glaubwürdigkeit verlieren. Dies würde unter anderem auch die bilateralen Verhandlungen massiv belasten, was unabsehbare negative volkswirtschaftliche Auswirkungen für unser Land hätte. Ich bitte insbesondere jene Kreise, dies zu beachten, die auf die Vorlage nicht eintreten oder sie an den Bundesrat zurückweisen wollen. Die CVP-Fraktion lehnt diese Anträge mit aller Entschiedenheit ab; sie ist insbesondere über den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion überrascht. Es ist völlig unverständlich, dass eine Regierungspartei, die früher das Verkehrsdossier betreut hat, heute plötzlich alles in Zweifel zieht, sozusagen ihre Erbschaft ausschlägt und eine Überprüfung längst geklärter Fragen verlangt. Diese Verhinderungs- und Verzögerungstaktik ist unverständlich. Volk und Stände haben mehrfach bekundet, dass sie ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz wollen. Volk und Stände haben ausdrücklich eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn verlangt. Diese Meinungsäusserung haben wir zu respektieren und zu befolgen. Neben dem Neat-Beschluss sind noch weitere Volksentscheide zu beachten, wie die Verfassungsbestimmung über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe oder der Alpenschutzartikel. Wir wissen, dass die Verwirklichung des Alpenschutzartikels enorme Schwierigkeiten bereitet. Ich habe es vor der Abstimmung gesagt: Nachdem diese Bestimmung in Kraft ist, müssen wir sie ohne Wenn und Aber realisieren.
In diesem Zusammenhang muss ich eine Anmerkung zum Streitpunkt des Bedarfs machen: Sie wissen so gut wie ich, dass Prognosen immer eine zweifelhafte Sache sind, vor allem wenn sie sich über einen Zeithorizont von mehr als dreissig Jahren hinziehen. Soviel kann aber gesagt werden: Wenn die gesetzten Vorgaben konsequent durchgesetzt werden und das Verkehrsvolumen nur minimal wächst – der Verkehr wird weiter zunehmen –, wird eine Grundauslastung gesichert sein.

Aufgrund dieser Fakten, aber auch aus staatspolitischen Gründen können wir diese verkehrspolitischen Verpflichtungen nur mit der Neat-Netzvariante erfüllen. Sie ist für die politische Akzeptanz unerlässlich. Ich bitte Sie, die politische Dimension dieser Frage zu beachten. In unserem föderalistischen Staat können feierliche Versprechungen nicht mehr rückgängig gemacht werden, ohne dass das einvernehmliche Zusammenleben der verschiedenen Landesteile gefährdet wird. Es geht hier um höhere Werte als nur um Geldbeträge. Aus diesen Erwägungen heraus hat die CVP immer die Netzlösung vertreten, und sie steht nach wie vor zu diesem Konzept.
Die CVP-Fraktion teilt die Auffassung der Kommissionsmehrheit, wonach die Frage der Finanzierung mit Priorität zu behandeln ist. Sie begrüsst die Fondslösung, die eine langfristige und sichere Finanzierung dieser wichtigen Verkehrsvorhaben garantiert. Es geht um eine ähnliche Lösung, wie wir sie damals bei den Nationalstrassen gewählt haben.
Die CVP-Fraktion begrüsst die vorgesehenen Abgaben wie die pauschale Schwerverkehrsabgabe, die leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die auf dem alpenquerenden Schwerverkehr erhobene Abgabe als Instrument zur diskriminierungsfreien Umsetzung des Alpenschutzartikels, den bereits beschlossenen 25prozentigen Beitrag aus der Mineralölsteuer. Sie kann sich auch mit einer Erhöhung des Benzinzolls um 5 bis allenfalls 10 Prozent einverstanden erklären. Um eine einseitige Strassenlastigkeit zu mildern, befürwortet sie zudem den Beizug der Mehrwertsteuer. Die vorgeschlagenen 0,1 Prozent sind durchaus verkraftbar, sie erbringen einen jährlichen Ertrag von etwa 200 Millionen Franken.
Wenn alle politischen Kräfte etwas Kompromissbereitschaft zeigen, ist es durchaus möglich, ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten, das eine langfristige Finanzierung dieses Grossvorhabens garantiert und das auch Chancen hat, in einer Volksabstimmung erfolgreich durchzukommen.
In der heutigen Wirtschaftslage mit einer pessimistischen Grundhaltung braucht es endlich positive Taten. Wir müssen das beschlossene und bereits begonnene Werk fortsetzen. Deshalb ist die Gewährung des Überbrückungskredites dringend; er ist unerlässlich, um die bestehenden Ungewissheiten zu klären, insbesondere die schwierigen geologischen Verhältnisse der Pioramulde, aber auch allfällige Unsicherheiten beim Tavetscher Zwischenmassiv. Deshalb unterstützt die CVP-Fraktion die Freigabe weiterer 225 Millionen Franken.
Grössere Probleme bereitet die Variantenwahl. Die Flut von Anträgen, die in den letzten Tagen auf unsere Pulte geflattert sind, beweist es: Gotthard oder Lötschberg, beide Achsen gleichzeitig, Staffelung ja oder nein? Nach langem Ringen hat sich die CVP-Fraktion mehrheitlich für eine gleichzeitige Verwirklichung beider Tunnels entschieden, wobei die geologischen Schwierigkeiten automatisch eine technisch bedingte Staffelung bewirken. Herr Fulvio Caccia wird darüber noch nähere Ausführungen machen.
Ich fasse zusammen: Die CVP-Fraktion stimmt für Eintreten. Sie lehnt alle Rückweisungsanträge ab und unterstützt grundsätzlich das vorgeschlagene Finanzierungskonzept. Sie steht nach wie vor zur Netzlösung, weil diese langfristig den einzig gangbaren Weg darstellt.

Vetterli Werner (V, ZH): Herr Columberg, wenn Sie einer Partei Schelte erteilen, so sollten Sie sich im Minimum das Votum des Fraktionssprechers angehört haben. Herr Maurer hat ganz klar gesagt, dass mit dem Rückweisungsantrag ein Zeitgewinn entstehen solle. Wenn wir dem Volk eine gute, fundierte Vorlage unterbreiten, hat sie eine Chance. Mit einer schlechten, vom Volk abgelehnten Vorlage verlieren wir viel Zeit.
Meine Frage an Sie ist folgende: Wie viele Jahre verlieren wir, wenn der Volksentscheid zur Idee der CVP, beide Basislinien gleichzeitig in Angriff zu nehmen, negativ ist – und da bin ich mir sicher –, bis eine neue Vorlage durch alle Institutionen hindurch gegangen ist und wieder vor das Volk kommt?

Dreher Michael (F, ZH): Herr Columberg, ist es für die CVP wirklich kein Thema, dass alle Fachleute, alle, die sich mit der Sache aus betriebswirtschaftlicher Sicht befasst haben, zum Ergebnis kommen, dass das Projekt nie rentieren wird und dass nie nachgewiesen wurde, dass überhaupt soviel zusätzliche Transportkapazität nötig sei, da nicht einmal die bestehende ausgelastet ist?

Columberg Dumeni (C, GR): Zu Herrn Vetterli: Wenn man mit vier Mitgliedern in einer Kommission vertreten ist, die den Auftrag hat, eine Vorlage gründlich vorzubereiten und dafür 13 Tage einsetzt, würde ich erwarten, dass es dem parlamentarischen Usus entspricht, diese Fragen dort zu klären und nicht hier im Rat zu präsentieren.
Zum gleichzeitigen Baubeginn habe ich deutlich gesagt, dass sich hier automatisch eine Staffelung ergibt, bedingt durch die geologischen Verhältnisse am Gotthard. Dies haben auch die Kommissionssprecher gesagt. Heute müssen wir aber einen Grundsatzentscheid fällen, damit man weiss, wohin der Weg geht, und dieser besteht nur in der Netzlösung. Das werden Sie selber feststellen können.
Nun zum Volk: Herr Vetterli, Sie haben genügend Erfahrung mit der Publizität. Wie man in den Wald ruft, so tönt es zurück. Wenn wir dieses Theater fortsetzen, das wir hier begonnen haben, können wir vom Volk keine Zustimmung erwarten. Wenn wir aber verantwortungsbewusst und zukunftsgerichtet zu diesem Projekt stehen, werden wir gewinnen.
Zur Frage von Herrn Dreher: Gerade deshalb bringt man diese Vorlage noch einmal, weil die Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der Zwischenzeit ergeben haben, dass eine rentierende Neat nicht möglich ist. Darum brauchen wir eine neue Finanzierung. Darum brauchen wir diese Abgaben und können die Projekte nicht privatwirtschaftlich finanzieren. Bei einem solchen Infrastrukturprojekt müssen wir neben der Rentabilität auch volkswirtschaftliche Aspekte beachten, die ebenfalls eine bedeutende Rolle spielen.

Herczog Andreas (S, ZH): Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf alle drei Beschlussentwürfe und unterstützt bei der Finanzierung und beim Bauprogramm der Neat die Mehrheitsanträge.
Diese Neat-Vorlage ist die optimalste aller bisherigen Vorlagen, und das waren nicht wenige. Sie berücksichtigt die verkehrs-, finanz- und europapolitischen Interessen unseres Landes. Aufgrund der gehäuften Unübersichtlichkeit von Einzelanträgen müssen wir gleich am Anfang sagen, worum es in dieser Debatte nicht geht. Es geht nicht um die Frage Gotthard oder Lötschberg und schon gar nicht um die Frage Hirzel oder nicht. Es gibt bei dieser Vorlage fünf politische Grundanliegen:
1. Die Umlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Bahn, mit anderen Worten: Wir wollen politisch – im Gegensatz zur SVP-Fraktion – eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Bahn;
2. den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz;
3. die Verwendung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für die Bahninfrastruktur;
4. die Schaffung von 8000 bis 10 000 Arbeitsplätzen für mindestens 15 Jahre, das ist nicht unwesentlich;
5. die Annäherung unserer schweizerischen Positionen an jene der EU.
Neben dem real existierenden Wachstum des Güter- und Personenverkehrs sind diese fünf Punkte der politische Bedarfsnachweis, weil wir hier auch politisch zu entscheiden haben, und nicht irgendwie nach Professorengutachten. Wer hier meint, die Tunnelwahl sei die epochale Frage, der sollte sich vorgängig zu diesen politischen Grundfragen äussern.
Ein neuer Anlauf bei der Neat wurde vor allem aus drei Gründen nötig:
1. Es brauchte eine realistische Finanzierung.
2. Es brauchte ein redimensioniertes Bauprogramm.
3. Es brauchte eine realistische Etappierung.
Die aktuelle Vorlage ist erstens die bisher optimalste, weil sie eine ausreichende und verkehrsgerechte Finanzierung

bringt. Die Hauptfinanzierung durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe fördert die Umlagerung, und genau dies ist die Strategie der Schweizer Verkehrspolitik. Ein Tunnelbau ohne reale Auslastung ist wirtschaftlich und verkehrspolitisch unsinnig. Die 1,4 Milliarden Franken leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bedeuten gleichzeitig, dass der entstehende Produktivitätsgewinn gegenüber den Bahnen abgeschöpft und bei der Bahn investiert wird, wenn die 40-Tonnen-Fahrzeuge zugelassen werden.
Diese Vorlage ist zweitens die optimalste, weil sie die Netzvariante, also Gotthard und Lötschberg, beinhaltet.
Dies ist – im Gegensatz zu früher – ein klares nationales Verkehrsnetzkonzept, das die Schiene klar favorisiert. Wir haben immer gesagt: Wir können am Lötschberg schwergewichtig Güter transportieren und später dann am Gotthard schwergewichtig Personen.
Diese Vorlage ist drittens am optimalsten, weil sie eine realistische Etappierung vorschlägt, die bei einer Projektdauer von über zwanzig Jahren logischerweise definiert werden muss, und zudem verlangt der Antrag der Mehrheit, dass man dort beginnt, wo man wegen der bekannten geologischen Probleme logischerweise am schnellsten fertig wird, nämlich am Lötschberg. Dass die Etappierungsfrage bei den jeweiligen regionalen Bevorzugungen die grössten Aufregungen produzierte, ist zwar zu respektieren, aber politisch eher nicht zu verstehen. Wie kann man eine vernünftige Finanzierung der Eisenbahnprojekte, die die Umlagerungsstrategie fördert, und wie kann man die Verhandlungen mit der EU gefährden und hinter regionale Forderungen stellen? Diese sind in ihrer Art – Stichwort Gotthardtunnel – in der ersten Etappe erst noch unrealisierbar. Eine solche Position gefährdet objektiv die ganze Vorlage.
Die SP-Fraktion will, dass dieses Verkehrsdossier durchkommt, weil sie will, dass die künftige Verkehrsentwicklung für die Schiene und nicht gegen die Schiene erfolgt. Wir wollen eine Annäherung der Position an die EU.
Wenn hingegen die SVP-Fraktion Nichteintretens- und Rückweisungsanträge stellt, wenn wir uns an das Vorgeplänkel um die Verschiebung der Debatte erinnern, wenn nun jene, die in der Kommission keinen einzigen brauchbaren Beitrag geleistet haben, diverseste Einzelanträge stellen, dann müssen wir feststellen, dass diese Leute lediglich die Vorlage sabotieren wollen. Die SVP-Fraktion sagt «Marschhalt», will aber die zweite Autobahnröhre am Gotthard. Objektiv gesehen wollen diese Leute die Rahmenbedingungen für die Bahn noch vor der Bahnreform verschlechtern, und sie wollen keine vernünftige Lösung mit der EU. Wenn jemand in der SVP-Fraktion, wie z. B. Herr Schlüer, eine derartig hohe Fiskalität gegenüber der EU fordert, obwohl man weiss, dass die SVP-Fraktion gar keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe will, dann kann man diese Forderung nicht ernst nehmen. Dann kann man nur sagen: Sie will keine Lösung mit der EU, und sie will keine verkehrspolitische Lösung für die Bahn. Dies ist eine Politik ohne Konzept, ohne konkrete Vorschläge und vor allem ohne Berücksichtigung der realen Interessen, die hier in unserem Land und auch im Ausland vorliegen.
Heute geht es genau um die Berücksichtigung und Ausmarchung folgender Interessen: Die Schweiz will den Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern; dies ist ein Verfassungsauftrag. Die Schweizer Bahnen müssen und wollen ihre Marktanteile ausbauen. Österreich und Frankreich wollen keinen Umwegverkehr aus der Schweiz. Deutschland und Italien wollen eine schnelle und günstige Nord-Süd-Verbindung, und die EU will, spätestens nach Ablauf des Transitabkommens, mit «40-Tönnern» in die Schweiz fahren. Die Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Gotthardachse schliesslich wollen eine deutliche Reduktion des Lastwagenverkehrs. Wer also heute wie die SVP-Fraktion diese Vorlage sabotieren will, der kümmert sich nicht um all diese Interessen.
Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, auf alle drei Beschlussentwürfe inklusive den zweiten Verpflichtungskredit einzutreten und bei der Finanzierung und beim Bauprogramm das Konzept der Mehrheit zu unterstützen.

Schlüer Ulrich (V, ZH): Herr Herczog, Ihrem prinzipiellen Anliegen der Umlagerung der Gütertransporte auf die Schiene ist durchaus zu folgen. Wie aber wollen Sie das erreichen, wenn wir jetzt eine Gebühr, die einen wirtschaftlichen Anreiz auslösen würde, verunmöglichen und wenn wir aus Gründen des Diskriminierungsverbots keinerlei polizeiliche oder andere gesetzliche Möglichkeiten haben, den Umlad per Gesetz zu erzwingen?

Herczog Andreas (S, ZH): Unser Umlagerungskonzept ist klar. Die 600 Franken setzen sich – wenn das bis zu Ihnen durchgedrungen ist – aus 400 Franken leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe und 200 Franken Alpentransitabgabe zusammen. Diese 400 Franken LSVA sind genau über jenen 3 Rappen pro Tonnenkilometer, wobei wir immer gesagt haben: Das wollen wir als Fiskalität in der Schweiz flächendeckend – flächendeckend! Sie müssen von Ihrer Partei aus sagen, ob Sie mit Ihrem Herrn Giezendanner einverstanden sind, ob Sie einverstanden sind, 1,4 Milliarden Franken von den Lastwagen – auch im Binnenverkehr – für die Bahn abzuschöpfen, und wir realisieren in einem ersten Anlauf ein super Bahnangebot für 600 000 Lastwagen für die rollende Landstrasse. Das ist das Angebot für die Umlagerung. Sie wollen weder die LSVA noch ein Abkommen mit Europa. Sie sind hier einfach nicht glaubwürdig!

Friderici Charles (L, VD): Beaucoup d'entre nous ont parlé ici de décisions politiques que nous aurons à prendre. Je tiens cependant, en préambule, à attirer votre attention: un jour ou l'autre, la réalité économique rattrapera la politique, et à ce moment-là, le peuple suisse en fera les frais.
Le groupe libéral ne reviendra pas sur les arguments développés lors du dépôt de sa motion d'ordre demandant le report de la discussion sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics. Il soutiendra néanmoins les propositions de renvoi. Cependant, il tient à souligner que la complexité du dossier des NLFA est prouvée par le nombre d'informations contradictoires que nous pouvons lire tous les jours dans la presse, ainsi que par le nombreux courrier que nous avons reçu des différents groupes de pression agissant en faveur de l'un ou de l'autre des tracés.
Le 26 septembre 1996, le groupe libéral déposait une motion (96.3442) demandant une nouvelle étude qui démontre clairement le besoin de construire une nouvelle ligne ferroviaire sous les Alpes pour répondre à la demande de trafic de transit Nord-Sud, et la création d'un fonds d'investissement général pour les transports publics. Le Conseil fédéral n'a pas jugé utile d'accepter cette motion, et notre Conseil n'en a pas encore débattu. Nous le regrettons car, en dehors de toute polémique, le groupe libéral estime que la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, destinée au transport de marchandises, est nécessaire. Il estime tout aussi nécessaire – et là je m'adresse spécialement à nos collègues du Tessin – de raccorder le Tessin au reste de la Suisse par une voie rapide et performante pour le transport des personnes, reliant les localités importantes de ce canton aux principales villes suisses.
Selon le principe de la séparation des courants de trafic, cher aux spécialistes du transport ferroviaire, le groupe libéral donnerait sa préférence à un axe Lötschberg-Simplon dédié au trafic des marchandises, et à un autre axe à travers le massif du Gothard destiné au transport des personnes. A ce titre, il croit au développement de technologies nouvelles profondément novatrices, à l'exemple de Swissmetro – cette société anonyme n'est-elle d'ailleurs pas présidée par l'un de nos anciens collègues tessinois?
Tel qu'il ressort des travaux de la Commission des transports et des télécommunications, le projet de NLFA n'est pas cohérent. Il prévoit la construction d'un minitunnel au Lötschberg, partiellement à une seule voie, sans améliorer notablement les voies d'accès à l'axe du Lötschberg, et la construction de deux tunnels sur les voies d'accès au tunnel du Gothard, alors que nous ignorons encore si ce dernier pourra être construit, étant donné les difficultés géologiques rencontrées à la hauteur de la faille de Piora.

Qu'adviendra-t-il si, au vu des retards pris sur cet axe, nous arrivions à la conclusion dans quelques années qu'un système de transport comparable à Swissmetro s'avérait la meilleure solution pour désenclaver le sud des Alpes? Nous aurions construit deux tunnels d'accès, le Zimmerberg et le Monte Ceneri, dont la capacité serait sous-employée au vu des nouvelles technologies de transports, et à terme, ces tunnels ne seraient plus employés du tout. Le Conseil fédéral lui-même n'est pas assuré que la solution en réseau proposée actuellement dans son message soit la meilleure.
En effet, comment interpréter le manque chronique d'informations transmises à la commission et aux Chambres fédérales à propos de l'accident survenu pendant les travaux de sondage sur l'axe du Gothard?
Le peuple et de nombreux parlementaires s'estiment induits en erreur, comme le peuple a été trompé lors de la votation sur le même objet en septembre 1992.
A cette époque, alors que quelques voix perdues dans un océan de désinformation prétendaient que le projet initial serait surdimensionné et qu'il en résulterait des charges d'exploitation nettement plus élevées que ce qui était officiellement affirmé, le Conseil fédéral continuait d'affirmer que la rentabilité serait assurée. Aujourd'hui, nous le savons, grâce au rapport de Coopers & Lybrand, il n'est plus question de rembourser les prêts consentis; pire, plus personne n'ose prétendre à l'équilibre financier de l'exploitation.
Devons-nous persister dans l'erreur et maintenir le concept du réseau en dehors de toute logique? Le groupe libéral, par l'intermédiaire de M. Leuba, sans prendre une quelconque position en faveur de l'un ou de l'autre des tracés, proposera de ne construire qu'une seule nouvelle transversale ferroviaire afin de préserver l'avenir, et surtout de ne pas investir dans un projet dont les capacités ne seront jamais utilisées d'une manière satisfaisante.
Après cette brève introduction, nous vous transmettons ci-après les griefs que nous formulons à l'égard du projet actuel, tel qu'il est sorti de la commission du Conseil national.
Le financement des NLFA repose essentiellement sur la fiscalité routière et il devrait être élargi à d'autres bases fiscales. C'est ainsi que, si nous retirons les 170 millions de francs annuels que rapporte l'actuelle taxe forfaitaire sur les poids lourds, ainsi que les 560 millions de francs représentant le 25 pour cent en provenance du fonds routier, nous allons soustraire 730 millions de francs destinés à la construction et à l'entretien des routes nationales et principales. L'excédent des recettes versées à la réserve du Compte d'Etat 1996 est de 468 millions de francs, le déficit de financement affecté serait alors de 260 millions de francs par année.
L'aide initiale annuelle au ferroutage est de l'ordre de 110 millions de francs. Si, comme vous l'avez récemment suggéré, Monsieur le Conseiller fédéral, une subvention supplémentaire de 80 francs par véhicule est accordée à la chaussée roulante, la subvention actuelle étant de l'ordre de 550 francs par véhicule, il faudra compter une ponction supplémentaire annuelle de l'ordre de 550 millions de francs pour le compte routier. Le découvert sera alors de 812 millions de francs, alors que nous n'avons pas encore achevé la construction du réseau autoroutier décidée dans les années soixante. Il sera donc nécessaire d'augmenter le prix de l'essence dans une proportion de 15 à 25 centimes pour retrouver un équilibre nécessaire à l'achèvement du réseau de nos routes nationales, ceci sans compter les 5 centimes prévus pour la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines.
Tout le projet était basé sur le développement de la chaussée roulante, ce moyen de transport archaïque qui consiste à charger un véhicule routier sur un autre véhicule, ferroviaire celui-là, au mépris de la consommation d'énergie engendrée par la tare des véhicules, estimée à 85 pour cent du poids total de l'ensemble.
Tous les spécialistes de la logistique et du transport, M. Benedikt Weibel, président de la Direction générale des CFF en tête, vous affirmeront que ce système de transport est dépassé, ce qui est confirmé depuis des années par la baisse du nombre des véhicules transportés. Encore une fois, les systèmes de transport plus modernes, comme le transport combiné non accompagné de containers et de caisses mobiles, ne nécessitent pas la construction de deux nouvelles transversales ferroviaires alpines.
La Commission des finances de notre Conseil, dans le corapport établi sur l'objet qui nous occupe, relève les insuffisances du dossier présenté par le Conseil fédéral. J'aimerais rappeler ici à M. Herczog que les représentants du groupe socialiste ont aussi accepté ce corapport de la Commission des finances, il faut donc aussi qu'ils soient impliqués dans ce domaine! Il est notamment fait mention de l'étude établie par Ecoplan, qui arrive à la conclusion que les capacités du réseau ferroviaire existant sont suffisantes jusqu'en l'an 2014, voire même au-delà de 2020, si l'on tient compte d'une croissance de la demande correspondant mieux à la situation actuelle. La Commission des finances ne recommande-t-elle pas, dans l'intérêt d'un assainissement des finances fédérales, de favoriser la réalisation de la variante représentant la rentabilité la meilleure?
Pour le surplus, nous reviendrons au cours de l'examen de détail sur différents autres points.
En conclusion, le groupe libéral, fidèle aux positions prises de longue date, votera les propositions de non-entrée en matière et de renvoi au Conseil fédéral. Il se réserve en outre d'intervenir ponctuellement dans le débat lorsque les propositions de minorité suscitées par des appétits régionaux immodérés relèveront plus de l'inventaire à la Prévert que d'une saine connaissance du dossier des transports européens. Il réserve également sa position au vote sur l'ensemble si le projet adopté par notre Conseil lui paraît disproportionné.

Bezzola Duri (R, GR): Die FDP-Fraktion hat klar und eindeutig Eintreten auf die Vorlage beschlossen, und sie lehnt die verschiedenen Nichteintretensanträge und den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion ab. Die FDP-Fraktion ist ebenso klar der Meinung, dass die Neat-Netzvariante gestaffelt realisiert werden soll.
Herr Schlüer hat unter anderem von den Wettbewerbschancen gesprochen und hat auch erwähnt, dass die Bahn im Wettbewerb mit den Mitbewerbern in der Luft und auf der Strasse keine Chance habe. Warum, Herr Schlüer, ist im europäischen Raum ein Netz mit 27 000 Kilometern neuer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnlinien geplant und sind davon etwa 12 000 Kilometer bereits beschlossen?
Zum Zehn-Punkte-Rückweisungsprogramm der SVP-Fraktion: Gerade diese zehn Punkte waren die Haupttraktanden in der Kommission. Wir haben diese Bereiche eingehend besprochen, und ich finde es eigenartig, dass man diese zehn Punkte nun als Begründung für die Rückweisung benützt.
30 Jahre hat das Projekt der Neat im Transitland Europas bereits auf dem Buckel, und seit 6 Jahren wird um die Streckenführung und um die Finanzierung gerungen. Ginge es nur um einen Tunnel oder um ein zusätzliches Geleise, müsste man sich ob des Auf und Ab oder Hin und Her keine grossen Sorgen machen, doch die anstehenden Entscheide sind grundlegender Natur. Mit der Neat werden Weichen für die zukünftige Entwicklung unseres ganzen Landes gestellt – Weichen in bezug auf das Wirtschaftswachstum, die Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität!
Zur Lebensqualität: Die Verkehrsdichte auf den Nationalstrassen nimmt stetig zu. Die Kapazitätsgrenzen sind auf verschiedenen Abschnitten bereits erreicht oder werden in absehbarer Zeit erreicht sein. Stetig wachsende Verkehrsströme auf der Strasse belasten die Umwelt. Die Lärmimmissionen haben das erträgliche Mass für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang den Transitachsen schon lange überschritten. Die Verlagerung eines wesentlichen Teils des Schwerverkehrs auf die Schiene entlastet vor allem die sensiblen Alpengebiete. Man bewirkt eine Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Bahn, indem Transitgut in grossen Mengen schnell, kostengünstig und zum gewünschten Zeitpunkt transportiert wird. Eine Steigerung des Personenverkehrs ist durch namhafte Reisezeitverkürzungen, Fahrplanverbesserungen und attraktive Anschlussmöglichkeiten an das europäische Hochleistungsnetz zu erreichen. In der Schweiz benützen die Regionalzüge, die schnel-

len Personenzüge und die langsamen Güterzüge die gleichen Schienennetze. Die angesprochene Frequenz- und Kapazitätssteigerung lässt sich bei diesem Mischverkehr nicht so einfach realisieren.
Zu den durch Kollege Schlüer erwähnten Prognosen in bezug auf die Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs: Die neuesten Prognosen besagen ganz klar, dass der Güterverkehr bis zum Jahr 2010 um etwa 60 Prozent – selbstverständlich nicht nur auf der Schiene – und der Personenverkehr um ungefähr 36 Prozent zunehmen. Das verbindende Element zwischen Anspruch und Wirklichkeit ist die Netzvariante, die Abwicklung des Bahnverkehrs über zwei Achsen. Verbindendes Element ist sie auch deshalb, weil die Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren in der Schweiz nicht auf einer Linie liegen und weil der alpenquerende Schwerverkehr die Schweizer Grenze ebenfalls nicht an einem Ort passiert.
Zur Wirtschaft und zur Wettbewerbsfähigkeit: Die Verlagerung der Schwerverkehrsströme ist nicht das einzige Argument für den Bau der Neat. Auch wirtschaftliche Komponenten rechtfertigen die Investition von ungefähr 14 Milliarden Franken. Neben der immer wieder gerne zitierten Baubranche werden auch andere Bereiche stark von diesem Infrastrukturprojekt profitieren. Ich denke an die diversen Zulieferer, an das Hotel- und an das Gastgewerbe usw. Arbeitsplätze wären auf Jahre hinaus gesichert. Ein Beispiel: Zwischen Arth-Goldau und Lugano könnten zehn Jahre lang 500 Ingenieure und über 5000 Bauarbeiter beschäftigt werden.
Zum Bauvorhaben: Einen Tunnel zu bauen ist ein komplexes und höchst anspruchsvolles Vorhaben. Niemand will die technischen und geologischen Schwierigkeiten verharmlosen. Dies wäre fahrlässig; schliesslich geht es um Menschenleben.
Die Neat zu bauen heisst aber auch, in der Forschung und Entwicklung zu investieren, heisst, konkurrenzfähiger zu werden, technisches Know-how zu beschaffen und damit den Standort Schweiz aufzuwerten.
Auch aus der Sicht des Tourismus ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung. Je attraktiver die Erreichbarkeit eines Landes ist, je besser die europäischen Zentren mit den Schweizer Tourismusgebieten verbunden sind, desto mehr Gäste können gewonnen werden. Die Neat bauen wir also in erster Linie für uns. Es ist eine Investition in unsere Wirtschaft, in unsere Umwelt, in unsere Lebensqualität. Der Wirtschaft wird nicht Geld entzogen, wie vielerorts moniert wird, sondern das Projekt kommt ihr im Gegenteil zugute.
Die Kommission hat alle Elemente des Bauvorhabens einer seriösen Prüfung unterzogen. Bekannt ist heute die Streckenführung in Form der Netzvariante; bekannt ist das Budget von ungefähr 14 Milliarden Franken; bekannt ist auch das Finanzierungskonzept in Form eines rechtlich unselbständigen Fonds. Damit ist für die Umsetzung ein realistischer Rahmen abgesteckt. Dem Parlament liegen klare Entscheidungsgrundlagen vor. Die Realisierung muss flexibel erfolgen; der Bau des Nationalstrassennetzes ist ein gutes Vorbild.
Ein Ja zur Neat bedeutet ein Ja zu einer offenen, konkurrenzfähigen und mutigen Schweiz – zu einer Schweiz, die optimal erschlossen und wirtschaftlich konkurrenzfähig ist, ohne dabei die Umwelt aufs Spiel zu setzen. Machen wir unserer mentalen und realen Blockiertheit endlich ein Ende!
Ich bitte Sie, auf das Geschäft einzutreten und die Nichteintretens- und Rückweisungsanträge abzulehnen.

Hollenstein Pia (G, SG): Die grüne Fraktion ist für Eintreten. Im Vergleich zur Vorlage von 1991 garantiert der heute zur Debatte stehende Entwurf eine Finanzierung der Grossprojekte im öffentlichen Verkehr. Auch die Reduzierung der früheren Verschuldungsannahme auf nur noch 25 Prozent erachten wir als wichtig. Bei beiden Komponenten handelt es sich um alte Forderungen der Grünen.
Wir beurteilen das Gesamtkonzept in einem Gesamtrahmen der schweizerischen Verkehrspolitik. Dabei ist uns der von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Finanzierungsschlüssel mit dem Beizug der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wichtig. Das Stimmvolk hat im Februar 1994 mit der Zustimmung zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe und der Annahme der Alpen-Initiative ein klares Zeichen gesetzt, in welche Richtung die zukünftige schweizerische Verkehrspolitik gehen soll. Die Vorlage zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs muss deshalb auch in diesem Zusammenhang beurteilt werden. Klare Zielsetzungen sind dabei die Verlagerung der Transporte von Gütern auf die Schiene und die Abgabenbelastung nach Gewicht, d. h. nach Leistung. In diesem Zusammenhang erachtet es die grüne Fraktion als unabdingbar, dass endlich, drei Jahre nach dem Volksentscheid, auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe realisiert wird. Die entsprechende «Schwachstromvorlage» des Ständerates muss durch den Nationalrat dringend wirksam gemacht werden. Ohne wirkungsvolle leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe reicht die Finanzierung auch nicht zu einer abgespeckten Neat.
Die grüne Fraktion wünscht sich deshalb, dass sich die verschiedenen Baulobbyisten in diesem Saal mit dem gleichen inneren Feuer, mit welchem sie sich für die Bauprojekte einsetzen, auch für eine akzeptable Finanzierung stark machen.
Grüne Verkehrspolitik akzeptiert nicht jede Zunahme von Verkehr, auch nicht von Güterverkehr, und der nicht vermeidbare Güterverkehr soll möglichst auf der Schiene erfolgen, also braucht es entsprechende Kapazitäten.
Wir sind aber nicht für die Schaffung von Überkapazitäten, von Kapazitäten auf Vorrat. Aufgrund der Einschätzung des Bedarfs und der staatspolitischen Aspekte vertritt die Mehrheit der Grünen die Meinung, dass vorläufig nur eine Transitachse gebaut werden soll. Sie unterstützt den Antrag, die Resultate der Abklärungen am Gotthard mit Gelassenheit abzuwarten und dann aller Voraussicht nach die Gotthardvariante zu realisieren. Diese Argumentation beruht auf der Überzeugung, dass vorläufig noch genügend Kapazitäten zur Verlagerung vorhanden sind und dass ein wortwörtliches Einhalten des Transitvertrages kein unantastbares Heiligtum darstellt, zumal die EU zentrale Verpflichtungen im Vertrag bis heute nicht eingehalten hat.
Die EU kann mit der Tatsache zufriedengestellt werden, dass die Schweiz jetzt und in naher Zukunft genügend Verlagerungskapazitäten anbietet. Der Transitvertrag will ja, dass die Schweiz genügend Kapazitäten zur Verfügung stellt, und deshalb war man damals davon ausgegangen, dass zwei neue Transitachsen benötigt würden. Man weiss in der Zwischenzeit, dass eine Achse reicht und dass die heutigen Kapazitäten sogar bis ins Jahr 2022 ausreichen. Die Schweiz kann also die im Transitvertrag gemachten Versprechungen erfüllen.
Wir als Parlament haben vor allem den vom Stimmvolk erhaltenen Auftrag zu erfüllen und die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene geschieht.
Eine Minderheit der Fraktion wird die Netzlösung mit dem Lötschberg als erste Etappe unterstützen. Dieser Teil der Grünen möchte keine Verzögerung der Bauarbeiten in Kauf nehmen und möchte das Terminversprechen im Transitvertrag gegenüber der EU einhalten.
Wir Grünen sind überzeugt, dass die heutige Debatte nicht vorwiegend in eine Variantendiskussion ausarten sollte. Wir wünschen uns, dass der heutige Baustein zu einem guten Grundstein einer verantwortungsvollen, zukunftsweisenden Verkehrspolitik wird. Deshalb lehnen wir alle Anträge ab, die das Finanzierungsmodell aushöhlen wollen. Uns ist wichtig, dass das Parlament ein Projekt zustande bringt, welches das nötige Kapazitätsangebot auf der Schiene schafft und in einer anschliessenden Volksabstimmung mehrheitsfähig ist.
Ich fasse zusammen: Die grüne Fraktion unterstützt das Finanzierungsmodell gemäss Bundesbeschluss C. Bezüglich der Ausgestaltung der Neat sind wir alle überzeugt, dass eine Staffelung der Neat notwendig ist; eine Rückweisung an den Bundesrat bringt nichts und ist abzulehnen.

Grendelmeier Verena (U, ZH): Über die Hauptziele einer Neat sind wir uns vermutlich alle mehr oder weniger einig:

Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, Anschluss an ein modernes internationales Hochleistungsnetz, nicht aber ein innerschweizerischer Zusatz zur «Bahn 2000», bestückt mit verschiedenen Regionalwünschen. Ebenso sollte uns aber auch allen klar sein, dass es für ein Jahrhundertwerk wie dieses einen Bedarfsnachweis braucht, und zwar muss dieser immer wieder überprüft werden, denn wir haben in den letzten zehn Jahren in diesem Land Veränderungen erlebt, wie das in den vorhergehenden fünfzig Jahren kaum der Fall war. Ebenso sollte die Finanzierung klar sein, und zwar inklusive Betriebskosten, und das ist hier nicht der Fall. Schon in der Debatte von 1991 haben wir uns für einen einzigen Alpenbasistunnel eingesetzt, und zwar für die Gotthardlinie, und daran hat sich bis heute nichts geändert. Damals sind wir natürlich unterlegen, und es kam noch schlimmer. Statt eine grosse Idee zu verwirklichen, beschlossen die Räte, auf jedes «Regionalwünschlein» einzutreten. Ich kann mich an die Ständeratsdebatte erinnern, als Monika Weber sagte: «Jede Minute, die wir hier reden, kostet uns 100 Millionen Franken!» Dies sagte sie, weil die Ständeräte immer wieder etwas Neues aufgeladen haben – so z. B. auch den Lötschberg, der damals neu postuliert wurde. Der Lötschberg ist aber keine Alpentransversale im Sinne des Neat-Projektes: Er verbindet lediglich das Berner Oberland mit dem Mittelwallis und keineswegs den Norden mit dem Süden von Europa. Es ist also eine Regionalstrecke, die für die beiden Regionen sicher wünschenswert ist, mit der Neat aber nichts zu tun hat. Nach wie vor existiert kein Bedarfsnachweis dafür, und die Finanzierung ist auch noch nicht gesichert. Diese muss heute erst noch durchberaten und beschlossen werden, und da habe ich meine Zweifel.
Was die Finanzierung anbelangt, wurden wir damals angelogen. Inzwischen wissen wir nämlich, dass die Neat nicht rentieren kann und somit auch nicht selbsttragend ist. Somit sitzen wir heute in diesem Saal im Schlamassel, und das vermutlich bis Mitternacht.
Wenn wir die Grundidee retten wollen, nämlich den europäischen Norden mit dem Süden zu verbinden, wenn wir – was auch im Interesse der EU ist, wenn man ihrem Weissbuch glauben darf – die Güter auf die Schiene bringen wollen, dann müssen wir den Mut haben, uns auf das Wesentliche zu beschränken. Es ist absurd, auf einer Luftlinie von ungefähr 250 Kilometern, nämlich vom Brenner bis zum Mont-Cenis, vier Alpentunnel zu bohren, um ein einziges Land, Italien – nicht Spanien, nicht Griechenland, nicht Portugal –, mit dem Norden Europas zu verbinden, wo wir doch alle wissen, dass spätestens seit der Wende die ganz grossen Märkte im Osten liegen und nicht im Süden. Somit haben wir hier ein überrissenes Programm, das uns mit Sicherheit Überkapazitäten bescheren wird, die wir dann nicht bezahlen können.
Nun weiss ich auch, dass die EU inzwischen zwei Transversalen als Pfand für den Fortgang der bilateralen Verhandlungen verlangt. Ich weiss auch, dass die grosse, aber auch einzige aussenpolitische Tugend der Schweiz die sogenannte Vertragstreue ist. Wie aber schon andere Redner in diesem Saal betont haben, gilt es, zwei Faktoren voneinander zu unterscheiden: die Vertragstreue und die Chancen in einer Volksabstimmung, was dann für die EU wichtiger ist. Wenn sie nicht mehr darauf zählen kann, dass das, was das Parlament beschlossen hat, vom Volk auch angenommen wird, dann, glaube ich, verzeiht uns die EU sehr gerne einen kleinen Vertragstreuebruch, vor allem weil sie einen solchen auch schon begangen hat.
Im übrigen hat die EU für den Transitvertrag nicht zwei Transversalen verlangt. Die haben wir ihr in vorauseilendem Gehorsam für den Transitvertrag angeboten; sie wollte ursprünglich einfach einen effizienten Alpentransit. Wir haben zwei Transitachsen angeboten und uns damit selber die Hände gebunden.
Somit können wir sehr gut mit dem Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion leben. Wir waren schon 1991 derselben Meinung, und ebenso wird unsere Fraktion den Antrag zu Artikel 4bis des Alpentransitbeschlusses unterstützen, weil er einen einzigen Grundpfeiler verankert haben möchte und alle anderen Spezialwünsche vorderhand zurückstellt.
Wir unterstützen also den Rückweisungsantrag und ebenso den Antrag der liberalen Fraktion.

Maspoli Flavio (D, TI): Il dibattito di oggi è di quelli delicati, proprio perché l'argomento, al di là degli aspetti squisitamente politico-economici, rischia di minare nelle opere vive uno tra i pilastri su cui da sempre si fonda la democrazia elvetica. Quella democrazia che, sebbene a taluni la cosa possa creare sempre più problemi, costituisce un modello ed è un esempio per il mondo intero.
Qui – lo dico subito – non si tratta di scatenare cruente lotte tra «gottardisti» e «lötschberghiani», né si tratta di costruire castelli né ancora si tratta di accampare tesi o scuse più o meno valide nella prospettiva di favorire l'uno o l'altro dei progetti. Il ché significa, senza troppe perifrasi, tentare di crearsi un alone di credibilità nel favorire l'una o l'altra parte.
In quest'aula, a futura memoria per chi non l'avesse ancora capito, stiamo invece parlando del futuro dell'unione del nostro paese – una unione che deve essere vista e vissuta come il valore principe di chi ancora crede nella Svizzera. Una unione che non può essere sacrificata sull'altare di interessi spiccioli, ma neppure su quello di presunti risparmi o di giochi politici che invero con la politica hanno ben poco da spartire.
Aggiungo ora che non sono qui a profondermi in quello che comunemente è definito «pianto latino», anche se – nessuno me ne voglia – in quanto Ticinese ne avrei ben donde. Potrei ricordare ad esempio che al Ticino non è stato dato un solo franco per «Ferrovia 2000», in quanto si diceva che comunque avremmo avuto l'Alptransit. Al Ticino è stata negata – dopo che gli era stata promessa – l'esposizione nazionale, perché si diceva: Beh, tanto poi avranno la Neat. E potrei continuare, ma questa semmai sarà la musica che sentirete quando le cose – e spero di no – si metteranno in una certa direzione.
Per ora è piuttosto mia intenzione ricercare sul campo la collaborazione, cioè la soluzione che permetta di soddisfare tutti. In altre parole: non è intenzione del nostro gruppo combattere il Lötschberg a vantaggio del San Gottardo. Lötschberg e San Gottardo, come del resto in un tempo non troppo remoto aveva deciso il popolo – lo ha ricordato perfino il collega Hubacher –, devono costituire le due proposte che si integrano e si completano in un'unica opera, grandiosa e funzionale, che abbia lo scopo di rendere la Svizzera ancora più presente nel cuore dell'Europa. E a scanso di fin troppo facili speculazioni, l'Europa di cui parlo dev'essere intesa come entità geografica e nulla più.
È in questa Europa che il nostro paese dovrà assumere con maggiore coscienza quel ruolo che la storia gli ha sempre attribuito: un ruolo di buoni uffici, un ruolo di mediazione, un ruolo di collegamento. In questo senso credo che, parlando dell'Alptransit, sia necessario collocare il problema, in un contesto che sia il più ampio possibile, e che tenga conto di ogni elemento a nostra conoscenza, ma soprattutto – e mi ripeto – che tenda e riesca a salvaguardare l'unità del paese, delle cittadine e dei cittadini che qui rappresentiamo.
Il nostro gruppo dichiara perciò di entrare in materia. Cercheremo con tutti i mezzi a disposizione, anche se i mezzi del nostro gruppo invero sono modesti, come quelli del suo, collega Grendelmeier, di evitare le polemiche e i trucchetti partitocratico-politici, e con lo stesso fervore siamo e saremo pronti a batterci, qualora l'inferno – per dirla con l'Alvaro de «La forza del destino», avesse a trionfare sul buon senso.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Die ursprüngliche Idee war gut und wäre es heute noch: Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene durch die Bereitstellung einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale am Gotthard als Rückgrat und Hauptentscheid, Ergänzung durch einen Lötschbergbasistunnel für den Autoverlad als Ersatz für den Rawilstrassentunnel, wobei dieser Tunnel quasi als Nebenprodukt auch noch für den Güter- und Personenverkehr Verwendung finden könnte, vom Bedarf her indessen hierfür nicht notwendig wäre.
So formulierte der Bundesrat seine Absicht in der Botschaft von 1990. Diese ursprünglich kluge Idee hat aber die Ihnen

bekannte unheilvolle Metamorphose erlebt: Heute soll der Lötschbergbasistunnel in erster Priorität – aber ohne Autoverlad – gebaut, der Gotthard indessen hintangestellt werden. Was ist zu tun?
Zunächst zur Finanzierung: An sich wäre eine Sicherstellung der Finanzierung der gesamten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs mit einem Fonds die richtige Lösung gewesen. Allein, das Vorhaben erschien als zu gigantisch. Die Kommission begnügte sich mit der Finanzierung der vier Grossprojekte. Man kann sich mit dieser zweitbesten Lösung abfinden, sofern die Strassenlastigkeit durch ein Element einer allgemeinen Konsumabgabe – vorgeschlagen ist ein Zehntel eines Mehrwertsteuerprozents – noch etwas gemildert wird. Nur so ist es möglich, sich nicht der Frontalopposition aller Strassenverkehrsverbände auszusetzen. Das würde den sicheren Tod der Vorlage bedeuten. Der Finanzierungsartikel ist somit grundsätzlich ein gelungener Wurf der Kommission und kann mit der erwähnten Modifikation unterstützt werden.
Wie soll der Alpentransitbeschluss von 1991 den veränderten Verhältnissen angepasst werden? Dass man das Netzkonzept als längerfristige Option beibehalten und damit den Verpflichtungen aus dem Transitvertrag nachkommen will, wurde von der Kommission nicht in Frage gestellt. Aber ebenso zog sie den Schluss, dass nur eine etappierte Lösung vor dem Volk Gnade finden würde. Darunter verstanden nun allerdings nicht alle das gleiche.
Die Mehrheit glaubt, dass diesem Anliegen auch gedient sei, wenn man neben dem Lötschbergbasistunnel als Konzession an die Gotthardkantone gleich noch die Löcher durch den Monte Ceneri und den Zimmerberg bohre, den Gotthardbasistunnel indessen zurückstelle, das Netzkonzept also simultan realisiere, auf dessen wichtigste Komponente indessen vorläufig verzichte. Es braucht eine gehörige Portion Optimismus, um an den Erfolg dieses Vorgehens zu glauben, denn von einer echten, das heisst bedarfsgerechten Etappierung kann hier selbstverständlich keine Rede sein.
Politisch den Weg des geringsten Widerstandes geht die Minderheit I (Bezzola) zu Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses: Sie will zwar etappieren, den Entscheid, wie dies geschehen soll, aber nicht selber fällen, sondern diese Aufgabe vertrauensvoll an den Bundesrat delegieren. Auch dies kann nicht die Lösung sein, denn das Volk wird einer neuen Finanzierung nur zustimmen, wenn das Parlament klipp und klar sagt, was wann gebaut wird. Blankoschecks in dieser Sache sind vom Volk nicht mehr erhältlich.
So bleibt denn nur noch die Lösung, dass prioritär die auch vom Bundesrat immer wieder als Rückgrat der Neat gepriesene Gotthardbasislinie erstellt und der Lötschberg in die zweite Etappe verwiesen wird. Als Sofortmassnahme, die bis 2001 realisiert werden kann und zusätzlich zu den bereits bewilligten Krediten lediglich 125 Millionen Franken erfordert, ist die Lötschberg-Bergstrecke als Vier-Meter-Huckepackkorridor zu optimieren, womit bis zur Fertigstellung des Gotthardbasistunnels – also bis etwa 2010 – genügend Gütertransitkapazität zur Verfügung steht, um sowohl dem Transitvertrag als auch dem Alpenschutzartikel zu genügen. Zudem werden die in die Lötschberg-Bergstrecke bereits investierten Hunderte von Millionen Franken genutzt und sind nicht in den Sand gesetzt.
Zugegeben, meine Argumentation ist rein sachlich geprägt und nimmt auf regionale Empfindlichkeiten keine Rücksicht. Ziel der Neat muss es nämlich sein und bleiben, für den Alpentransit von Personen und Gütern die bestmögliche Lösung hinsichtlich Kapazität und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen. Dies kann nur die Gotthardtransversale sein. Regionale Interessen haben bei diesem Projekt vor dem nationalen Gesamtinteresse zurückzustehen.

Béguelin Michel (S, VD): Je reviens en premier lieu au sujet principal, c'est-à-dire au financement des grands projets ferroviaires. Evidemment, là c'est le long terme qui est concerné: on vise le quart de siècle. Mais nos décisions concerneront également le court terme immédiat, avec les signes que nous allons donner et qui auront une influence directe sur la réussite ou l'échec des négociations bilatérales avec l'Union européenne. C'est dire que nos décisions iront bien au-delà du seul secteur des transports. En fait, toute la politique européenne suivie depuis 1992 pourrait complètement basculer dans le vide, selon les décisions que nous prendrons aujourd'hui et demain.
L'importance de l'enjeu impose un débat dépassionné et constructif, comme il s'est d'ailleurs déroulé au sein de la commission. Ce n'est pas seulement la crédibilité du dossier que nous allons soumettre au peuple qui est en jeu, c'est aussi la nôtre, celle du Parlement.
Pour dépassionner le débat, il convient de rappeler les données de base incontournables. Ce rappel est indispensable, car il est extrêmement facile d'oublier les contraintes existantes en fonction des intérêts particuliers que certains défendent. Ces faits incontournables ont été rappelés par les rapporteurs de la commission:
Ce sont d'abord les quatre décisions du peuple.
C'est le fait nouveau de la géologie. Le cas de la «Pioramulde» n'a pas été inventé par des adversaires du Gothard; c'est un fait qui a été démontré et expliqué par des géologues et des techniciens avec toutes les références possibles. En pratique, cela signifie deux ans de prolongement des travaux.
Il y a un autre fait, c'est l'accord de transit. Evidemment, chacun peut en donner son interprétation en disant: «C'est du pipi de chat, on n'a pas à s'en occuper!» Mais, pour moi, l'interprétation intéressante est celle qu'en donne M. Neil Kinnock, le commissaire européen. Lors d'une rencontre durant sa visite en Suisse il y a 18 mois, il a dit: «Le renoncement à une des deux lignes correspondrait clairement à une rupture de contrat. La Suisse est très étroitement reliée au réseau de transport européen et les deux nouvelles lignes de train sont des tronçons clés dans le réseau ferroviaire européen.» Je considère que cette déclaration et cette interprétation européennes ont toute leur valeur et je ne me permettrais pas de passer par-dessus comme chat sur braise.
Un autre fait: la complémentarité Gothard/Lötschberg. Le Lötschberg est adapté aux véhicules de 4 mètres de hauteur d'angle. Le Gothard, lui, a un gabarit plus petit: 3,80 mètres. Même avec le tunnel de base du Gothard, même avec le tunnel de base du Monte Ceneri, ce sera toujours 3,80 mètres à cause des tunnels existants situés au nord et au sud. 3,80 mètres, ce n'est pas le gabarit européen, c'est plus petit que ce dernier. Et si on veut mettre du 4 mètres ou du 4,20 mètres sur le Gothard, il faut savoir que ça va coûter un certain nombre de milliards de francs en plus, sans gagner une minute, ce qui serait quand même aberrant! Donc, le concept réseau s'impose tout naturellement.
Trois points particuliers: A propos de la célèbre «Bergstrecke Iselle–Domodossola» – Dieu sait si on a pu lire des choses fantaisistes à ce sujet dans la presse! –, les faits sont les suivants: Iselle est à 632 mètres d'altitude, Domodossola à 270, et le tronçon compte 18,8 kilomètres. Il est parcouru en 12 minutes par les Pendolini et en 15 minutes par les trains marchandises. Il n'y a donc pas lieu de diaboliser ce tronçon. C'est vrai qu'il compte des rampes de 25 pour mille, mais ce n'est plus un problème avec les locomotives modernes. La meilleure preuve: la ligne-drapeau du pays, l'axe Genève–Berne–Zurich–Saint-Gall, par définition la ligne «Flachbahn», situe son point le plus élevé à 757 mètres – 120 mètres au-dessus d'Iselle –, et depuis Lausanne, la différence d'altitude est à 50 mètres près la même qu'entre Iselle et Domodossola; personne ne s'est jamais plaint de cette «Bergstrecke».
Une autre invention, celle des Italiens qui ne s'intéressent pas à l'axe du Simplon, les travaux prévus n'ayant pas encore commencé. Là, je donne une bonne nouvelle à tout le monde, que M. Leuenberger, conseiller fédéral, avait d'ailleurs déjà donnée à l'heure des questions: ces travaux ont pris du retard, c'est vrai, pour des raisons juridiques liées aux appels d'offres. Maintenant, la décision est prise, les travaux commenceront en juillet, parce qu'ils impliquent des modifications d'horaire pour permettre une interruption de la circulation des trains quatre heures par jour. Ces travaux ne se limitent pas à l'aménagement du tronçon Iselle–Domodossola pour les camions de quatre mètres, ils englobent

aussi la modernisation de la ligne Domodossola–Novare. Les Italiens ont certes du retard dans leurs travaux, mais nous aussi.
Un mot à propos de la chaussée roulante. C'est vrai, transporter des camions avec chauffeur n'est pas rationnel à cause du poids mort, sauf pour profiter du saut de nuit – c'est-à-dire pouvoir transporter quand même les camions pendant la nuit, lorsqu'il y a interdiction de circuler. Le système est donc acceptable pour une période transitoire, et il faut obtenir dans le temps un transfert progressif de la chaussée roulante au trafic par containers. Mais de toute façon, le besoin existe dans l'immédiat, il s'agit de prendre des camions du Brenner pour les mettre sur les trains, autrement on ne pourrait pas répondre à cette exigence européenne logique.
J'en arrive à la conclusion. La Suisse a besoin des tunnels de base, moins pour des questions de capacité que pour des questions de performances et de coûts d'exploitation. Le rail ne peut pas être concurrentiel s'il doit continuer à hisser à 1200 mètres d'altitude à des prix supérieurs de 50 pour cent à ceux d'une ligne de base des millions de tonnes de marchandises pour les redescendre de l'autre côté. Montrer trois fois l'église de Wassen ou le lac Bleu à des trains marchandises est un non-sens, en particulier à l'heure du «free access».
Maintenant, la grande question à laquelle les opposants aux NLFA ne répondent jamais: si ce n'est pas par le rail, comment transporter à travers la Suisse le trafic marchandises qui lui revient selon sa position géographique au coeur du continent? Quel serait le coût d'une solution non ferroviaire, quels en seraient les effets pour les habitants du pays? Je n'ai jamais entendu le début d'une réponse à ces questions fondamentales.
Je terminerai par une conclusion tessinoise, sous le signe de la solidarité confédérale. Le raccordement du Tessin à la Suisse par une liaison ferroviaire performante n'est pas une revendication régionale, c'est un devoir national. Et c'est une deuxième bonne raison, avec le trafic de transit, pour construire un tunnel de base au Saint-Gothard, complétant en bonne logique de réseau celui du Lötschberg, lequel permettra à la Suisse de respecter l'accord sur le transit avec l'Union européenne. Notre pays a-t-il encore envie d'investir dans son avenir, oui ou non? La réponse vous appartient.

Diener Verena (G, ZH): Da ich Mitglied der ersten Neat-Kommission war, habe ich mir am letzten Wochenende die Zeit genommen, wieder einmal die alten Protokolle dieser Neat-Verhandlungen durchzulesen, mit den Voten, die in der Kommission, aber nachher auch hier im Saal abgegeben wurden. Eindrücklich habe ich wieder bestätigt gefunden, dass dieses Parlament in den Kommissionssitzungen und dann im Plenum ein klares Plädoyer für den Güterverkehr auf der Schiene hielt. Das Ja zur Bahn war unbestritten, grossmehrheitlich unbestritten. Es wäre vielleicht gut, Herr Schlüer, wenn Sie diese Protokolle und diese Debatte einmal nachlesen würden. Es geht heute nicht mehr darum, hier die grundsätzliche Frage zu stellen, ob es überhaupt sinnvoll sei, eine Neue Alpentransversale zu bauen. Dieses Ja wurde 1991 festgehalten und ist auch von der Bevölkerung ganz klar bestätigt worden.
Leider allerdings – das haben mir diese Protokolle auch wieder bestätigt – wurden die wichtigsten Fragen im Zusammenhang mit dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale eindeutig verdrängt, z. B. die Frage einer seriösen Finanzierungsgrundlage, die Frage der Wirtschaftlichkeit und der Rentabilität, die Frage des Bedarfsnachweises, der Kapazitäten, und nicht zuletzt die Frage einer flankierenden Verkehrspolitik, die ein solches Bauwerk überhaupt erst sinnvoll machen würde. Statt substantieller Antworten gab es – ich kann mich noch sehr gut erinnern – ein Votum von Herrn Bundesrat Ogi, in dem sich dieser über unseren mangelnden «begeisterten Blick nach vorne» beklagte.
Baueuphorie und regionale Begehrlichkeiten – ein wahrer Bazar schon 1991! Wenn ich heute wieder die Anträge sehe, die auf unseren Pulten liegen, muss ich sagen: in diesem Bereich hat sich leider nichts geändert.
Das waren auch die Gründe, warum wir Grünen das Referendum ergriffen haben: Wir hofften, damit eine breite Diskussion zu all diesen Fragen auszulösen, die eben damals vom Bundesrat und vom Parlament nicht beantwortet wurden. Die Bevölkerung hat 1991 dem Parlament und dem Bundesrat noch geglaubt, sie hat das Referendum abgelehnt. Nur muss ich sagen, dass der «begeisterte Blick» von Herrn Bundesrat Ogi in der Zwischenzeit auch verlorengegangen ist. Die Realitäten haben uns in der Zwischenzeit eingeholt. Wir Grünen haben auch nach der Referendumsabstimmung immer wieder kritische Fragen gestellt. Nach einer gewissen Zeit hat sich dann das Departement von Herrn Bundesrat Stich, das Eidgenössische Finanzdepartement, in diese Diskussion eingeklinkt. Darauf kam es zu diesem sehr unschönen Disput zwischen dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und dem Eidgenössischen Finanzdepartement – ein Hickhack, das aufgezeigt hat, dass sich eben Fragen, die man verdrängt, nicht einfach in Luft auflösen, sondern nach wie vor einer substantiellen Beantwortung harren. Was hat sich seit 1991 geändert? Die Bevölkerung hat die Alpen-Initiative angenommen. Sie hat zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ja gesagt.
Damit können wir heute festhalten, dass die Bevölkerung ein klares Bekenntnis zu einer ökologischen Verkehrspolitik abgelegt hat. Es ist ein Ja für die Schiene, für die Bahn. Es ist aber gleichzeitig auch ein Nein zu einer ungebremsten Lastwagenflut. Wenn wir heute eine Debatte über die Neat führen, sollte uns dies eigentlich der Grund und Boden sein, auf dem wir unsere Entscheide aufbauen.
Neu in der heutigen Debatte ist das Finanzierungskonzept für die Neat. Es wird von der grünen Fraktion geschlossen mitgetragen. Es scheint uns eine mehrheitsfähige Lösung zu sein, die auch von der Bevölkerung mitgetragen werden kann. Nach wie vor unbelehrbar scheint unser Parlament allerdings bezüglich Linienführung und Variantenstreit. Das regionale Wunschkonzert ist wie gehabt; es fehlt nach wie vor der Mut, das Projekt auf das Notwendige zu reduzieren, und es fehlt uns nach wie vor der Mut zu einer kongruenten Verkehrspolitik. Ich erinnere Sie an die Debatte letzte Woche im Ständerat über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die sich jetzt auf einer politischen Ebene einpendelt, die nichts mehr mit der real notwendigen Verkehrspolitik zu tun hat.
Meine Damen und Herren, wir können uns eine Netzvariante heute schlicht nicht mehr leisten! Überkapazitäten sind schlicht nicht mehr verantwortbar. Denken Sie daran, dass die Bevölkerung nicht mehr so gutgläubig sein wird wie 1991! Diesmal werden das Parlament und der Bundesrat kritische Fragen substantiell beantworten müssen. Im Grunde genommen gibt es sehr nüchterne Entscheidungsparameter: Das eine sind die Kosten. Je grösser das Bauwerk, je grösser die Kosten, desto schwieriger ist es, in irgendeiner Form zu einer Rentabilität zu kommen. Das heisst ganz klar: Reduktion auf eine neue Alpentransversale. Wenn wir den Bedarfsnachweis anschauen, dann müssen wir festhalten, dass eine neue Alpentransversale auf lange Zeit ausreichen wird. Wichtig für die Beurteilung der Frage, welche Variante – sei es der Lötschberg oder der Gotthard – richtig ist, sind eigentlich zwei Punkte:
Es wird nicht nur eine Preisfrage sein, ob die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene passiert. Ebensowichtig – das ist in den Hintergrund gedrängt worden – ist die Frage des Zeitbedarfs. Wir sind auf der Schiene nur konkurrenzfähig, wenn wir auch eine rasche Bahn haben, und eine rasche Bahn ist eine Flachbahn. Nur der Gotthard garantiert uns eine flache Strecke, und nur die kürzeste Verbindungsstrecke garantiert uns, dass wir bezüglich Tempo mit der Strasse konkurrenzfähig sind. Die Konkurrenz in der internationalen Einbettung ist ebenfalls ein wichtiger Faktor. Neben dem Brenner und dem Mont-Cenis wird die Gotthardstrecke jene Strecke sein, die letztlich sinnvoll betrieben werden kann, und zwar aus finanziellen Überlegungen wie auch unter dem Aspekt der Transportzeit.
Die grüne Fraktion ist darum mehrheitlich für die Gotthardvariante. Ich gebe allerdings zu, dass wir auch eine Minder-

heit haben, die sich an die Netzvariante anlehnen will und dem Lötschberg den Vorzug gibt.
Wichtig scheint mir, dass wir den Mut haben, uns auf eine Linienführung festzulegen, und dass diese dann auch in der Bevölkerung eine Mehrheit findet.

Scherrer Jürg (F, BE): Frau Diener, Sie haben im Vergleich des öffentlichen Verkehrs mit dem privaten Verkehr vom Zeitfaktor gesprochen. Ist Ihnen bekannt, dass der Verlad eines Lastwagens mit Wartezeiten, Aufladezeiten, Transitzeiten und Abladezeiten auf jeden Fall 15 Stunden in Anspruch nimmt, auch mit der Neat, während der Lastwagen, der durch die Schweiz fährt, inklusive Zollabfertigung lediglich fünf Stunden braucht? Wenn Ihnen das bekannt ist: Wie wollen Sie diese Zeitdifferenz ausgleichen?

Diener Verena (G, ZH): Die langfristige Option wird sowieso nicht der Verlad eines ganzen Camions sein, sondern ein Containersystem.
Wenn wir ein weiteres Wachstum des Lastwagenverkehrs auf der Strasse haben, wird der Lastwagen wohl einiges mehr als fünf Stunden brauchen, um die Schweiz zu durchqueren, ausser wir bauen eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard, was in diesem Saal hoffentlich noch lange nicht mehrheitsfähig ist.
Daher sind die Bahnen gefordert. Der Status quo des Bahn-Zeitbedarfes ist nicht meine Vision für das Jahr 2000.

Seiler Hanspeter (V, BE): Ich äussere mich generell zu dieser Problematik und vertrete dabei in einigen Punkten die Meinung einer Minderheit unserer Fraktion.
Warum überhaupt eine Neat? Muss dieses Bauwerk sein, weil wir internationale Verträge zu erfüllen haben, weil wir die Bestimmungen einer Volksinitiative, der das Volk einmal zugestimmt hat, umzusetzen versuchen – einfach weil vor fünf Jahren das Schweizervolk einer Neat-Vorlage zugestimmt hat? Das sind zwar Aspekte, an denen man selbstverständlich nicht vorbeikommt. Ich meine aber: Der Bau einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale hat auch etwas mit einer längerfristigen Zukunftsperspektive zu tun. Unser politisches Handeln oder Nichthandeln werden künftige Generationen dereinst nicht an dem messen, was wir aus kurzfristiger, heutiger Sicht für uns und unsere Zeit tun, sondern vielmehr an dem, was wir den Generationen, die in 40, 70 und 100 Jahren in diesem Lande Schweiz wohnen und wirtschaften werden, mit oder eben ohne Weitblick bereitstellen oder eben nicht bereitstellen. Ich beneide alle die Kolleginnen und Kollegen, die mit ihren hellseherischen Fähigkeiten schon jetzt wissen, wieviel Neat in 20, 30, 50 oder 80 Jahren notwendig sein wird. Ich wünschte mir, ich hätte diese hellseherischen Fähigkeiten auch.
Wo stünden wir denn eigentlich heute, wenn nicht vor 120, vor 100, vor 85 Jahren ein Gotthard-, ein Lötschberg-, ein Simplontunnel gebaut worden wären, wenn man nicht vor rund 40 Jahren den Bau eines Nationalstrassennetzes beschlossen hätte? Die zunehmende Komplexität der Tagespolitik darf uns doch nicht daran hindern, mutige Entscheide zu fällen und Weichenstellungen für eine gute volkswirtschaftliche Zukunft im allgemeinen und eine zukunftsträchtige Verkehrsinfrastruktur im besonderen vorzunehmen. Es kann deshalb heute nicht um die Frage «Neat ja oder nein?» gehen. Wir haben vielmehr die Fragen zu beantworten: Wieviel Neat? Wann?
Wer im Ernst alle diese Grossprojekte gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung (Bundesbeschluss A) in einem Ruck verwirklichen möchte, ist wohl ein verkehrs-, finanz- und staatspolitischer Phantast; darin sind wir uns einig. Ein Ja setzt deshalb ganz selbstverständlich ein schrittweises Erstellen voraus; man mag es mit Etappierung, mit Phasen oder mit Staffelung bezeichnen, das ist egal. Diese Realisierungsschritte sind auf den Bedarf auszurichten, und die Finanzierbarkeit bleibt in jedem Fall ein wesentliches Kriterium. Im übrigen erscheint die Finanzierung, wie sie beantragt wird, auch mir etwas einseitig und allzu strassenlastig ausgestaltet zu sein.

Zum Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion: Die von Kollege Ueli Maurer vorgebrachten Argumente haben zwar tatsächlich etwas an sich. Einige Fragen werden wir vielleicht in zwei, drei Jahren geklärt haben. Ich frage mich aber gleichzeitig, ob in zwei, drei oder sechs Jahren nicht immer wieder andere offene Fragen im Raum stehen werden. Eine Rückweisung würde in diesem Sinne keine Lösung, sondern eher ein Vor-sich-Herschieben des Problems bedeuten. Wir kritisieren ja alle Behörden, die das Fällen echter Entscheide immer wieder hinausschieben. Wollen wir nun auch in dieses von uns oft bemängelte Fahrwasser abgleiten? Je mehr Entscheidungen hinausgezögert werden, desto mehr wächst die Verunsicherung im Volk über unsere Politik. Diese Verunsicherung ist schon jetzt recht gross.
So gesehen bringt eine Rückweisung also nichts. Ich bitte Sie im Namen einer starken Minderheit unserer Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und die Detailberatungen aufzunehmen. Gleichzeitig teile ich Ihnen mit, dass eine Minderheit beim Schicksalsartikel 10bis im Bundesbeschluss B grundsätzlich dem Antrag der Mehrheit oder einer mehrheitsähnlichen Lösung zustimmen wird. Eine kurze Begründung wird dann in der Detailberatung folgen.
Entscheide über die Zukunft können nie und nirgends kleine Risiken ausschliessen. Es wäre aber staats- und wirtschaftspolitisch schlichtweg unverantwortbar, sich deswegen dieser Aufgabe zu verweigern. Packen wir sie darum an! Die Zukunft hat gestern begonnen, sie beginnt heute, aber sie beginnt ganz sicher nicht erst morgen!

Scherrer Jürg (F, BE): «Ich sehe schon heute eine halbfertige Neat als Planungsruine, die aus finanziellen Gründen nicht fertiggestellt werden kann.» Diesen Satz habe ich 1991 bei der ersten Neat-Debatte in diesem Saal geäussert; er ist protokolliert (AB 1991 N 409).Ich stehe heute noch zu diesem Satz und unterstreiche ihn noch dreimal. Die Zukunft wird mir noch mehr recht geben. Das Fass «öffentlicher Verkehr» wird in diesem Land noch grösser, mithin wird das Loch im Fassboden erweitert. In dieses Fass leeren Sie seit zehn Jahren hinein, und Sie werden in Zukunft hineinleeren, soviel Sie wollen, es läuft unten wieder heraus. Resultat gleich Null, ausser finanziellen und wirtschaftlichen Konsequenzen.
Allein die Defizite der SBB bewegen sich heute schon in schwindelerregenden Höhen. Ich nenne folgende Zahlen aus der Rechnung 1996: 816,3 Millionen Franken an Abgeltungen, 292,6 Millionen offiziell ausgewiesenes Defizit, 1450 Millionen Infrastrukturbeitrag des Bundes, ergeben einen totalen Fehlbetrag – Fehlbetrag, nicht durch Einnahmen gedeckt – von rund 2559 Millionen Franken. Trotzdem kennt der Grössenwahn im öffentlichen Verkehr immer noch keine Grenzen. Mehr, teurer, grösser – das ist die Devise! Kaschiert wird das mit Schlagworten wie: mutige Entscheide seien zu fällen. Wer keine Argumente hat, wer Ausgaben nicht mit Fakten begründen kann, der redet von mutigen Entscheiden, obwohl wir alle wissen, dass mutige Entscheide regelmässig in einem Desaster enden.
Über die finanziellen Konsequenzen macht sich in diesem Rat sowieso fast niemand Gedanken. Ein Projekt muss nicht nur finanziert werden, es muss auch noch amortisiert und verzinst werden können. Wo das Geld fehlt, da wird es einfach irgendwo geholt, und es wird meist beim Strassenverkehr geholt, denn dieser bietet sich ja seit langem als ideale Milchkuh an. Da wird am Euter gezogen und gemolken, was das Zeug hält. Heute fliessen 270 Millionen Franken vom Strassenverkehr erbrachte finanzielle Mittel in die defizitäre Kasse des öffentlichen Verkehrs. Wenn Sie diesen beiden Geschäften jetzt zustimmen und wenn das Volk auch noch zustimmt, was ich zwar nicht glaube, dann werden es in Zukunft zusätzlich noch 600 Millionen Franken jährlich sein. Das Autobahnnetz, das unter diesen Bedingungen nicht mehr fertiggestellt wird, lässt grüssen.
Dass diese Milchkuh, die da gemolken wird, am Austrocknen ist, wird offensichtlich bewusst und vorsätzlich in Kauf genommen. Diese Milchkuh trocknet nämlich allein deshalb aus, weil diese Umverteilung von Geldern, diese fiskalische Mehrbelastung und damit Verteuerung der Strassentrans-

porte, zu klar nachweisbaren volkswirtschaftlichen Schäden führt. Die Umverteilung in defizitäre Betriebe ist volkswirtschaftlich ein absoluter Unsinn. Wir erzählen das jetzt auch seit zehn Jahren, und wir haben seit zehn Jahren vor den wirtschaftlichen Konsequenzen gewarnt. Ich stelle heute fest: Wir haben recht bekommen. Hohe Arbeitslosenzahlen und der wirtschaftliche Niedergang der Schweiz sind Tatsache. Diese Phantasten, die hier dauernd davon erzählen, mit der Bahn könne sowohl verkehrspolitisch wie wirtschaftlich irgendwas verbessert werden, die sprechen heute nicht mehr nur fahrlässig, sondern klar wider besseres Wissen.
Herr Bundesrat, sagen Sie nachher ja nicht, das Schweizervolk habe der Neat, der «Bahn 2000» und der Alpen-Initiative zugestimmt! Sagen Sie ja nicht, der Transitvertrag mit der EU verpflichte uns zum Bau der Neat! Ich stelle folgendes fest: Was die mutmasslichen Kosten sowohl der Neat als auch von «Bahn 2000» betrifft, wurde das Schweizervolk bei den Abstimmungen massiv hinters Licht geführt und schlicht und einfach angelogen. Die Alpen-Initiative lässt sich nicht umsetzen, das sage ich Ihnen heute; dazu sind die Signale aus Brüssel überdeutlich. Die EU setzt nämlich nicht auf die Schiene, sondern auf die Strasse.
Herr Bundesrat, ich bitte Sie, jetzt doch noch einmal nachzuholen, was Ihr Vorgänger, Herr Ogi, immer abgelehnt hat: Fragen Sie die EU nach einer Kostenbeteiligung an die Neat. Wenn nämlich die EU die Neat will, dann soll sie diese mitfinanzieren und nicht die Investitions- und Folgekosten einfach dem Schweizer Steuerzahler überlassen. Die Zeche dieser verkehrspolitischen Fehlentscheide, die laufend gefällt werden, zahlt nämlich die arbeitende und steuerzahlende Bevölkerung in der Schweiz.
Seit über zehn Jahren wird krampfhaft versucht, den Privatverkehr zu verdrängen und auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dieses Ansinnen hat Schiffbruch erlitten, es sei denn, Sie führen die Planwirtschaft, die Staatswirtschaft und den staatlichen Zwang ein. Dann müssen Sie hier aber ganz klar definieren, dass Sie die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr wollen. Das würde ich dann mindestens von Ihnen erwarten.
Die Volksentscheide, die klar aufgrund falscher Grundlagen zustande kamen, sind zu korrigieren. Jeder Betrieb in der Privatwirtschaft korrigiert Fehlentscheide, weil ein Fehlentscheid sonst in den wirtschaftlichen Ruin führt. Offensichtlich ist das in der Politik darum nicht nötig oder möglich oder wird darum nicht als notwendig angeschaut, weil diejenigen, die für das Desaster verantwortlich sind, ja keine persönliche Haftung übernehmen müssen. Ich frage mich, ob sich das ändern würde, wenn wir anhand der Schlussabstimmung jene, die diesen Projekten zustimmen, hinterher mit ihrem persönlichen Vermögen finanziell haftbar machen könnten. Das wäre einmal zu überlegen, denn irgendwo muss die Dummheit ja einmal bestraft werden.
Der Güterverkehr – unter diesem Titel wurde die Neat verkauft – wird sich in Zukunft weniger in Nord-Süd-Richtung als vielmehr in Ost-West-Richtung abwickeln. Die Unternehmen in den Staaten des ehemaligen Ostblocks rüsten ihre Lastwagenflotte und nicht ihre Bahnflotte auf. Erkundigen Sie sich bei den europäischen Lastwagenherstellern, wohin sie heute einen Grossteil ihrer Produkte verkaufen!
Die Neat ist eine gigantische Fehlinvestition. Sie ist mit vernünftigem Aufwand nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen weder zu finanzieren noch zu verzinsen und auch nicht zu amortisieren.
Die Fraktion der Freiheits-Partei unterstützt deshalb die Nichteintretensanträge Schlüer und Steinemann und allenfalls den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion bezüglich der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs.

Carobbio Werner (S, TI): L'odierno dibattito, al di là delle questioni concrete poste dal messaggio, solleva questioni fondamentali di politica dei trasporti; di rapporti con l'Europa e di rispetto degli accordi sottoscritti; di modalità di finanziamento; di politica statale concernente i rapporti fra regioni; di capacità di questo Paese e di questo Parlamento a prendere decisioni chiare sui grandi progetti. Questo dibattito mette in gioco molti e contrastanti interessi di categoria, regionali e politici.
Il mio augurio è che questo Parlamento superi ogni visione particolare o regionalistica, o puramente contabile, per dare la priorità agli interessi generali del Paese. L'esito del voto popolare sull'articolo costituzionale e sul finanziamento dipende in larga misura dalle scelte che faremo. Occorre, e su questo sono d'accordo con il relatore di lingua francese, trovare una soluzione che sappia raccogliere già in questo Consiglio un largo consenso.
Et pour ce faire, nous sommes appelés à donner des réponses claires et sans ambiguïté sûrement sur les questions du financement, à décider si nous voulons vraiment une variante en réseau avec deux tunnels de base ou pas, mais surtout à définir ce que nous entendons, ou mieux, ce qui peut se cacher derrière la proposition d'échelonner la réalisation du projet. Et cela pour présenter au peuple des choix clairs. La réponse à ces questions doit, à mon avis, être conforme aux objectifs de notre politique de transport, soit transférer sur le rail le transport des marchandises et rendre attractif le transport ferroviaire pour les personnes, sans jamais oublier les données du marché et du trafic et les indications qui font – le rapporteur de langue allemande l'a rappelé – de l'axe du Gothard, avec le tunnel de base, l'épine dorsale et fondamentale du projet.
Dans cette optique, je trouve en général positif le travail de la commission qui a cherché, dans un dossier pas facile, une solution valable. Je suis aussi, sauf sur un point, d'accord avec les propositions de la majorité. Hélas, le point de divergence est de taille, il concerne la priorité qu'on doit fixer dans les phases de réalisation. Concrètement, cela signifie que je soutiens le modèle de financement proposé, y compris la taxe sur le transit alpin avec compensation – je souligne cet aspect parce qu'on a tendance à dire que les Tessinois n'en veulent pas. Mais ce modèle de financement doit servir à financer tout le projet. C'est aussi la position du Conseil d'Etat tessinois. En d'autres mots, adhérer au système de financement proposé signifie que les deux tunnels du projet de transversales alpines doivent être considérés sur un plan de parité.
Je me prononce clairement – et j'ai toujours été de cette opinion – pour la variante en réseau, la seule, à mon avis, qui peut assurer un succès au projet. A ceux qui prétendent qu'une seule ligne, qu'un seul tunnel est plus que suffisant, je dis qu'ils jouent avec le feu. Le résultat, c'est l'accumulation des oppositions et donc la fin du projet.
Je suis aussi d'accord sur le principe de l'échelonnement. Cela dit, il faut clairement préciser que la variante en réseau ne doit pas rester une pure proclamation verbale, et que l'échelonnement ne doit pas signifier la pénalisation d'un axe ou de l'autre, ou cacher d'autres buts. C'est cet aspect-là de la proposition de la majorité qu'il faut clarifier. Et cela, non pas pour des questions d'intérêt régional, mais dans l'intérêt du projet lui-même et de la crédibilité de notre politique en matière de transport.
A ce propos, il me semble important de rappeler deux ou trois choses fondamentales. Depuis que l'on parle des transversales alpines, l'axe du Gothard a toujours été considéré comme l'élément essentiel du projet et comme le seul en mesure de garantir des solutions valables pour le trafic des personnes et des marchandises dans les liaisons Nord-Sud. Le Lötschberg a toujours été considéré comme élément complémentaire à l'axe principal.
Ces deux données acquises – je pense qu'il est difficile de le contester –, il me semble que si l'on veut être concret et traduire le projet de la variante en réseau dans les faits et dans les dispositions législatives, il faut absolument, dans le cadre du choix de l'échelonnement de la construction, que les deux éléments fondamentaux du projet, c'est-à-dire le tunnel de base du Gothard et le tunnel de base du Lötschberg, doivent figurer dans la première phase. Cela signifie qu'on peut répondre aux exigences des engagements que nous avons pris avec l'Europe, parce que, de toute façon, le tunnel du Lötschberg va être fini avant et que l'on pourra aussi tenir compte des questions géologiques, vu que personne ne de-

mande que les travaux des deux tunnels commencent le même jour et à la même heure. Seulement, cette solution concrétise dans les faits la variante en réseau et, concrètement, on pourra aussi réaliser un large consensus sur le projet de financement.
Ce n'est pas seulement ma position personnelle, c'est celle de la députation tessinoise, et aussi celle de la population tessinoise dans sa totalité, une solution dans l'intérêt du projet, dans la mouture qui a été mise au point par la commission et que j'appuie dans ses lignes générales, sauf en ce qui concerne le choix de la priorité pour la réalisation des deux tunnels.

Theiler Georges (R, LU): Die heutigen Entscheide über die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und über die Etappierung der Neat haben eine hohe staatspolitische Dimension. Wir können heute in kleinmütiger Art ein bereits begonnenes und vom Volk grosszügig genehmigtes Zukunftsprojekt entweder beerdigen oder aber mit klaren Entscheidungen dafür sorgen, dass die Verkehrsprobleme des nächsten Jahrhunderts zum Wohle der kommenden Generationen gelöst werden.
Wenn ich die Diskussionen in der Presse, in der Kommission selber, aber nun auch hier im Saal verfolge, stelle ich interessante Parallelen, jedoch auch gleichzeitig grosse Differenzen zur Diskussion um den Gotthardbahntunnel vor über hundert Jahren fest. Schon damals hat man jahrelang über die Linienführungen – Splügen, Gotthard, Lötschberg und noch viele andere Lösungen – diskutiert. Auch die Finanzierung war ein grosses Problem. Man war auf ausländische Hilfe angewiesen.
Im Gegensatz zu heute aber hatte man sowohl technisch als auch finanziell eine unvergleichbar schlechtere Ausgangslage. Die Schweiz war das Armenhaus Europas. Von Geologie, von Tunnelbau, von Vermessungstechnik hatte man nur eine leise Ahnung. Bedarfsstudien waren unbekannt. Trotzdem hat man grosszügig einen Doppelspurtunnel am Gotthard gebaut, der seinen Zweck hundert Jahre lang bestens erfüllt hat. Die Arbeiten – das sage ich zu all jenen, die jetzt noch mehr aufladen wollen – in Göschenen und Airolo wurden begonnen, ohne dass man die Frage der Zufahrtsstrecken technisch, finanziell und politisch geregelt hatte. Diese Frage wurde erst später gelöst. Die Lösung war genial. Man hat nicht eine Zahnradbahn von Erstfeld nach Göschenen gebaut; nein, man hat die Kehrtunnels gebaut, aber erst nachher.
Wieso dieser Bezug zur Geschichte? Wir können zwei wesentliche Dinge daraus lernen:
1. Für Grossprojekte dieser Art, die fünfzig Jahre und länger dauern sollen, gibt es nie, aber auch gar nie – da könnten wir noch so lange warten – die absolute Sicherheit, dass sie auch bedarfsgerecht sein werden.
2. Wir müssen uns im Parlament auf wesentliche Grundsatzentscheide konzentrieren, und den Rest muss die Exekutive oder auch die Zukunft lösen und entscheiden.
In diesem Zusammenhang verstehe ich auch den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion schlecht. Er macht uns, davon bin ich überzeugt, in dieser Bedarfsfrage in ein paar Jahren nicht klüger. Wir würden noch ein paar Studien mehr auf den Tisch bekommen, wir könnten sie auch studieren, aber klüger würden wir deswegen bestimmt nicht. Sicher ist aber, dass der Verkehr zunehmen wird, es fragt sich nur, wo und auf welche Art.
Ich kann auch nicht recht verstehen, wieso ausgerechnet die SVP-Fraktion heute diese Finanzierungsvorlage zurückweisen will, nachdem ihr Bundesrat vor drei Jahren diese Vorlage – allerdings mit dem Mangel einer guten Finanzierungslösung – gebracht hat. Heute ist es ausgerechnet die SVP, die nun zum Zeitpunkt, da wir eine gute Finanzierungslösung haben, die Rückweisung beantragt.
Aber das Votum Seiler Hanspeter hat mich dann doch etwas beruhigt. So «grandig», wie das Herr Maurer dargelegt hat, ist die Mehrheit für diese Rückweisung in der SVP-Fraktion offenbar doch wieder nicht.
Bei der Finanzierung unterstütze ich den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen, die Mehrwertsteuer als Element der Finanzierung einzubeziehen. Damit können wir die Strassenlastigkeit der Finanzierung mildern und die Chancen – das scheint mir ein sehr wesentlicher und wichtiger Punkt zu sein – in der Volksabstimmung erhöhen. Ich persönlich begrüsse auch den Entscheid des Ständerates, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auf maximal 2,5 Rappen zu beschränken. Ich bin überzeugt, dass die Bahn konkurrenzfähiger werden muss; sie wird es nur dann sein, wenn sie unter Druck gerät. Sie wird nicht nur unter den Druck der Strasse gelangen, sondern sie wird auch unter den Druck der ausländischen Konkurrenz kommen – spätestens dann, wenn wir die Bahnreform beschlossen haben werden.
Bei der Etappierung unterstütze ich die Minderheit I (Bezzola). In Analogie zum Nationalstrassenbau fällen wir die uns zustehenden Grundsatzentscheide in diesem Parlament. Es sind die Entscheide über das Netz, es sind die Entscheide über die Finanzierung. Aber das Ausführungsprogramm überlassen wir der Exekutive; damit handeln wir stufen- und zeitgerecht. Gerade die elf Anträge, die zu Artikel 10bis eingegangen sind, müssen uns doch in der Überzeugung bestärken, dass wir im Parlament wohl kaum in der Lage sind, hier rasch und flexibel zu handeln. Es ist doch wohl einfacher, im Bundesrat eine Lösung zu erarbeiten; es können dort nämlich nur maximal sieben Varianten eingebracht werden.
Es verwundert mich eigentlich auch bei der Gegnerschaft der Minderheit I (Bezzola), wie wenig Vertrauen in den Bundesrat noch besteht. Dabei sind wir doch das einzige Parlament in der Schweiz, das die Exekutive selber wählt. Wieso aber hat ein Parlament, welches seinen Bundesrat jederzeit einfach abwählen kann, so wenig Vertrauen in den Bundesrat?
Unser Land braucht die Neat. Wir schaffen damit eine gute Verkehrslösung für die Zukunft, wir schaffen für dreissig Jahre Arbeitsplätze statt Arbeitslose, wir setzen ein positives Signal im In- und Ausland; dieses Signal heisst: Die Schweiz glaubt an die Zukunft.
Zur Freigabe des zweiten Neat-Verpflichtungskredites: Die FDP-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage und stimmt dem Antrag der Kommission mit einem zusätzlichen Kredit von 225 Millionen Franken zu. Mit der Freigabe dieses gesperrten Teils können wir dafür sorgen, dass die dringend notwendigen Sondierarbeiten in der Pioramulde, die zeitkritischen Arbeiten auf beiden Achsen sowie die Planungsarbeiten weitergeführt werden können. Neue Baustellen werden dabei keine eröffnet; die Arbeiten am Schacht Sedrun dienen gleichzeitig zur besseren Erkundung des Tavetscher Zwischenmassivs. Wir sind überzeugt davon, dass mit diesem Teilkredit, der gegenüber dem Entwurf des Bundesrates um 420 Millionen Franken gekürzt wurde, ein vernünftiger Kompromiss gefunden werden konnte. Jede weitere Kürzung würde die Fortsetzung der Arbeiten gefährden. Gleichzeitig kann aber auch sichergestellt werden, dass die Volksabstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht unnötig mit Sachzwängen belastet wird. Wenn wir nur die Arbeiten an der Pioramulde fortsetzen, wie das der Antrag Vetterli verlangt, können weder die Gotthard- noch die Lötschbergachse zeitgerecht erstellt werden. Das wollen wir von unserer Fraktion nicht.

Schmid Odilo (C, VS): Zuerst möchte ich hier, obwohl das scheinbar nicht mehr Brauch ist, meine Interessen offenlegen. Ich bin Geologe von Beruf, habe ein Büro für beratende Geologie in Brig und arbeite seit fünf Jahren an den geologischen Voruntersuchungen am Lötschberg.
Angesichts der vorab durch die Geologie verursachten Schwierigkeiten und Verunsicherungen ist es durchaus verständlich, dass die Gotthardkantone verängstigt reagieren, dass sie Angst haben, man könnte ihre Achse nicht bauen. Ich setze mich nach wie vor für die Netzlösung ein, auch wenn man mir nachsagen könnte, ich täte das nicht aus lauteren Beweggründen. Nein, ich setze mich für die Netzlösung ein, weil nur diese eine gerechte Verteilung der Vorteile, aber auch der Lasten gewährleistet.
Von den internationalen vertragsrechtlichen und nationalen verfassungsrechtlichen Aspekten abgesehen, begründe ich das wie folgt:

Zu den ökologischen Überlegungen: Bei einer Konzentration des alpenquerenden Schienenverkehrs auf eine einzige Achse wird es unumgänglich sein, praktisch auf der ganzen Länge der Strecke – sei es von Basel, Zürich, Chiasso oder Olten, Bern, Brig – vier Eisenbahnspuren zur Verfügung zu stellen. Das heisst, neben den bestehenden ein- und zweispurigen Strecken müsste eine integrale Neubaustrecke erstellt werden, die in einem sehr dicht besiedelten Mittelland, aber auch im Kanton Uri, im Tessin oder im Wallis mit sehr grossen Problemen verbunden wäre. Heute stellt sich manchmal nicht mehr die Frage, wie viele Güterzüge eine Strecke fassen kann, sondern wie viele Güterzüge der Bevölkerung zugemutet werden können.
Zu den finanziellen Aspekten: Diese hängen sehr stark mit den oben erwähnten umwelttechnischen Aspekten zusammen. Durch eine Konzentration auf eine Achse – beispielsweise auf die Gotthardachse – wird von den Anrainern begründeterweise eine Änderung der Streckenführung verlangt, die nördlich des Gotthards zu Mehrkosten von 2,5 Milliarden Franken und südlich des Gotthards, vor allem im Sottoceneri, zu Mehrkosten von gut 3 Milliarden Franken führen würde. Diese Zusatzkosten sind heute nicht berücksichtigt und übersteigen die Kosten des redimensionierten Lötschbergbasistunnels bei weitem. Ebenso müsste selbstverständlich auch bei einer Konzentration auf die Achse Lötschberg mit Mehrkosten gerechnet werden.
Zum verkehrspolitischen Umfeld: In Europa ist das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen für den schnellen Personenverkehr bestimmt. Der Güterverkehr wird dann vor allem auf den alten Eisenbahnstrecken abgewickelt. Mit der Neat soll der Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlegt werden, und die Schweiz soll in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen eingebunden werden, d. h., dass wir zwei verschiedene Aufgaben auf den gleichen Schienensträngen zu erfüllen haben. Es ist also notgedrungen ein gemischter Bahnverkehr vorzusehen.
Die vielen Tunnels auf den Alpenbahnstrecken haben aber für den modernen Güterverkehr zu kleine Querschnitte; das ist allgemein bekannt. Deshalb muss der Güterverkehr durch die Alpen auch auf den neuen Strecken Platz haben, und das ist meiner Ansicht nach nur mit der Netzlösung möglich und sinnvoll. Das Eisenbahntransitkonzept ermöglicht durch die Netzlösung, dass nur die Alpendurchgänge neu gebaut werden müssen, während die grossen Zufahrtsstrecken im Mittelland über die für die «Bahn 2000» vorgesehenen Arbeiten benutzt werden können. Die Netzlösung ist also staatspolitisch und verkehrspolitisch die einzig sinnvolle und mehrheitsfähige Lösung.
Wenn das Projekt Lötschberg aus geologischen Gründen vorläufig die Nase vorn hat, so will das auf keinen Fall heissen, dass man auf den Gotthard verzichten kann. Die Durchörterung der Pioramulde ist sicher ein schwieriges Problem, aber ich bin felsenfest davon überzeugt, dass diese Zone zu meistern ist.
Wenn man von Mehrkosten von 700 Millionen Franken spricht, so ist das nur die halbe Wahrheit. Richtig ist, dass man Szenarien zwischen 200 Millionen Franken im günstigsten Fall und 700 Millionen Franken im schlimmsten Fall hat. Das Worst-case-Szenario kennen wir noch nicht. Es ist auch sinnvoll, dass die Planer das breite Spektrum der Möglichkeiten angeben. Aus diesem Grunde macht es auch Sinn, im Bereich der Pioramulde sorgfältig nach der in technischer und finanzieller Hinsicht besten Lösung zu suchen, um dann optimal vorbereitet den Gotthardtunnel zu realisieren, den man im besten Falle im Jahre 2010 oder 2012 bereit haben wird.
Die Netzlösung Gotthard und Lötschberg ist also aus politischen, ökologischen, technischen und finanziellen Gründen mehr als sinnvoll.
Das redimensionierte Projekt Lötschbergbasistunnel mit einer aktiven Kreuzungsstelle bringt eine Kosteneinsparung von fast 1 Milliarde Franken und kann vertragsgerecht und termingerecht erstellt werden. Dass der Lötschberg als Rawil-Ersatz dienen soll, sollte man nicht nur bei der Finanzierung ins Feld führen. Die Behörden, die Gemeinden und der grösste Teil der Bevölkerung an der Lötschbergachse sind bereit, die neue Achse am Lötschberg im Sinne des Baukastenprinzips zu etappieren, betrieblich voll zu nutzen und umweltgerecht zu erstellen. Der Lötschberg endet – das muss ich auch einmal klar sagen – wohl im Rhonetal, aber wir haben noch einen Simplontunnel, der fast 20 Kilometer lang ist und der durchaus in der Lage ist, den Verkehr von der Lötschbergachse aufzunehmen. Vielleicht haben das einige Zürcher vergessen: Wir haben einen doppelröhrigen Simplontunnel, der voll funktionsfähig ist und Lastwagen bis zu einer Eckhöhe von 4 Metern aufnehmen kann. Statt nur einer Achse, sei es Gotthard, sei es Lötschberg, also einer schlechten Lösung zu einem höheren Preis, wird die Schweiz durch die Netzlösung grossflächig für die Zukunft erschlossen, und das Eisenbahnnetz wird modernisiert. Die Netzlösung ist nicht nur ein politischer Kompromiss, um eine Volksabstimmung zu gewinnen, sondern sie ist eine optimale Lösung.
Visionen sind gefragt, nicht kleinkrämerisches Tun. Unsere Vorfahren haben im letzten Jahrhundert Visionen gehabt und diese realisiert. Wir bauen keine Tunnels, um den Ingenieuren und Geologen Freude zu machen, sondern wir bauen Eisenbahntunnels für die nächsten 100 oder 200 Jahre.
In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zu folgen und der Netzlösung zuzustimmen.

Steinemann Walter (F, SG): Herr Schmid, Sie haben behauptet, dass die Lösung für die Probleme in der Pioramulde etwa 200 bis 700 Millionen Franken kosten würde. Kennen Sie denn die Probleme dort so gut? Oder können Sie mir sagen, ob irgendwo auf der Welt diese Probleme schon gelöst worden sind, dass Sie hier solche Behauptungen aufstellen können?

Schmid Odilo (C, VS): Herr Steinemann, ich bin von Beruf Geologe, und es gibt das Prinzip «learning by doing». Aber darauf spiele ich nicht an.
Die Tunnelbauer im letzten und auch in diesem Jahrhundert haben immer wieder gezeigt, dass sie in der Lage sind, schwierige Probleme zu lösen. Ich kann Ihnen sagen, es läuft zurzeit an der Universität Bern ein Versuch, diese Zone mit dem zuckerkörnigen Dolomit mit einem anderen System zu durchörtern als mit Harzinjektionen und Zementinjektionen. Da ist ein Ansatz vorhanden, und wenn das klappt, können wir diese Zone relativ einfach durchörtern. Dann brauchen wir nicht 700 Millionen und vielleicht nicht einmal 200 Millionen Franken.
Die Zone ist etwa 250 Meter breit. Von diesen 250 Metern sind nur etwa 20 Prozent zuckerkörniger Dolomit, der Rest ist ein anderer Dolomit, der durchaus tragfähig ist.

Pini Massimo (D, TI): Devo difendere il mio postulato del 3 marzo 1997 (97.3028). Ich muss mein Postulat vom 3. März 1997 verteidigen. Se vuoi essere ascoltato, parla in francese; se vuoi essere compreso, parla in tedesco! Lo diceva già il mio defunto genitore, Aleardo Pini, presidente del Consiglio nazionale e presidente del Partito.
Io sono ancora vivo e devo dire ai colleghi: mai come oggi sento l'emozione di chi vi parla, in nome del cuore e non della testa. Perché la testa non va bene in questo dibattito.
Signor consigliere federale, io ricordo il suo predecessore, l'onorevole Ogi. Non c'è qui; er ist weggegangen. «Ich möchte wie ein Löwe gewinnen»; voglio vincere come un leone, diceva a suo tempo. E ha vinto! Ha vinto senza dare nessuna indicazione al popolo svizzero. Io ho un ricordo del 1992 del consigliere federale Ogi. Tradito sì, tradito no – il popolo svizzero ha fatto un voto, ed io sono molto democratico su questa decisione del popolo svizzero, e la rispetto pienamente; sono federalista per qualche cosa. Sono un leone morente, ma combatto anch'io come un leone. E voglio che i due assi della NFTA siano costruiti; voglio il Lötschberg ed il San Gottardo.
Sie sollten sich für beide Basistunnels entscheiden; ich bin für die Netzvariante. Ich bin heute nicht für einen taktischen Entscheid, sondern für beide Tunnels. Ich glaube nicht, dass

der Gotthard den ersten oder zweiten Platz haben sollte. Das Volk hat dafür entschieden!
Deve rimanere nel cuore della gente; così ha deciso il popolo. I due voti del 1992, per il San Gottardo e per il Lötschberg, erano molto sentiti, e non erano ragionati in quel momento lì. Erano decisioni del cuore svizzero, e noi abbiamo sottoscritto degli impegni molto precisi con l'Unione europea. Non abbiamo il diritto, oggi come oggi, di rompere le trattative bilaterali che sono in corso! È per questo che il mio postulato è un postulato di fondo, che io difendo con il cuore e non con il ragionamento.
Ich glaube, es ist in diesem Sinne sehr wichtig, dass das Volk entschieden hat. Es ist wichtig, dass beide Tunnels gebaut werden, und nicht nur einer. Ich bin für den Gotthard zuerst, aber ich bin auch für den Lötschberg nachher.
Il Gottardo deve continuare ad essere in vita. La vita continua con il San Gottardo!

Zwygart Otto (U, BE): Ich bin für Eintreten, vor allem auch, um den ersten Neat-Beschluss durch einen anderen zu ersetzen. Es gilt ja, gewissen Tatsachen ins Auge zu sehen. Verkehrsüberlastung gibt es, und das zwingt uns zu zukunftsträchtigen Lösungen. Im Alpengebiet ist eine solche Lösung neben der Strasse nun einmal die Eisenbahn. Die abgespeckte Vorlage des Bundesrates hat in mancher Hinsicht an und für sich einen guten Weg aufgezeigt. Der Ständerat hat hingegen mit seiner Art, wie er die Vorlage durchberaten hat, etwas gemacht, was unverständlich ist.
Als weiterer Grundsatz ist die Netzlösung notwendig, um den Gemischtverkehr aufnehmen und diese Aufgabe lösen zu können. Was braucht es, damit wir dies erreichen können? Zuerst braucht es einmal – das ist ja der Fortschritt gegenüber der ersten Lösung – eine gesicherte Finanzierung. Wir bauen den oder die Tunnel zum grossen Teil für die Strassenbenützer, deshalb ist es auch verständlich, dass sie einen Grossteil dieser Kosten zu tragen haben. Dabei ist zu bemerken, dass der Treibstoffzollzuschlag von nun 5 Rappen das Minimum ist.
Eine Bemerkung zur Frage des Fonds. Eine Verzinsung kommt selbstverständlich nicht in Frage, überhaupt ist der Fonds an und für sich ein Fremdkörper.
Viel zu reden gibt auch die Vertragstreue. Man kann jetzt über das Dafür und Dawider sprechen, aber die schwierigen Verhandlungen mit der EU in diesem Jahr zeigen, dass wir nach aussen immer wieder den Beweis anzutreten haben, dass wir uns an vertragliche Bestimmungen halten. Der Transitvertrag steht nun einmal – man könnte natürlich neue Abmachungen treffen, aber im Moment sind keine vorgesehen. Vor allem aber haben wir einen Volksauftrag. Innenpolitisch haben wir Aufgaben bekommen, unter anderem durch die Alpen-Initiative. Das ist nun einmal auch eine Tatsache. Wir haben unserem Volk eine fristgerechte Umlagerung des Verkehrs auf die Schiene versprochen, dementsprechend sollen wir auch unsere Entscheide fällen.
Aus meiner Sicht ist die Netzvariante nicht zu umgehen. Der heute gültige Neat-Beschluss ist ein Pfand, das viele Kreise nicht aus der Hand geben werden. Der Lötschberg ist aus zeitlichen Gründen zu realisieren, wenn auch in abgespeckter Form. Der Gotthard ist im Moment nicht bereit: Die Machbarkeit der Durchörterung der Pioramulde ist vorläufig ein Ingenieurversprechen, von den Kosten ganz zu schweigen.
Die Machbarkeit ist bei der Pioramulde an sich heute nicht gegeben. Ein Ingenieur hat zwar gesagt, wir seien auf den Mond geflogen, also sei auch die Pioramulde zu durchörtern. Natürlich, aber mit welchen Kosten? Der Kostenfaktor spielt eine Rolle. Bis jetzt haben wir bei den Tunnelbauten ja immer Desaster erlebt, nach dem Furkaloch zuletzt jetzt auch beim Vereinatunnel. Aber auch der Adlertunnel zeigt uns als Beispiel, dass die Kosten nicht im Griff zu halten sind. Oder wie ist es mit dem Kanaltunnel gewesen, obwohl der Kanaltunnel unter sogenannt einfacheren geologischen Bedingungen gebohrt werden konnte?
Denken wir daran, es gibt noch eine zweite Problemzone, und die könnte erheblich schwieriger sein, wenn man die Länge betrachtet. Wenn wir für die Pioramulde schon die Reserven aufbrauchen, was sind dann die Mehrkosten? Vielleicht müsste man für einmal die Ingenieure und Geologen zu einem Bonus-Malus-System verpflichten, damit sie nicht einfach Versprechungen machen.
Herr Bundesrat, Sie haben eine schwierige Aufgabe, die schwierigere Aufgabe wartet aber nicht hier im Saal, sondern vor dem Volk. Deshalb scheint es wichtig zu sein, dass die flankierenden Massnahmen, die wir immer noch haben – ich denke vor allem ans Sonntagsfahrverbot, ans Nachtfahrverbot für Lastwagen –, nach wie vor als Eckpfeiler in unserer Verkehrspolitik beibehalten werden.

Cavadini Adriano (R, TI): Mit der Mehrheit beim Bundesbeschluss B können wir Tessiner nicht einverstanden sein. In den letzten 30 Jahren hat man immer von einer Hauptachse durch die Alpen gesprochen. Diese war und bleibt der Gotthard, sowohl für Güter als auch für Personen. Nur die Gotthardlinie kann eine flache und rasche Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden der Alpen garantieren. Hier haben wir die höchste Wirtschaftlichkeit und die grösseren Kapazitäten; zudem hat der Gotthard auch national eine sehr entscheidende Bedeutung für die interne Kohäsion und die internen Beziehungen.
In letzter Zeit hat man die geologischen Probleme an der Piora überbewertet und als entscheidende und fast einzige Faktoren für den Entscheid betrachtet. Der Kommissionssprecher, Herr Hubacher, hat das auch bestätigt. Es ist richtig, dass die Piora schwierig ist, aber die Ingenieure, die dort arbeiten, haben immer bestätigt, dass eine Realisierung möglich ist, dass ein Tunnel gebaut werden kann. Die aktuellen Sondierungen, die gemacht werden, werden noch im Laufe des Sommers zeigen, wie breit diese Zone ist. Sie machen in den nächsten Wochen Messungen mit seismischen Wellen bis auf Tunnelebene. Die beiden verantwortlichen Ingenieure haben mir bestätigt, dass mit diesem System die Breite auf 10 bis 20 Meter genau festzustellen ist. In jenem Moment können wir auch die Kosten besser abschätzen.
Toutefois, nous ne pouvons pas accepter que le Gothard soit mis en deuxième priorité. Nous sommes prêts à soutenir la variante en réseau proposée par MM. Carobbio et Widmer, si le Gothard et le Lötschberg de base sont considérés comme un tout et mis en chantier en même temps, une fois que la question géologique sera clarifiée d'une façon définitive pour le Gothard. Un renvoi des travaux au Gothard à une date incertaine ne pourra pas nous amener à soutenir une telle solution.
Il peggio di tutta questa discussione sarebbe che il Ticino venga discriminato e obbligato a pagare l'ATA, il pedaggio alpino, per i suoi autocarri, veda aumentare il traffico di autocarri di 40 tonnellate, sia confrontato con la realizzazione del Lötschberg, mentre quella del Gottardo verrebbe rinviata a data da stabilire.
Io mi auguro che questo Parlamento dimostri buon senso e maturità politica, e che questo scenario, che sarebbe veramente grave per il nostro cantone, possa essere scongiurato.

Hämmerle Andrea (S, GR): Nach den ausführlichen Walliser und Tessiner Kurven möchte ich jetzt wieder auf ein paar Grundsätze zurückkommen:
Ich bin der Meinung, dass das Konzept, das die Kommissionsmehrheit hier vorschlägt, ein ausgezeichnetes ist. Es wurde in einer schwierigen, verfahrenen Situation entwickelt. Das Konzept besteht vor allem darin, dass wir uns zuerst über die Prinzipien – die Verkehrsverlagerung, die Finanzierung – äussern und diese regeln. Erst danach diskutieren wir über das Bauprogramm – über die Varianten usw. Die Prinzipien regeln wir in der Verfassung, das ist auch richtig so, und das Bauprogramm – die Varianten usw. – regeln wir in Bundesbeschlüssen, also auf einer rechtlich tieferen Ebene.
Dies ist ein enormer Fortschritt gegenüber der ersten Vorlage, die damals von Bundesrat Ogi präsentiert wurde. Sie sprach eigentlich nur vom Bauprogramm und regelte weder die Verlagerung noch die Finanzierung.
Das Konzept unserer Kommission ist aber auch ein enormer Fortschritt gegenüber den Beschlüssen des Ständerates.

Dort lag der Ausgangspunkt bei den regionalen Wünschen. Die ständerätliche Kommission machte zuerst eine Schweizer Reise, schaute, wo welche Wünsche vorkamen, formulierte dann aufgrund dieser Reise das Bauprogramm und musste natürlich allen etwas geben. Für die Finanzierung und die Verlagerung blieben weder Zeit noch Geld.
Der Antrag Pelli, der hier vorliegt, möchte nun wieder zum System des Ständerates zurückkehren und zuerst über das Bauprogramm und dann über die Finanzierung beschliessen. Ich bitte Sie dringend, den Antrag Pelli abzulehnen, weil er ein enormer Rückschritt ist.
Worum geht es bei der Neat? Die Neat hat zum Ziel, den Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Sie hat das Ziel, den Alpenschutzartikel zu realisieren, und es zeigt sich hier, dass der Alpenschutzartikel eigentlich die einzige Hardware der schweizerischen Verkehrspolitik ist. Ohne Alpenschutzartikel müssten wir heute nicht über eine Neat diskutieren, weil eine Verlagerung nicht gewährleistet wäre. Nur wenn diese Verlagerung tatsächlich gelingt, braucht es nämlich überhaupt eine Neat!
Ich möchte mich vor allem auch an die Bauinteressierten wenden: Wir bauen die Neat nicht, um der Bauwirtschaft irgendwie zu helfen – das ist höchstens ein Nebeneffekt dieser ganzen Übung –, sondern wir bauen die Neat, um Güter und Personen zu transportieren. Wir brauchen also die Verlagerung.
Die Voraussetzung für eine Verlagerung, die gelingt, ist die richtige Finanzierung dieses ganzen Projekts. Eine richtige Finanzierung ist eine verkehrspolitische Finanzierung, und eine verkehrspolitische Finanzierung ist eine Finanzierung, welche die Strasse belastet, damit die Güter von der Strasse weg auf die Schiene gehen, und die Schiene begünstigt. Man kann also dort die Infrastruktur erstellen. Deshalb ist eine Finanzierung über allgemeine Bundesmittel oder auch über Konsumsteuern verkehrspolitisch nicht interessant. Sie bringt diese Verlagerung nicht. Wir können sie also vergessen.
Es wird nun moniert, dass die Finanzierung, die wir vorschlagen, strassenlastig sei. Nein, sie ist nicht strassenlastig, sondern sie ist im Hinblick auf die Verlagerung effizient, sie ist richtig.
Nun wird das ganze Projekt von der SVP-Fraktion bekämpft, wie wir es den ganzen Morgen gehört haben. Sie hat also von der Freiheits-Partei nicht nur Herrn Giezendanner übernommen, sondern gleich noch die ganze Verkehrspolitik, und das ist für eine Bundesratspartei doch eher peinlich.
Sie lehnt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ab, und gleichzeitig droht ein nahmhafter Exponent dieser Fraktion mit dem Referendum gegen das bilaterale Abkommen, wenn die Durchfahrtsgebühr durch die Schweiz nicht mindestens 600 Franken betrage. Woraus bestehen diese 600 Franken? Ich habe noch nie etwas anderes gehört: 400 Franken oder mehr leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und der Rest Alpentransitabgabe. Beides wollen diese Leute nicht, und trotzdem sagen sie, dass die Durchfahrtsgebühr 600 Franken betragen solle. Wer kommt da noch nach? Ich weiss es nicht! Jetzt macht die SVP-Fraktion ihre antieuropäische Grundhaltung einfach zum Instrument für die Ablehnung dieser ganzen Neat-Vorlage. Sie verhindert die Neat, weil sie genau weiss, dass die Neat eine der Voraussetzungen für das Zustandekommen eines bilateralen Abkommens ist. Wenn diese Verhinderungsstrategie gelingt, dann bleiben wir allein; ein Zustand, in dem es gewissen Leuten in der SVP-Fraktion wohl zu sein scheint.
Ich glaube, es ist jetzt wichtig, dass die konstruktiven Kräfte in diesem Rat zusammenstehen und gemeinsam eine vernünftige Lösung finden. Diese vernünftige Lösung liegt ganz eindeutig im Antrag der Kommissionsmehrheit, und zwar durchgehend. Wenn Sie davon abweichen, dann kommen Sie unweigerlich in Teufels Küche und fallen auf die Beschlüsse des Ständerates oder noch dahinter zurück.
Deshalb bitte ich Sie: Folgen Sie dem Konzept der Mehrheit, das seriös ist, das diskutiert ist und zu dem man stehen kann.

Christen Yves (R, VD): En matière de politique des transports, notre Parlement et le peuple suisse ont pris, depuis 1991, des décisions constitutionnelles et législatives qui ont été évoquées ici et qui représentent une base solide, contraignante, démocratique quoiqu'en pensent certains, pour laquelle nous pouvons fonder notre décision.
Malheureusement, une grave crise de confiance paralyse actuellement notre pays. Elle est due à la situation économique, à la dégradation des finances publiques, aux difficultés des négociations bilatérales avec l'Union européenne, et enfin à la dégradation de notre image dans le monde. Cela encourage certains milieux économiques et politiques à retarder nos décisions et à poursuivre ainsi une fuite en avant, à savoir: laisser se péjorer la capacité concurrentielle du rail et accélérer la saturation de notre réseau autoroutier, ce qui, vous l'avouerez, nous mène à fin contraire et diminue à brève échéance notre mobilité. Cette attitude trouve des relais parmi ceux qui souhaitent soulager les finances publiques, motif parfaitement honorable, mais aussi chez les adeptes de la marche solitaire, qui ne manquent pas une occasion d'accréditer leurs thèses.
Ce débat est donc l'occasion, pour notre Conseil, de démontrer au pays en proie aux doutes que nous avons la capacité de mener à bien un grand projet de société, un projet d'avenir, un modèle pour l'Europe. Et ses bénéfices sont les suivants: éviter l'asphyxie de notre réseau autoroutier, assurer au pays une mobilité durable; assurer une qualité de vie dans toutes les régions de notre pays; respecter nos engagements européens pour éviter l'isolement de notre économie et de notre jeunesse; renforcer la cohésion nationale, notamment en assurant au Tessin son avenir dans la Confédération helvétique. Enfin, c'est un effet secondaire, comme le dit M. Hämmerle, mais c'est important aussi, permettre une vraie relance économique sur un projet utile et nécessaire.
Sommes-nous prêts à y mettre le prix, compte tenu de l'intérêt supérieur du pays, qui dépasse largement les calculs de rentabilité financière immédiate? Il faut avouer qu'en matière de rentabilité et de capacité, la commission n'a pas pu se forger une certitude. Pourquoi? parce que les hypothèses de calcul sont aléatoires et dépendent de la réforme des CFF, de la capacité des chemins de fer suisses et européens à tirer profit des progrès technologiques – dans le matériel roulant et dans l'exploitation –, mais aussi du temps d'adaptation du parc de camions de nos voisins européens.
C'est donc en affirmant seulement notre volonté de mettre en route ces réformes, et en nous appuyant sur des considérations politiques que j'ai évoquées, que notre Conseil doit prendre ses responsabilités.
Nombreux sont ceux qui, parmi vous, pensent qu'il faut réaliser le projet en réseau, mais qui souhaitent y apporter un facteur correctif pour répondre aux craintes de surcapacité des deux tunnels. Ils proposent donc une réalisation par étapes, avec une clause du besoin pour la deuxième. Ce souci, louable, est malheureusement de nature à faire capoter le projet, car les cantons du Gothard ont besoin de garanties pour ce qui concerne en tout cas la proposition de la majorité.
Il s'agit donc pour nous de faire un choix politique et de déclarer la nécessité des deux tunnels. En effet, sommes-nous aujourd'hui en mesure, dans cette assemblée, de procéder à une planification jusqu'en 2015, sachant les incertitudes encore liées à des investigations géologiques, à des procédures administratives, aux progrès technologiques et à nos relations avec l'Union européenne? Je ne le crois pas. Nous devons donc prendre nos responsabilité, affirmer aujourd'hui notre foi dans cette politique des transports en déclarant sans arrière-pensée la nécessité des deux tunnels en réseau, ou en accordant au Conseil fédéral la compétence de planifier les travaux en fonction de l'avancement des études. C'est le sens de nombreuses propositions faites à l'article 10bis, dont la proposition de la minorité I (Bezzola).
Il serait donc hautement souhaitable que la majorité se fasse sur une solution sans ambiguïté du réseau, à la réalisation échelonnée dans un court délai, la seule qui sert l'intérêt supérieur du pays et, partant, la seule capable de rallier la majorité du peuple suisse.

Binder Max (V, ZH): Herr Hämmerle hat nun als Kandidat für das SP-Präsidium einige polemische «Zungenschlagsübungen» gegen die SVP-Fraktion ausprobiert. Das ist ihm in diesem Sinn nicht zu verargen und nicht übelzunehmen, aber ebensowenig ist es ernst zu nehmen.
Herr Hämmerle, Sie haben uns vorgeworfen, wir wollten keine LSVA. Wir haben das nie gesagt. Es gibt die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe, und es gibt sie im Sologang oder im Kontext mit Europa. Wir haben einen solchen Antrag in der Kommission gestellt, er wurde abgelehnt. Wir haben ihn hier wieder eingebracht. Insofern haben Sie die Unterlagen nicht richtig studiert.
Aber nun zum Thema, zum Alpentransitbeschluss: Nichts Neues unter der Sonne, könnte man sagen und so diese Debatte kurz zusammenfassen. Schon zu Beginn der Bauzeit der Schweizer Bahnen spielten genau dieselben Diskussionen eine Rolle. Was wir aber von unseren Vorfahren lernen können, wäre nun, das Machbare, das Nötige, das Bedürfnisgerechte zu realisieren. Die Neat ist ein internationales Projekt. Wie der Name sagt, geht es um die Alpentransversale. Es gilt also, die Alpen zu durchqueren. Bei einem solchen Projekt hat man sich auf den wesentlichen Auftrag zu beschränken. Damit ist auch gesagt, dass regionale oder sogar lokale Wünsche zurückzustehen und schlichtweg keinen Platz haben. Wir Politiker müssen den Mut haben, uns auf das Wesentliche zu beschränken.
Nun liegen uns die verschiedensten Varianten vor. In dieser Auswahlsendung ist fast alles zu haben, von der Netzvariante des Bundesrates über die noch teurere Idee des Ständerates bis hin zu abgespeckten Vorschlägen. Dass heute emotionelle Voten nicht ausbleiben, ist mir absolut klar. Ebenso klar ist aber auch, dass wir aufgerufen sind, im Sinne des Auftrages zu handeln und dementsprechend eigene Interessen zu vergessen.
Wir haben einen Entscheid zu fällen, der auch vom Volk gutgeheissen werden kann. Einen solchen Entscheid gilt es seriös vorzubereiten. Aus diesem Grund wäre eine Rückweisung an und für sich zu begrüssen. Wenn ich allenfalls einer Rückweisung zustimme, dann aus dem Grund, dass ich befürchte, es werde heute eine Vorlage verabschiedet, die vom Volk nicht gutgeheissen wird und wir dann, mit den entsprechenden Zeitverzögerungen, vor einem Scherbenhaufen stehen.
Für mich stellt sich nicht die Frage nach neuen Erkenntnissen; wir haben genügend Studien und Gutachten, die pro und kontra zu den verschiedenen Varianten Stellung nehmen. Das wird sich auch bei neuen Gutachten kaum ändern. Am Schluss werden beim Entscheid immer Emotionen und politische Überlegungen ausschlaggebend sein. Wollen wir zukunftsweisend bauen, müssen wir eine Flachbahn bauen. Eine solche ist schnell, energiesparend und deshalb attraktiv. Der Gotthardbasistunnel allein wird diesen Anforderungen gerecht. Zudem bringt er auch mehr Kapazitäten für die Zukunft, d. h., auf lange Zeit hinaus wird kein zweiter Alpentunnel nötig sein. Die Zahlen des Transportes im Personen- und Güterverkehr sprechen eine deutliche Sprache zugunsten des Gotthards.
Natürlich stellt die Geologie am Gotthard, anders gesagt der «Pioraschreck», ein gewisses Hindernis dar. Selbstverständlich müssen die geologischen Abklärungen zeigen, dass ein Bau möglich ist, bevor wir damit beginnen. Da wir aber mit dem Ausbau der Lötschbergscheitelstrecke der EU ein Angebot machen können, das die momentanen, aber auch die in nächster Zukunft nötigen Bedürfnisse abdeckt, stehen wir nicht unter Zeitdruck. Sollte ein Gotthardbasistunnel tatsächlich unrealisierbar sein, müsste das gesamte Transitverkehrsproblem neu überdacht werden. Wer nämlich von der Annahme einer Realisierung der Netzvariante ausgeht, geht auch davon aus, dass der Gotthard gebaut werden kann. Wird der Lötschberg prioritär gebaut und könnte der Gotthard tatsächlich nicht gebaut werden, dann hätten wir meiner Meinung nach am Lötschberg fehlinvestiert. Für mich ist der Lötschberg an und für sich so oder so eine Fehlinvestition. Bei einem 30-Milliarden-Projekt soll und darf man sich nicht unter Druck setzen lassen, dies ebenfalls nicht von der EU, vor allem auch nicht, weil seitens der EU die geltenden Abkommen nicht mit tierischem Ernst eingehalten werden.
Das Fazit: Der Bau einer zukunftsweisenden Neat soll eine moderne, energiesparende, schnelle Flachbahn bringen. Lokale und regionale Wünsche oder Ideen von Bahnromantikern haben in diesem Projekt keinen Platz. Der Gotthard muss, um Fehlinvestitionen insgesamt zu vermeiden, in erster Priorität gebaut werden. Sollte dies aus geologischen Gründen nicht möglich sein, muss die Frage des Transitverkehrs in der Schweiz neu beurteilt werden. 30 Milliarden Franken dürfen nicht leichtfertig beschlossen werden, besonders nicht vor dem Hintergrund einer Staatsschuld von 88 Milliarden Franken.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): So, wie wir den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs hier in Angriff nehmen, sind wir auf dem besten Weg, ohne Bedarf zu planen, ohne Geld zu bauen und uns ohne Rücksicht auf die gegenwärtigen Schwierigkeiten auf eine Alles-oder-Nichts-Kraftprobe mit dem Volk einzulassen. «Alles» heisst Netzvariante, ohne klare Etappierung und Bedarfsnachweis; «Nichts» heisst ein Volksnein, das wir mit diesem Vorgehen geradezu provozieren.
Das Debakel der ersten Neat-Vorlage sollte uns eine Lehre sein. 10 Milliarden Franken waren damals beantragt, etwa 30 Milliarden Franken sollen dem Volk mit der neuen Vorlage zugemutet werden. Das Resultat der Beratungen im Ständerat und die Mehrheitsentscheide der nationalrätlichen Kommission lassen nicht darauf schliessen, dass den seit 1992 geänderten Umständen Rechnung getragen wurde; im Gegenteil.
Beginnen wir beim Bedarf: Das Schweizer Schienennetz ist bei weitem nicht voll ausgelastet. Für die nächsten zwei Jahrzehnte könnte ohne weitere grössere Investitionen ein Grossteil des Lastwagenumfahrungsverkehrs durch Frankreich und Österreich bei uns aufgenommen werden. Die Vorarbeiten dazu sind am Lötschberg schon seit Jahren im Gang und haben bald eine Milliarde verschlungen, ohne bisher grossen Nutzen gestiftet zu haben. Mit zusätzlichen gut 100 Millionen Franken könnte bis etwa im Jahr 2000 eine Verladekapazität von einigen hunderttausend Lastwagen pro Jahr für den sogenannten Huckepackverkehr geschaffen werden. Diese unökonomische Transportart wird von Fachleuten ohnehin als Auslaufmodell bezeichnet. Warum also dafür noch mehr Geld investieren? Die Entwicklung der Güter- und insbesondere der Personenverkehrsnachfrage hätte eigentlich zwingend dazu führen müssen, nach Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors am Lötschberg mit Volldampf den Gotthardbasistunnel in Angriff zu nehmen. Denn nur die Gotthardbasislinie ist eine echte Flachbahn mit einer Scheitelhöhe auf 550 Metern, nicht auf 820 Metern wie am Lötschberg. Nur die Gotthardachse verbindet die bedeutenden Ballungszentren im Norden und im Süden der Zentralalpen auf kürzestem Weg und vermindert massgeblich den Gütertransport auf den parallel laufenden Autobahnen A 2 am Gotthard und A 13 am San Bernardino. Nur auf der Gotthardachse kann im weiteren eine Neat durchgehend von Grenze zu Grenze auf Schweizer Hoheitsgebiet realisiert werden, und ein direkterer Anschluss der Ostschweiz und der Region Bodensee an die Gotthardlinie ist möglich.
Aber dank «Europa» und «Piora» ist alles anders gekommen. Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist wie der Ständerat der Versuchung erlegen, ein regionalpolitisch motiviertes Paket zu schnüren, so etwa unter dem Motto: Wer vieles bringt, kann jedem etwas bringen. Planungs- und baubewilligungsmässig ist der Gotthardbasistunnel am weitesten voran. Nach Ansicht der SBB ist er schneller realisierbar als der Ceneri- und der Zimmerbergtunnel. Der Verwaltungsrat der SBB hält nichts vom Vorschlag der KVF-NR zur Etappierung. Der Bau des Gotthardbasistunnels könnte nach Abschluss der nötigen geologischen Abklärungen über die Unsicherheiten im Pioragebiet Mitte 1999 ohne weitere Verzögerungen in Angriff genommen werden; beim Ceneri- und beim Zimmerbergtunnel sei ein Baubeginn jedoch nicht vor dem Jahre 2000 oder 2001 möglich. Der Nut-

zen eines isolierten Ceneritunnels ohne Gotthardbasistunnel sei derart limitiert, dass die Investition von 1,6 Milliarden Franken fragwürdig sei. Auch beim Zimmerbergtunnel muss gemäss SBB der Bundesrat erst noch die Linienführung festlegen; der Baubeginn sei erst ab dem Jahre 2000 oder 2001 möglich.
Trotzdem soll jetzt zuerst die Nebenstrecke am Lötschberg und nicht die Hauptachse realisiert werden. Im scharfen internationalen Wettbewerb soll also eine Regionalbahn und nicht der nationale Anbieter SBB zum Zug kommen.
In der überarbeiteten Neat-Planung geht der Bundesrat davon aus, den Lötschberg etwa im Jahre 2007 in Betrieb zu nehmen. Vorerst fallen jedoch grössere Zahlungsspitzen an, die es nahelegen, den Baubeginn am Gotthard nicht vor Mitte des kommenden Jahrzehnts anzusetzen. Bei einem solchen Szenario riskieren die SBB, auf dem Abstellgeleise zu landen. Wenn sich die Bundesbahnen nicht vor dem Jahre 2015 auf eine moderne Hauptachse in den Süden verlassen können, nimmt ihre Konkurrenzkraft im europäischen Binnen- und Bahnmarkt rapide ab.
Das Volk wird im kommenden Jahr über die Neat und die dazugehörige Finanzierung abstimmen. Bürgerinnen und Bürger aus den 18 Gotthardkantonen wollen dann wissen, wieso der verkehrspolitische Bedarf am Lötschberg grösser sein soll als am Gotthard. Ich bin überzeugt, dass dieser Tatbeweis nur am Gotthard erbracht werden kann, weshalb er mit erster Priorität zu bauen ist. Die geologischen Probleme lassen sich lösen; der EU-Fahrplan kann angepasst werden.
Stimmen Sie deshalb bei Artikel 10bis der Minderheit II (Fischer-Seengen) zu.

Marti Werner (S, GL): Für uns ist die Neat ein internationales und ein nationales Projekt. Aus dieser Sicht heraus ist die Neat zu definieren. Regionale Interessen können deshalb höchstens sekundär oder tertiär berücksichtigt werden. Für die Ostschweiz heisst dies: Anschluss an das Hochleistungsnetz Europas und Verzicht auf einen Hirzeltunnel. Das ist ganz klar. Derartig teure regionale Anliegen können von uns nicht unterstützt werden.
Im weiteren ist die Neat für uns ein Verkehrsprojekt – ein Projekt, mit welchem der Verkehr von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden soll. Sie ist in erster Linie ein Verkehrsprojekt und kein Bauprojekt. Sie kann allenfalls ein Bauprojekt sein – das muss mit aller Deutlichkeit gesagt werden –, aber Hauptanliegen muss die Realisierung dieser verkehrspolitischen Ziele sein. Wir können deshalb den Anträgen der Minderheit I (Bezzola) und Seiler Hanspeter nicht folgen, denn wenn man ein Verkehrsprojekt realisieren will, dann muss man offenlegen, wie man das machen will, und dann kann man nicht dem Bundesrat die «carte blanche» erteilen und nach einem Hauruck- respektive «Bauruck»-System vorgehen!
Die SP-Fraktion steht zusammen mit der Kommissionsmehrheit hinter der Netzvariante. Wenn von seiten des Tessins oder der Ostschweiz diese Grundhaltung angezweifelt wird, bekommt man den Eindruck, dass die Vertreter verschiedener Teile der Schweiz nicht hinhören wollen, denn die Netzvariante beinhaltet eine Realisierung des Lötschbergs und eine Realisierung des Gotthards! Die Mehrheit will diesen Gotthard realisieren und hat deshalb auch bei der Etappierung die entsprechenden Nägel eingeschlagen. Die Netzvariante ist für uns aber nicht einfach ein System von kommunizierenden Röhren, in die der Verkehr eingespiesen werden soll, sondern es sollen Schwergewichte gebildet werden: der Güterverkehr durch den Lötschberg und der Personenverkehr durch den Gotthard. Dabei wollen wir nicht nur irgendwelche Minutengewinne erzielen, sondern wir wollen eine schnelle Personenbahn durch den Gotthard realisieren. Eine schnelle Personenbahn – mit einem Zeithorizont von zwei Stunden für die Strecke Zürich–Mailand – soll und kann eine echte Alternative, eine echte Konkurrenz zum Flugverkehr sein.
Ich möchte noch eine Bemerkung zur Finanzierung machen: Es ist von seiten der SVP-Fraktion und von seiten derjenigen, die die LSVA nicht mittragen wollen, kritisiert worden, dass das Finanzierungsmodell zu strassenlastig sei. Dieses Finanzierungsmodell ist nicht strassenlastig, auch wenn für viele Leute das Geld auf der Strasse liegt! Der Strassenbenützer bezahlt keinen Rappen. Bezahlt wird die LSVA letztlich auch vom Konsumenten und nicht von den Strassenbenützern. Die LSVA hat gegenüber der Mehrwertsteuer zwei grosse Vorteile: Mit der LSVA können wir auch den ausländischen Konsumenten einbeziehen, der diese Strasse mitbenützt und in der Schweiz auch die entsprechenden Kosten verursacht. Das ist der eine Vorteil.
Der zweite Vorteil der LSVA gegenüber dem Modell Mehrwertsteuer besteht darin, dass wir über die LSVA den grösseren Umverteilungseffekt haben. Mit der Mehrwertsteuer, einer reinen Konsumsteuer, haben wir keinen Umverteilungseffekt. Aus diesem Grund sind wir gegen eine Verwendung der Mehrwertsteuer zur Finanzierung dieses Projektes. Die Mehrwertsteuer müssen wir uns vorbehalten für die Finanzierung der Sozialversicherungen, sofern dies notwendig ist.
Eine letzte Bemerkung zur Haltung der SVP-Fraktion: Meine Damen und Herren der SVP-Fraktion, Sie scheinen nun mit Herrn Giezendanner am Steuer, Ihrem Parteipräsidenten auf dem Nebensitz und Herrn Binder auf der Ladebrücke endgültig zu den Protagonisten des Lastwagenverkehrs geworden zu sein, und Sie scheuen bei dieser Schleuderfahrt keinerlei Widersprüche! Allein die Widersprüche, die Sie heute verkündet haben, sind enorm:
Herr Schlüer stellt einen Rückweisungsantrag mit der Begründung, dass die Finanzierung nicht sichergestellt sei, dass dieses Werk nicht finanziert werden könne. Gleichzeitig stellt Herr Vetterli den Antrag, dass die LSVA auf europäisches Niveau zu senken sei. Er selbst scheut nicht davor zurück, eine Finanzierungsvariante vorzuschlagen, die – mit LSVA auf europäischem Niveau, ohne ATA, dafür mit 0,1 Mehrwertsteuerprozent – eine enorme Lücke offenlässt. Herr Binder geht sogar so weit, dass er eine eurokompatible LSVA verlangt. Das sind ganz neue Töne von Ihrer Seite, dass man eurokompatibel sein müsse! Umgekehrt soll dann der Transitvertrag, den man abgeschlossen hat, nicht eingehalten werden.
Ich habe deshalb zum Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion einen Namensaufruf verlangt, um diesen Schleuderkurs offenzulegen. Mich nimmt es insbesondere wunder, wie die Vertreter der Berner SVP abstimmen, die sich über ihre Regierungsvertreter und ihre Kantonalpartei in einem derart starken Ausmass für die Neat – zumindest für die Realisierung der Lötschbergachse – einsetzt. Ich bin gespannt, wie Sie diesen Widerspruch lösen!
Ich finde das Ganze tragisch für eine Regierungspartei, die Regierungsverantwortung mittragen sollte, die uns mit ihrem Bundesrat und auch zusammen mit dem damaligen Parlament einen schönen Teil der ungünstigen Ausgangslage für diese Neat-Vorlage beschert hat!

Caccia Fulvio (C, TI): Je me dois de conclure ce débat sur le message concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics. Je voudrais quand même rappeler qu'il contient, en particulier avec «Rail 2000» 1ère et 2e étapes, un projet de grande portée sur le plan intérieur, avec «Alptransit» et les liaisons avec les lignes européennes à haute performance des projets de grande portée sur le plan national et international. Je voulais le rappeler parce qu'on a dédié ce matin à peu près 80 pour cent du temps à un seul des projets: «Alptransit».
Les dimensions spatiales et temporelles de ces grands projets qui vont nous amener à réaliser des infrastructures qui dureront des siècles, dépendent aussi de ce qui se passe en ce moment à des milliers de kilomètres. Leur utilisation dépend aussi de la révolution structurelle qui est devenue permanente dans le domaine des transports, de la logistique et de l'économie, et de l'évolution de la politique européenne des transports qui est à peine amorcée. Il faut rappeler qu'il y a dix ans à peu près la Cour européenne de justice a condamné la Commission de l'Union européenne parce qu'elle n'avait pas appliqué le traité de Rome dans le domaine des

transports. Dans ces conditions, il est évident qu'il y a des difficultés objectives pour évaluer la portée économique générale de ces infrastructures. Il y a aussi des difficultés pour esquisser des scénarios à moyen et à long termes pour l'évolution des transports au niveau continental. Mais, précisément, parce que tout est en pleine évolution, attendre deux ans n'amène rien de mieux que ce que l'on a aujourd'hui.
Quelle est la situation aujourd'hui? En dépit de la crise économique et en dépit des restrictions touchant le trafic des poids lourds en vigueur dans notre pays, le transit de camions au Gothard augmente chaque année – l'année passée encore. Le trafic des voitures sur tout le réseau autoroutier de suisse augmente; le niveau de saturation de certains noeuds et tronçons d'autoroute va être atteint. Quelles seront les conséquences pour l'économie elle-même? Quelles seront les conséquences pour la population, pour l'environnement? Il faut en tout cas se rappeler qu'on a un système de transport qui est devenu assez complexe. Il est constitué d'un réseau d'autoroutes qu'on n'a pas encore terminé et il a vu, ces dernières années, une réalisation comme «Rail 2000»; «Alptransit» est en train d'être préparé et d'être discuté; les liaisons avec les lignes européennes à haute vitesse, le financement des grands projets ferroviaires, la réforme des chemins de fer, la redevance sur les poids lourds, l'accord de transit de 1991, le nouvel accord bilatéral qui est en discussion constituent les composantes de la mosaïque que doit être la politique suisse des transports.
On ne peut pas régler tout en même temps, tout en une fois. On a essayé une fois, même deux fois, de régler le tout dans une vision générale, avec la conception générale des transports et avec la politique coordonnée des transports, mais vous savez quelle a été la destinée de ces démarches. L'opposition contre ces démarches est venue des mêmes milieux qui, aujourd'hui, demandent d'avoir une vision plus globale et plus claire sur tous ces problèmes.
Je constate en tout cas que, quand on parle de routes et de rail, on applique facilement deux poids et deux mesures. Quand il s'agit de réalisations routières, le critère, c'est la «désirabilité», l'opportunité, parce que les réalisations sont payées. Quand il s'agit du rail, on parle tout de suite de rentabilité, et il faudrait savoir de quelle rentabilité il s'agit, et de savoir où, dans cette rentabilité, intégrer les problèmes de pollution de l'atmosphère, de protection des personnes et de l'environnement.
Le peuple suisse a démontré, dans ce domaine, une intention particulière quand, le 20 février 1994, il a voté l'article 22 des dispositions transitoires de la constitution relatif à la protection des Alpes. Il faut être clair, ce type d'infrastructure ne peut pas se mesurer simplement selon le critère de la rentabilité de l'exercice comme tel. Ce n'est pas un critère qui est applicable à toute une série de choix politiques. Si on présentait aux Danois et aux Suédois le problème de la réalisation du Storebelt et du Öresund, le résultat serait que ces réalisations sont absolument nécessaires du point de vue de l'économie générale, et la rentabilité passerait en deuxième ligne: elle est importante pour calculer le système de financement, mais pas pour décider de l'opportunité politique de la réalisation des projets eux-mêmes.
Dans toute cette discussion, on a entendu beaucoup de condamnations des revendications d'intérêts d'ordre régional, voire d'ordre local. Or, il faudrait faire la distinction: il s'agit quelquefois de résoudre des petits problèmes, et d'autres fois des problèmes de portée générale, pour l'intérêt et la cohésion nationaux. Il a déjà été rappelé ici qu'avec «Rail 2000», on a servi une large partie du pays qui va de Genève à Bâle et à Saint-Gall, alors que d'autres régions du pays sont restées sans rien du tout. On leur a seulement fait des promesses. Il s'agit aujourd'hui, avec «Alptransit», avec «Rail 2000» 2e étape, avec les raccordements aux lignes européennes à grande vitesse, et, demain, avec les problèmes du trafic en agglomération, d'essayer de parvenir à une certaine satisfaction générale en matière de systèmes de transport.
Et il faut dire que si la cible «Alptransit» va jusqu'à mettre le système en crise, c'est probablement le tout qui va tomber, donc aussi «Rail 2000» 2e étape, et les liaisons à haute vitesse, et le trafic des agglomérations.
Je voudrais vous rappeler en tout cas qu'«Alptransit» a démarré avec un coût de 15 milliards de francs. Dans notre commission, on a quand même accepté de faire des sacrifices d'un ordre de grandeur de 4 milliards de francs. On est donc arrivé à 11 milliards de francs, et on a accepté encore de réaliser ces 11 milliards de francs dans différentes phases, pour essayer d'étaler les problèmes de financement. Il me semble que c'est déjà un résultat qui mérite d'être souligné.
On a encore parlé ce matin de l'axe prioritaire, la relation Est–Ouest qui va remplacer la relation Nord-Sud. Je n'insisterai pas, je pense qu'on a une vision un peu monoculaire de la situation. L'Europe est beaucoup plus qu'un axe, c'est bien plus complexe, et j'ai l'impression que la Méditerranée a non seulement joué un rôle dans l'histoire des deux premiers millénaires de l'Europe, mais qu'elle va probablement continuer à jouer un certain rôle au cours du prochain millénaire; il faudra s'en rappeler.
On a dit encore aujourd'hui des choses que je ne peux pas laisser passer sans commentaires au sujet de la séparation du trafic. Même si cette séparation est souhaitable, il faut aussi se demander si elle est rentable. Est-ce qu'on peut construire un axe Bâle–Chiasso pour faire circuler un train voyageurs chaque heure? Je pense que c'est toute la politique des transports ferroviaires en Suisse qui nous amène nécessairement à opter pour une solution d'utilisation optimalisée des infrastructures. On ne peut pas s'offrir le luxe du TGV en Suisse: le territoire, la géographie ne le permettent pas. Et les Tessinois n'aiment pas penser que la solution sera pour «la septième génération de neveux», que celle-ci pourra enfin utiliser le Swissmetro. Les Tessinois aimeraient que quelque chose se réalise avant la septième génération.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Ich möchte nur zu den Nichteintretens- und Rückweisungsanträgen einige Bemerkungen machen. Ich werde auch nicht zur Variantenwahl – Lötschberg oder Gotthard – reden, das kommt dann bei der Behandlung von Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses. Bei der Begründung der Nichteintretensanträge oder des Rückweisungsantrages ist unter anderem stark damit argumentiert worden, der Bedarf sei nicht ausgewiesen, man baue sozusagen ins Blaue hinaus, es bestehe die Situation, dass zwar gebaut werden solle, Bedarf aber sei keiner vorhanden.
1. Herr Binder hat seine Kollegen zum Teil selber vom Gegenteil überzeugt. Er hat dargelegt, dass wir zig Unterlagen, Berichte, Studien, Abklärungen, Gutachten hatten; daran fehlte es also nicht. Aber Gotthard und Lötschberg sind, wenn wir in der Autosprache reden würden, Oldtimer; sie sind vor zig Jahrzehnten gebaut worden, weitsichtig, grosszügig, aber für die heutige Zeit, für den heutigen Konkurrenzkampf sind sie nicht mehr optimal ausgerüstet. Der Bedarf ergibt sich nur schon aus einer notwendigen Modernisierung des Eisenbahnnetzes. Wir haben in diesem Lande in den letzten 30, 35 Jahren für bald 60 Milliarden Franken Autobahnen gebaut, und weitere 15 Milliarden sollen noch dazukommen. Es ist also durchaus richtig, jetzt auch einmal in Eisenbahnen anstatt in Autobahnen zu investieren. In Europa – Herr Bezzola hat das deutlich dargelegt – wird das Hochgeschwindigkeitsnetz ganz grosszügig ausgebaut, 12 000 Kilometer sind bereits erstellt worden, und mehr als 12 000 Kilometer sind noch geplant. Die Schweiz muss sich, wenn wir die Transitfunktion beibehalten wollen, in dieses europäische Eisenbahnnetz integrieren. Mit Tunnelanlagen, die aus dem letzten Jahrhundert stammen, können wir das nicht leisten und erreichen.
Herr Theiler hat darauf hingewiesen, und ich habe es mir auch immer vorgestellt, wie wohl unsere Vorfahren im letzten Jahrhundert den Gotthardtunnel riskiert und gebaut haben. Ich habe im Eintretensreferat dargelegt, dass 1882 sechs Personenzüge pro Tag auf der Gotthardlinie verkehrten.
Man hat damals den Bedarf und alle Risiken – die buchhalterischen Rechnungen, wie sie hier gemacht worden sind – wohl etwas anders beurteilt. Wir sagen dem Risikobereitschaft, unternehmerisches Wagnis. Öffentliche Infrastruktu-

ren sind in einem Mass für die Zukunft gebaut worden, das wir eigentlich nur bewundern können.
Aber wir können auch etwas in die nähere Vergangenheit zurückgehen: Als der Flughafen Zürich gebaut wurde, war der Bedarf auch nicht bis ins letzte ausgewiesen; es war auch ein Risiko und ein unternehmerisches Wagnis, ebenso wie die S-Bahn in Zürich, die heute so grossartig funktioniert. Auch das Nationalstrassennetz, das 1958 hier in diesem Hause durch ein Gesetz beschlossen wurden, war eine grosse Nummer, ein grosser Wurf. Ich meine, wir sollten als Politikerinnen und Politiker hier nicht wie Buchhalter operieren und auch ein Wagnis – nicht ein unkalkulierbares – eingehen und etwas Wagemut beweisen.
2. Zur Rendite: Natürlich ist das keine grosse, rentable Anlage nach privatwirtschaftlicher Rechnung. Aber es gibt neben der betriebswirtschaftlichen auch die volkswirtschaftliche Sicht. Der Staat – wir sind Vertreterinnen und Vertreter dieses Staates und nicht einer privaten Unternehmung, das ist der Unterschied – hat auch für öffentliche Aufgaben zu sorgen und volkswirtschaftliche, gesamtgesellschaftliche Interessen im Auge zu haben. Dänemark hat kürzlich das grossartige Bauwerk über und unter dem Grossen Belt eröffnet. Kostenpunkt: ungefähr das, was bei uns für den Gotthard budgetiert wird, um die 8 Milliarden Franken. Die dänischen Politiker, Parlament und Regierung waren sich von Anfang an völlig klar darüber: Diese Linie wird betriebswirtschaftlich nie rentieren können, aber wir bauen sie, weil sie volkswirtschaftlich und staatspolitisch nötig ist. Ich glaube, das ist ein Aspekt, den wir nicht vernachlässigen sollten; er spielt auch hier – wir haben nicht ein Meer, sondern die Alpen zu durchqueren – eine Rolle. Wir haben diese staatspolitische Funktion wahrzunehmen.
3. Ich habe mit grosser Verwunderung festgestellt, wie sich einige Antragsteller ganz sicher sind, was unser Volk dereinst entscheiden wird. Eigentlich müsste man gar nicht mehr abstimmen; sie wissen genau, was abgelehnt und was angenommen wird. Das Volk hat uns jedoch schon öfters überrascht. Es war nicht von Anfang an zu prognostizieren, dass die Alpen-Initiative angenommen würde. Die Neat wurde vor fünf Jahren gut akzeptiert, die «Bahn 2000» ebenfalls, und nun haben wir – das ist sicher zuzugeben – etwas gutzumachen, weil gewisse Voraussagen bei der Neat und bei der «Bahn 2000» nicht eingetroffen sind oder weil die Erwartungen zu hoch geschraubt worden sind. Ich will keine persönlichen Schuldzuweisungen machen. Es sind gewisse Prognosen nicht eingetroffen.
Wir wollen aber den Goodwill, den die Mehrheit der Stimmenden mehr als einmal für den öffentlichen Verkehr bewiesen hat, zurückholen. Wir wollen ihn uns nicht vermiesen lassen. Wir brauchen ihn. Wir müssen ehrlich sagen, was bei der Abstimmung falsch gewesen ist, was wir korrigieren wollen und was wir aus Fehlern gelernt haben. Aber einfach von vornherein zu sagen, dass das ohnehin abgelehnt werde, zeugt, glaube ich, nicht gerade von der Sorgfalt, die von einem Politiker zu erwarten ist.
Eine letzte Bemerkung: Eine ganz tolle Darstellung hat Herr Maurer gegeben. Er hat uns überzeugen wollen, dass eine Rückweisung Zeitgewinn bedeute. Also «vorwärts zurück», und dann gewinnen wir Zeit; das ist seine These. Ich möchte ihn daran erinnern, dass der seinerzeitige Verkehrsminister, Bundesrat Schlumpf, Mitglied der SVP, vor 15 Jahren die Bundesratsparteien ersucht hat, Vorschläge für neue Alpentransversalen zu erarbeiten; wir sind dann an die Arbeit gegangen. Die damaligen Verantwortlichen der Bundesratsparteien haben innert relativ kurzer Zeit Unterlagen bereitgestellt. Es gab dann eine Motion, und Bundesrat Schlumpf konnte entsprechend handeln. Es gibt einen Bericht von 1971 über Alpentransversalen mit etlichen Varianten. Die Rückweisung – wahrscheinlich zurück in die Archive, um Vergangenheitsstudien anzustellen –, Herr Maurer, ist bei Gott keine Perspektive, sondern höchstens eine Ohnmachtserklärung der Parlamentarier, die gewählt worden sind, um Probleme zu lösen, und nicht, um sie zurückzuweisen!
Die SVP-Fraktion – das muss man ihr attestieren – politisiert absolut konsequent. Haben Sie einmal das Wort Europa, Europäische Union, gehört? Wir haben unzählige Begründungen bekommen, aber das Wort Europa, Europäische Union, ist nie gefallen, und es ist völlig konsequent und klar, dass die SVP-Fraktion nicht gewillt ist, bei diesem Geschäft so mitzuhelfen, dass wir in Brüssel nicht noch zusätzliche Schwierigkeiten bekommen. Wenn heute gesagt wird, dass das Transitabkommen, das hier bewilligt und genehmigt worden ist, sozusagen keine Rolle spiele, dann weiss jede Frau und jeder Mann, dass es eine entscheidende Rolle spielt, ob die Vertragstreue der Schweiz eingehalten wird, ob Brüssel sich auf diese Abmachungen verlassen kann oder ob wir uns in dieser schwierigen Situation, in der wir stecken, auch noch einen Wortbruch leisten wollen.
Die SVP-Fraktion will nichts dazu beitragen, um unsere Europakompatibilität einigermassen einzuhalten, und deshalb – das ist der europapolitische Aspekt – tut sie alles, um dieses Geschäft zu verzögern.
Ich bitte Sie, diesen Anträgen nicht zuzustimmen.

Steinemann Walter (F, SG): Herr Hubacher, Sie haben ausgeführt, wie viele Milliarden Franken für Autobahnen ausgegeben worden sind, und Sie möchten jetzt auch unnötige Bahnmilliarden ausgeben. Wissen Sie denn nicht, dass die Autofahrer im Gegensatz zu den Bahnbenützern die Autobahnen selbst finanziert haben? Sie können doch nicht Äpfel mit Zwetschgen vergleichen!

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Ich kann Ihnen versichern, Herr Steinemann: Ich bin einigermassen im Bild – vielleicht nicht so gut wie Sie –, wie die Autobahnen finanziert worden sind. Aber ich meine, dass Sie als Autofan und Rolls-Royce-Fahrer daran interessiert sein sollten, dass die Autobahnen auch von den Personenwagenfahrern benützt werden können und diese nicht immer im Stau der LKW steckenbleiben müssen. Daher ist es logisch, die Autobahnen zu entlasten und die Bahnen, die noch Kapazitäten haben, zu belasten.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Quelques mots pour compléter les propos de M. Hubacher.
Les principaux arguments en faveur du renvoi ont porté sur le fait que le besoin n'était pas établi. J'aimerais prendre un seul fait: toutes les études, sans exception, démontrent qu'on va au-devant d'une augmentation du trafic de quelque nature qu'il soit. La mobilité va augmenter, c'est un fait établi. On peut discuter de l'importance, mais la tendance est très clairement marquée, et personne n'a pu démontrer que ce processus allait se dérouler autrement en Suisse qu'en Europe.
J'ajoute à cela qu'il y a encore, aujourd'hui déjà, à nos frontières, en Autriche et en France, un réservoir de camions de 40 tonnes qui font trois millions de passages à travers les Alpes. Si on libéralise une fois, ce que d'aucuns souhaitent – et c'est ceux qui ne veulent pas entrer en matière –, la possibilité de traverser notre pays avec les 40 tonnes, incontestablement, la pression va s'accroître.
Certes, aujourd'hui, 80 pour cent du transit s'opèrent par le rail, et c'est bien, mais si le rail n'a pas la capacité de faire face à l'accroissement, cette tendance va rapidement s'inverser, et elle serait insupportable pour notre pays. La mobilité augmente: l'augmentation du trafic, c'est un besoin objectif qui ne peut être contesté par personne.
On l'a dit et redit, nos tunnels construits il y a cent ans seront obsolètes. Les coûts d'exploitation de ces tunnels sont plus élevés que ceux des tunnels de base. Il n'y aura bientôt plus, si on laisse passer le temps, d'autre alternative que d'en murer les entrées ou d'en faire des attractions touristiques. L'attentisme ou le renoncement, incontestablement, nous conduit à une impasse et va réduire la mobilité en Suisse et en Europe.
C'est vrai que c'est difficile de décider, aujourd'hui, d'investir une somme considérable, alors que les finances fédérales sont dans une situation délicate. Mais on va construire, je le répète, pendant vingt ans, et ensuite utiliser pendant cent ans. Et pendant cent ans, on profitera cette fois des avantages. Il faut savoir risquer pour obtenir des avantages.

A long terme, le rail sera utilisé. Contrairement à ce que d'aucuns ont dit, l'Europe n'est pas contre le rail.
J'ai aussi été étonné de la manière dont on considère nos engagements internationaux. La commission a toujours eu présent à l'esprit qu'il y avait eu un accord sur le transit, que la Confédération était un Etat de droit, qu'un accord était considéré comme un contrat au même titre que dans le privé, et qu'il n'était donc pas possible de le déclarer unilatéralement obsolète ou impraticable. Ceux qui revendiquent cette possibilité font, à mon avis, une interprétation douteuse du droit, et je relève que l'on veut faire dire au peuple ce qu'il n'a jamais dit. Il n'en demeure pas moins que le peuple a voté en faveur des NLFA, qu'il a voté l'initiative des Alpes, et qu'il a voté le principe d'une taxe poids lourds à la prestation.
Un mot en ce qui concerne les rampes sud du Simplon. On a dit que le Lötschberg n'est pas une transversale alpine. La direction est quand même là: Nord-Sud, elle traverse deux fois la chaîne des Alpes en faisant une halte intermédiaire en Valais. Je crois que ce n'est pas objectif que d'affirmer cela. Dans l'accord trilatéral qui lie l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, nous avons convenu de réaliser un corridor de ferroutage de 4 mètres dès 1999. Aujourd'hui déjà, au départ de Domodossola, une ligne à deux voies rallie Milan, tandis qu'une ligne à une voie rejoint Turin et Gênes. Les travaux avancent selon le calendrier prévu, et même si quelquefois des difficultés surviennent, la volonté de réaliser ces travaux est présente. Dès lors, il est faux de dire que le Lötschberg-Simplon ne fait pas partie de ce concept de transversale ferroviaire, ou plus encore que la capacité d'absorption des rampes sud du Lötschberg-Simplon n'est pas assurée. Je rappelle tout de même que le coût du Lötschberg est de 3,5 milliards de francs et que ce n'est pas l'élément déstabilisateur du projet. Finalement, car cela a été un élément important dans les décisions, notamment d'échelonnement, les problèmes géologiques rencontrés au Gothard ne doivent pas être utilisés pour combattre le Gothard, mais examinés et traités pour permettre la réalisation du Gothard; néanmoins, il ne faut pas en nier l'importance. La «Pioramulde» a 250 mètres de large, son passage coûtera 3 millions de francs le mètre courant, il faudra travailler dans du sucre, sous une pression de 130 bars, et assembler sur un mètre de tunnel des matériaux qui représentent un poids de 130 tonnes. Les géologues pensent que c'est possible, les ingénieurs s'ingénieront à le réaliser, mais il n'en demeure pas moins que cette construction est une première mondiale.
Personne, en commission, n'a défendu une solution Lötschberg seul. C'est une solution qui n'est pas possible, qui ne répond pas aux exigences et qui est politiquement déraisonnable. La variante en réseau reste la seule praticable et l'échelonnement imposé par des raisons financières et géologiques continue de devoir être pris en compte.
Je vous prie donc de repousser les propositions de non-entrée en matière et de poursuivre la discussion dans cet esprit.

Binder Max (V, ZH): Herr Hubacher, ich kann verstehen, dass es nicht das höchste der Gefühle ist, wenn man als Kommissionssprecher nach 13 Sitzungstagen eigentlich keine neuen Argumente mehr hört, und dass da die Aufmerksamkeit vielleicht ein wenig nachlässt. Aber immerhin hat Herr Maurer in seinem Votum die bilateralen Verhandlungen angesprochen, und zwar mit Europa, nicht gegen Europa. Das hat mit Europa zu tun. Ich habe Ihnen gesagt: Wir wollen eine EU-konforme LSVA. Das hat etwas mit Europa zu tun. Das Wort «nie» ist immer sehr gefährlich, wenn man nicht weiss, ob etwas tatsächlich so ist.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es ist üblich, dass der Bundesrat den Berichterstattern und der vorberatenden Kommission für ihre Arbeit dankt. Zuweilen gleicht das einem Ritual. Ich möchte aber in diesem Fall diesen Dank ganz besonders zum Ausdruck bringen.
Es ist nämlich so, dass der Bundesrat, als er diese Vorlage dem Parlament vor etwas mehr als einem Jahr unterbreitete, ausdrücklich sagte: Diese Vorlage ist entwicklungsfähig. Wir haben, was selten der Fall ist, zusammen mit der nationalrätlichen Kommission an dieser Vorlage gearbeitet, und die Kommission hat diese Vorlage weiterentwickelt. Ich will es ganz deutlich sagen: Die nationalrätliche Kommission hat die Vorlage klarer dargestellt, sie hat sie verbessert. Der Bundesrat hat sich nicht etwa dagegen gewehrt, er hat ihr bei dieser Arbeit geholfen. Ich möchte der nationalrätlichen Kommission für diese Zusammenarbeit danken.
Ein Ausfluss dieser hervorragenden Zusammenarbeit ist die Tatsache, dass der Kommissionspräsident, Herr Caccia, dem ich für seine Arbeit sehr herzlich danke, mir heute morgen einen Espresso hier nach vorne gebracht hat – das ist einer der sehr guten und wesentlichen Beiträge in dieser Debatte. Vielen Dank!
Ich danke aber auch den beiden Berichterstattern, die sich ausführlich und gründlich mit der Debatte befasst haben und es mir erleichtern, zu dieser ungewohnten Stunde zu Ihnen zu sprechen. Sie waren so gründlich, dass ich mich kurz fassen kann und Sie vielleicht die Hoffnung auf ein Mittagessen doch noch nicht ganz begraben müssen.
Die Rückweisungsanträge, die vorliegen, obwohl ein Verschiebungsantrag vor einer Woche von diesem Rat abgelehnt worden ist, beziehen sich wieder auf die bilateralen Verhandlungen. Ich möchte hier noch einmal klar sagen: Wir kommen nicht zu einem neuen bilateralen Abkommen, wenn wir nicht darangehen, das Versprechen, das im Transitabkommen abgegeben worden ist, einzulösen. Nur wenn wir vertragsfähig bleiben und vertragstreu sein wollen, kommen wir zu einem bilateralen Abkommen.
Wir wollen uns auch darüber im klaren sein, dass ein bilaterales Abkommen nur dann möglich ist, wenn dereinst «40-Tönner» auf unseren Strassen zugelassen werden. Wenn aber «40-Tönner» zugelassen werden, dann braucht es einerseits eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und andererseits die Infrastruktur, damit diese Lastwagen auf der Schiene transportiert werden können, d. h. eine Modernisierung unseres Eisenbahnnetzes. Wenn wir diese Arbeit trotz unserer früheren Versprechen nicht angehen, kommen wir nicht zu einem bilateralen Abkommen.
Ich möchte auch den Kurzschluss zurückweisen, die Neat, «Bahn 2000» und die TGV-Anschlüsse würden nur gerade wegen der EU gebaut. Den ist nicht so. Wir tun das nicht für die EU und nicht nur, damit die «40-Tönner» unser Land nicht mehr umfahren, sondern wir bauen diese Neat deswegen, um so viel Schwerverkehr wie möglich zu verlagern, also auch für die «28-Tönner» und auch für den Import- und den Exportverkehr. Wir bauen diese Infrastruktur zum Schutze der Alpen, wie es uns das Volk in einem Verfassungsauftrag vorgeschrieben hat, und wir bauen sie, um im Personenverkehr attraktive Verbindungen zu erhalten. Wir bauen sie für einen starken Wirtschaftsstandort Schweiz mit dem Nebeneffekt, dass auch Arbeitsplätze geschaffen werden. Wir bauen sie auch für den Zusammenhalt dieses Landes, d. h., um auch periphere Gebiete – Wallis und Tessin – zu erschliessen. Wir bauen sie, weil auch wir den Anschluss an Europa wollen und nicht, weil Europa uns braucht.
Die Kommission hat nun diese Vorlage neu gegliedert:
1. in eine erste Ebene mit einem Verfassungsartikel, der eine abschliessende Aufzählung der vier Eisenbahn-Grossprojekte enthält und auch die Finanzierungsquellen nennt;
2. in eine zweite Ebene, wo die vier Eisenbahn-Grossprojekte je in einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss geregelt werden;
3. in eine dritte Ebene, wo weitere Bauphasen und der Zeitplan mit einfachen Bundesbeschlüssen geregelt werden sollen.
Diese Systematik ist neu; sie scheint unbestritten, und der Bundesrat kann sie unterstützen. Es verbleiben Einzelfragen, die wir nachher in der Detailberatung regeln, nämlich der Bedarfsnachweis, bzw. welcher Neat-Tunnel zuerst gebaut werden soll, ob der Hirzeltunnel notwendig sei oder nicht und ob bei der Finanzierung ein Mehrwertsteuerzehntel anstelle eines Benzinfünfers beigezogen werden soll.
Die Diskussionen im Ständerat und in Ihrer Kommission haben gezeigt, dass jede andere Variante als die Netzvariante nicht mehrheitsfähig sein wird. Jede andere als die Netzvari-

ante ist aber auch verkehrspolitisch untauglich. Es geht, wie ich vorhin gesagt habe, bei der Neat nicht nur darum, eine Gütertransitstrecke durch die Alpen zu bauen, sondern es geht auch darum, unser bestehendes, zum Teil mehr als hundertjähriges Eisenbahnnetz zu erneuern.
Es ist allerdings nötig, dass wir den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern klar sagen und dass auch ich Ihnen klar sage, was für ein Bauprogramm der Bundesrat im Sinne hat. Sobald die geologischen Schwierigkeiten beim Gotthard und die damit verbundenen Finanzierungsfragen geklärt sein werden, soll der Gotthardtunnel sofort zum Bau vorgeschlagen werden.
Es gibt eine Minderheit, die den Gotthardtunnel nun in der Weise vorziehen will, dass die Lötschbergstrecke hintangestellt wird. Da wir aber beim Gotthard geologische Schwierigkeiten haben, kann dort kaum vor dem Jahre 2000 begonnen werden. Das würde heissen, dass der Verfassungsauftrag des Alpenschutzartikels nicht umgesetzt werden könnte und das Transitabkommen mit der Europäischen Union verletzt würde. Das ist mit ein Grund, weshalb wir beim Lötschberg sofort bauen wollen und beim Gotthard, sobald es geologisch möglich sein wird.
Was die Finanzierung angeht, so kann ich Ihnen signalisieren – das ist ja die neue Ausdrucksweise zwischen Bundesrat und Parlament, aber es ist immerhin eine Ausdrucksweise, die der Bahnsprache entlehnt ist –, dass wir Ihrem Vorschlag eines unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung zustimmen. Wir möchten allerdings keine Verschuldung, die grösser ist als 25 Prozent. Denken Sie daran, dass die SBB und die BLS schon bei diesem Verschuldungsanteil dereinst rund 9 Milliarden Franken zurückbezahlen müssen – eine sehr hohe Summe, die wir nicht erhöhen wollen. Über die Frage des Benzinfünfers oder eines Mehrwertsteuerzehntels werden wir uns nachher bei der Detailberatung unterhalten. Was mir nicht gerade klug schiene, wäre eine Kumulation dieser beiden Varianten, weil das natürlich in der Volksabstimmung wieder zu einem ebenso kumulierten Widerstand führen könnte.
Es liegen mehrere Rückweisungsanträge und verschiedene Begründungen zu diesen Rückweisungsanträgen vor. Herr Steinemann hat eigentlich eine völlige Neubeurteilung der gesamten Verkehrspolitik verlangt. Ich verhehle Herrn Steinemann nicht, dass ich mich manchmal auch danach sehne, unsere Verkehrspolitik auf dem Reissbrett völlig neu erfinden zu können. Aber nun ist es so, dass ein völliger Neubeginn nicht mehr erfolgen kann. Wir haben diese Vorlage entschlackt; wir haben, vor allem was die Finanzierung angeht, tatsächlich eine Neubeurteilung vorgenommen und die Vorlage nun auf eine sichere Finanzierungsbasis gestellt, was vorher nicht der Fall war. Diese Korrekturen sind erfolgt, aber es sind zu viele Versprechen – verbindliche Versprechungen gegenüber der EU, aber auch gegenüber unserem Volk – gemacht worden. Zum Teil ist schon in den Bau investiert worden, so dass wir nicht vollkommen von vorne anfangen können.
Von Herrn Maurer wurde im Namen der SVP-Fraktion eine Sistierung verlangt, mit dem Hinweis darauf, dass andere Verkehrsvorlagen, z. B. die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, noch nicht definitiv erlassen seien. Ähnliche Sistierungsanträge sind letzte Woche im Ständerat gekommen. Wenn wir jede Vorlage deswegen sistieren, weil die andere noch nicht erledigt ist, kommen wir nie weiter; das führt zu einer eigentlichen Kaskade von Sistierungen und am Schluss zu einer völligen Erlahmung.
Herr Scherrer hat vorgeschlagen, die EU solle sich doch am Bau dieser Infrastruktur beteiligen. Das ist an sich keine dumme Idee, sie wurde damals beim Gotthardtunnel auch verwirklicht, aber jetzt kommt sie zu spät. Es gibt das Transitabkommen, und darin hat sich die Schweiz verpflichtet, diese beiden Alpendurchstiche selbst zu bezahlen. Sie hat dafür die 28-Tonnen-Limite behalten. Verträge sind Verträge, und sie sind einzuhalten.
Mein Verdacht ist, dass neben den zur Begründung der Rückweisungsanträge genannten Motiven noch solche existieren, gemäss denen in diesem Lande eigentlich eine andere Verkehrspolitik, als sie das Volk in mehreren Abstimmungen beschlossen hat, erreicht werden soll und die – um es einmal vorsichtig auszudrücken – eigentlich die Verhandlungen mit der EU nicht unbedingt erleichtern wollen.
Gerade deswegen ist es eine Notwendigkeit, dass Sie auf diese Vorlage eintreten und sie behandeln, denn die bisherige Verkehrspolitik muss umgesetzt werden. Zudem ist es Bestandteil der schweizerischen Verkehrspolitik, europakompatibel zu sein. Auch das bezwecken wir mit dieser Vorlage, und auch das ist ein Grund, dass Sie jetzt auf die Vorlage eintreten mögen.

Erste, namentliche Abstimmung
Premier vote, nominatif
(Ref.: 0863)

Für den Antrag der Kommission (Eintreten) stimmen:
Votent pour la proposition de la commission (entrer en matière):
Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bezzola, Binder, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühlmann, Bührer, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschi, Gadient, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Keller, Kofmel, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Marti Werner, Maurer, Maury Pasquier, Meyer Theo, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Oehrli, Ostermann, Pelli, Philipona, Pidoux, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Spielmann, Stamm Luzi, Steinegger, Steiner, Strahm, Straumann, Stucky, Suter, Teuscher, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vetterli, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (156)

Für den Antrag Schlüer (Nichteintreten) stimmen:
Votent pour la proposition Schlüer (ne pas entrer en matière):
Borer, Friderici, Gusset, Hasler Ernst, Moser, Sandoz Suzette, Schlüer, Steinemann (8)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Baumann Alexander, Eggly, Gros Jean-Michel, Leuba, Scheurer (5)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Aeppli, Blocher, Cavalli, Dreher, Ducrot, Dünki, Fasel, Fehr Hans, Giezendanner, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jeanprêtre, Jutzet, Ledergerber, Lötscher, Maitre, Maspoli, Meier Hans, Meier Samuel, Rennwald, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Semadeni, Steffen, Stump, Thanei, Tschuppert, Zapfl, Ziegler (30)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

Zweite, namentliche Abstimmung
Deuxième vote, nominatif
(Ref.: 0864)

Für den Antrag der SVP-Fraktion (Rückweisung) stimmen:
Votent pour la proposition du groupe UDC (renvoi):
Baumann Alexander, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Eggly, Fischer-Hägglingen, Föhn, Freund, Frey Walter, Friderici,

Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Hess Otto, Kunz, Leuba, Maurer, Moser, Sandoz Suzette, Scheurer, Schlüer, Speck, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Vetterli (28)

Dagegen stimmen – Rejettent la proposition:
Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Bühlmann, Bührer, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Frey Claude, Fritschi, Gadient, Goll, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Herczog, Hochreutener, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Keller, Kofmel, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Marti Werner, Maury Pasquier, Meyer Theo, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Oehrli, Ostermann, Pelli, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Spielmann, Steinegger, Strahm, Straumann, Stucky, Suter, Teuscher, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (139)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Binder, Pidoux (2)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Aeppli, Blocher, Cavalli, Dreher, Ducrot, Dünki, Fasel, Fehr Hans, Giezendanner, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jeanprêtre, Jutzet, Ledergerber, Lötscher, Maitre, Maspoli, Meier Hans, Meier Samuel, Rennwald, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Semadeni, Steffen, Stump, Thanei, Tschuppert, Zapfl, Ziegler (30)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.25 Uhr
La séance est levée à 13 h 25

96.097

Zweiter Neat-Verpflichtungskredit. Freigabe

Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1287 hiervor – Voir page 1287 ci-devant

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	134 Stimmen
Für den Antrag Steinemann (Nichteintreten)	27 Stimmen

Bundesbeschluss über einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Arrêté fédéral sur le deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) pour la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4 Abs. 1
Antrag der Kommission
Vom Verpflichtungskredit gemäss Artikel 1 (855 Millionen) bleiben 420 Millionen Franken (Preisstand 1995) gesperrt. Für die Zwischenangriffe Sedrun, Ferden und Mitholz, das Sondiersystem Piora einschliesslich Durchörterungsversuch, die begonnenen Arbeiten in der Surselva sowie für weitere Abklärungen sind 435 Millionen Franken (Preisstand 1995, ohne Teuerung und Bauzinsen) freigegeben.

Antrag Vetterli
Vom Verpflichtungskredit gemäss Artikel 1 (855 Millionen) bleiben 555 Millionen Franken (Preisstand 1995) gesperrt. Für die Abklärung der geologischen Risiken und der bautechnischen Machbarkeit für die Realisierung beider Basistunnel sind 300 Millionen Franken (Preisstand 1995, ohne Teuerung und Bauzinsen) freigegeben.

Art. 4 al. 1
Proposition de la commission
Sur le crédit d'engagement visé à l'article 1er (855 millions), 420 millions de francs (niveau des prix de 1995) sont bloqués. 435 millions de francs (niveau des prix de 1995, sans renchérissement ni intérêts intercalaires) sont libérés pour les attaques intermédiaires de Sedrun, Ferden et Mitholz, pour le système de sondage Piora, y compris les essais de percement, pour les travaux dans la Surselva ainsi que pour d'autres études.

Proposition Vetterli
Sur le crédit d'engagement visé à l'article 1er (855 millions), 555 millions de francs (niveau des prix de 1995) sont bloqués. 300 millions de francs sont libérés (niveau des prix de 1995, sans renchérissement ni intérêts intercalaires) pour les études des risques géologiques de même que de la faisabilité technique pour la réalisation des deux tunnels de base.

Vetterli Werner (V, ZH): Zunächst eine Vorbemerkung, wieso ich als Kommissionsmitglied einen Einzelantrag mache: Ich war Anfang Mai mit der parlamentarischen Gruppe in Korea und war deshalb nicht bei der Kommissionsberatung dabei. Mein Antrag lag damals vor. Man hat, für mich unbegreiflich, darüber nicht abgestimmt, sondern nur über die Varianten 2a mit 165 Millionen Franken und 2b mit 225 Millionen Franken abgestimmt. Worum geht es?
Wir sollen einen zweiten Verpflichtungskredit sprechen, und nun gibt es vier Möglichkeiten: Sprechen wir 90, 165, 225 oder 360 Millionen Franken? Ich habe dafür plädiert, nur 90 Millionen Franken freizugeben, und zwar deshalb, weil es unseriös wäre, wenn wir jetzt ohne einen definitiven Beschluss – ob wir den Gotthard oder den Lötschberg bauen oder beides gleichzeitig, oder ob wir einen Basistunnel überhaupt nicht bauen – noch sehr viel Geld investieren. Ihnen allen ist jetzt klar – das wurde heute morgen beschlossen –, dass der Lötschberg zuerst gebaut wird.
Aber jetzt kommt der Zweitrat und danach die Volksabstimmung. Wenn wir die Volksabstimmung gefährden wollen, habe ich Ihnen einen guten Tip: Sprechen Sie 360 Millionen Franken, dann wird das Volk sagen, wir seien ja total unglaubwürdig. Mir persönlich geht es mit der Minimalvariante, nur 90 Millionen Franken zu sprechen, darum, dass wir nur das bewilligen, was zur Abklärung der Geologie wirklich nötig ist. Das beinhaltet mein Antrag.
Geologische Risiken und bautechnische Machbarkeit sollen abgeklärt werden, und alle anderen Varianten – 165, 225 oder das ursprüngliche Szenario des Bundesrates mit 360 Millionen Franken –, gemäss denen man bereits jetzt Bauvorbereitungen machen, also an beiden Blöcken anfangen und vorwärts machen möchte, sollen abgelehnt werden. Bei Annahme meines Antrages bleiben 555 Millionen Franken gesperrt, und im Moment werden nur 300 Millionen Franken freigeben. Das heisst also andersherum gesagt: Wir geben effektiv – weil wir schon 210 Millionen Franken bewilligt haben – jetzt nur noch 90 Millionen Franken für die wirklich notwendigen geologischen Abklärungen aus, für die Abklärung geologischer Risiken und die bautechnische Machbarkeit. Aber wir wollen, um unsere Glaubwürdigkeit nicht zu gefährden, kein Geld für präjudizierende Bauvorbereitungen bewilligen.
Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, den Antrag Vetterli abzulehnen und der Kommission zuzustimmen.
Wir haben gestern und heute über die Realisierung der Neat-Netzvariante gesprochen und uns heute klar für eine Netzva-

riante mit vorgezogener Lötschbergachse entschieden. Bundesrat Leuenberger hat gestern und heute einige Male erklärt, dass auch am Gotthard mit den Arbeiten begonnen werde, sobald man die Pioramulde im Griff habe und die Informationen vorhanden seien, um diese Durchörterung vorzunehmen.
Der Bundesrat wollte ursprünglich den ganzen Betrag von 645 Millionen Franken freigeben. Die Kommission hat ganz klar entschieden und aus vier verschiedenen Varianten der jetzt beantragten Variante zugestimmt. Es geht darum, dass die nötigen Sondierungen vorgenommen und gleichzeitig die angefangenen Arbeiten am Zwischenangriff Sedrun mit dem Schacht im Tavetscher Zwischenmassiv weitergeführt werden sowie der Zwischenangriff Ferden freigegeben wird.
Ich finde es etwas eigenartig, dass Kollega Vetterli diesen Kredit jetzt nicht freigeben will, nachdem er ja vorher für die Gotthardvariante war und die Gotthardvariante forcieren wollte. Gerade für diese Gotthardachse ist es notwendig, dass genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die weiteren Abklärungen zu treffen.
Über die Pioramulde ist viel gesprochen worden. Wir werden in den nächsten Monaten einige Erfahrungen mehr machen; aber es wird eine Zeitlang dauern, bis zusätzliche Stollen und Schächte gebaut sind, um genau zu erkennen, was auf der Höhe des Basistunnels vorhanden ist und wie die Zusammensetzung dieser Pioramulde ist. Das hat nichts mit Baulobby zu tun, sondern es ist logisch, dass man jetzt diesen minimalen Betrag freigibt, damit die nötigen Sondierarbeiten und die nötigen Vorbereitungsarbeiten getroffen werden.
Ich bitte Sie also, den Antrag Vetterli abzulehnen und der Kommission zu folgen.

Columberg Dumeni (C, GR): Der Antrag Vetterli muss als Versuch qualifiziert werden, die vorher gefassten Beschlüsse wieder aufzuheben. Denn wir haben vorher deutlich gesagt, dass die Abklärungen am Gotthard sofort erfolgen müssen. Demnach ist diese Kreditvorlage die logische Konsequenz der Beschlüsse, die wir soeben gefasst haben.
Die CVP-Fraktion lehnt diesen Antrag ab und bittet Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.
Wenn wir nicht jegliche Glaubwürdigkeit verlieren wollen, müssen wir diese Vorbereitungsarbeiten jetzt dezidiert fortsetzen. Wir müssen diese geologischen Unsicherheiten klären, damit wir anschliessend den definitiven Beschluss fassen können.
Der beantragte Überbrückungskredit steht ganz im Zeichen der Geologie. Priorität hat die Pioramulde, aber wie wir gestern gehört haben, zweifeln gewisse Leute auch an der Machbarkeit der Querung des Tavetscher Zwischenmassivs. Um diese Zweifel auszuräumen und Klarheit zu haben, müssen wir diesen Kredit in der Grössenordnung von 225 Millionen Franken bewilligen. Dann sind wir auf dem guten Weg, die noch bestehenden Unsicherheiten zu beseitigen.
In diesem Sinne hoffe ich, dass der Ständerat diese Vorlage prioritär behandelt, d. h. in der Herbstsession, damit wir wirklich einen Fortschritt erzielen können.
Ich bitte Sie also namens der CVP-Fraktion, den Antrag Vetterli abzulehnen und dieser Vorlage zuzustimmen.

Béguelin Michel (S, VD): La proposition Vetterli vient comme un cheveu sur la soupe, après l'excellente décision qui a été prise tout à l'heure.
Il faut savoir qu'avec les crédits accordés jusqu'à présent pour les travaux de sondage et d'exploration, nous pouvons travailler jusqu'à l'été 1997. Or, il s'agit bien sûr, maintenant, d'assurer la continuité de ces travaux, aussi bien au Lötschberg qu'au Gothard, jusqu'au moment où le peuple se déterminera.
Evidemment, l'évolution intervenue à la «Pioramulde» a modifié les données initiales. Maintenant, nous devons savoir à quel prix et en combien de temps le problème «Pioramulde» pourra être réglé. Et nous devons donner les moyens aux techniciens de nous répondre dans les meilleurs délais. Le crédit prévu de 225 millions de francs atteint ce but.
Je vous invite à soutenir la proposition de la commission et à rejeter la proposition Vetterli.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Worum geht es? Werden wir doch konkret! Warum hat Herr Vetterli diesen Antrag eingebracht? Zuerst gratuliere ich ihm. Er war ein vehementer Verfechter des Gotthards, hat verloren und ist jetzt nur konsequent. Sie haben Herrn Columberg gehört. Bei aller Sympathie für Herrn Columberg – ich habe ihn schon in der Kommission gefragt: Was will er? Er will den Tunnel Disentis, den Bahnhof Disentis, die Ausweichstellen Montpej und Tujetsch. Er lacht, er ist wenigstens sympathisch und gibt es zu. Er will Arbeit für die Rhätische Bahn. Er will die Rhätische Bahn auf Kosten der SBB sanieren. Jetzt kommt er nach vorne und wird sich rechtfertigen. Ich freue mich darauf. Aber das sind die Tatsachen, und wir müssen hier realistisch entscheiden: Der Antrag Vetterli ist konsequent.

Columberg Dumeni (C, GR): Herr Giezendanner hat zufällig einmal recht! In dieser Vorlage ist tatsächlich auch ein Betrag für die Verbesserung des bestehenden Eisenbahnnetzes der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn enthalten. Das ist eine Bedingung, die wir damals in Artikel 4 des Baubeschlusses verankert haben. Demnach müssen die Transporte zur Baustelle über das bestehende Eisenbahnnetz erfolgen, und dieses muss entsprechend ausgebaut werden. In langen Verhandlungen ist man zu einem Abkommen zwischen Rhätischer Bahn, Furka-Oberalp-Bahn, Bundesamt für Verkehr und SBB gekommen, wonach für diese Verbesserungen 120 Millionen Franken eingesetzt werden. Diese Verbesserungen müssen jetzt erfolgen, damit die Transporte bei Baubeginn ausgeführt werden können. Mit diesen Arbeiten ist längst begonnen worden. Es sind wertvolle Verbesserungen, die selbst dann gebraucht werden könnten, falls die Neat nicht gebaut werden sollte. Die begonnenen Werke müssen fortgesetzt werden. Da hat Herr Giezendanner recht.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Der Antrag Vetterli hat aber noch andere Folgen. Wenn ich einen Vergleich nehme: Wir haben vorhin beschlossen, ein Auto anzuschaffen; jetzt diskutieren wir, ob wir auch noch das Benzin bewilligen wollen.
Es ist etwas seltsam: Die 90 Millionen Franken, die Herr Vetterli bewilligen möchte, reichen gerade für die geologischen Abklärungen am Gotthard, aber sie reichen für weitere auch noch notwendige Abklärungen am Lötschberg nicht. Dort weiss man, dass es diese gewaltigen geologischen Probleme nicht gibt. Es ist aber noch nicht alles so vorbereitet, dass am Lötschberg übermorgen mit dem Bau begonnen werden könnte, sondern es braucht auch dort Abklärungen.
Es wäre nun wirklich etwas seltsam, wenn wir ganz am Schluss noch bei den Vorbereitungen sparen, einschränken und Sachen aufschieben würden, die man, nachdem wir für beide Varianten eintreten, so oder so tun muss.
Ich bitte Sie dringend, den Antrag Vetterli abzulehnen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: La commission a examiné plusieurs variantes concernant la libération du crédit pour continuer les travaux de sondage et de préparation.
1. Une première variante a été examinée qui prévoyait la libération de 90 millions de francs, essentiellement consacrés à des travaux de reconnaissance sur la «Pioramulde». Je crois qu'il n'est pas nécessaire d'en plaider la nécessité.
2. Une deuxième variante, 165 millions de francs, prévoyait en plus des travaux à entreprendre à Surselva. Je n'ai aucun intérêt dans les Chemins de fer rhétiques, mais j'ai vu sur une maquette et sur une photo que, si ces travaux n'étaient pas entrepris, on laisserait des chantiers à l'abandon dans cette région. Je crois que cela ne serait pas admissible. Cette deuxième étape comprenait également la construction de l'attaque intermédiaire de Ferden, au Lötschberg.
3. La troisième étape – c'est les 225 millions de francs – prévoyait en plus des travaux à Sedrun. C'est les travaux de per-

cement du puits et des galeries pour mieux connaître la géologie du massif de Tavetsch. On en a peu parlé parce qu'il y a moins de problèmes qu'à la «Pioramulde», mais il faut néanmoins avoir des connaissances à ce sujet. Il n'y a pas de travaux de réalisation dans les tunnels, ce crédit ne comprend que des travaux de sondage et de préparation.
Les moyens d'éclaircir les problèmes géologiques doivent être octroyés impérativement et sans réserve. Après les décisions qui ont été prises, on ne doit pas courir le risque de faire un faux pas et de prendre une décision qui pourrait être interprétée comme la volonté de ne pas tenir nos engagements de réaliser la variante en réseau.
Aussi, je vous invite vivement à accepter la proposition de la commission et à rejeter la proposition Vetterli.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Vorlage des Bundesrates ist für die Freigabe dieses Verpflichtungskredites ja sehr viel weiter gegangen. Die Kommission hat sie einer kritischen Beurteilung unterzogen und sich jetzt eigentlich nur noch darauf beschränkt, geologische Sondierungen und die zeitkritischen Arbeiten voranzutreiben, damit diese nicht unterbrochen werden müssen. Sie hat die Vorlage des Bundesrates auch massiv eingeschränkt. Dennoch ist der Bundesrat damit einverstanden, aber daraus ergibt sich auch, dass der Antrag Vetterli selbstverständlich abgelehnt werden muss. Er wäre auch nicht kongruent zu dem, was Sie heute vormittag beschlossen haben.

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Kommission 107 Stimmen
Für den Antrag Vetterli 28 Stimmen

Ziff. II
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung
Vote sur l'ensemble, nominatif
(Ref.: 0910)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:
Aeppli, Aguet, Alder, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlin, Béguelin, Bezzola, Binder, Bircher, Blaser, Bonny, Bosshard, Bührer, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, de Dardel, Deiss, Dettling, Dormann, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Freund, Friderici, Fritschi, Gadient, Goll, Gonseth, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Günter, Gysin Hans Rudolf, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hubacher, Imhof, Jans, Jutzet, Kofmel, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuenberger, Loretan Otto, Lötscher, Maitre, Maury Pasquier, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrli, Ostermann, Pelli, Ratti, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruffy, Sandoz Marcel, Scheurer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Steinegger, Strahm, Stump, Suter, Teuscher, Thanei, Theiler, Vallender, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zbinden, Zwygart (118)

Dagegen stimmen – Rejettent le projet:
Baumann Alexander, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Dreher, Fehr Hans, Frey Walter, Giezendanner, Gusset, Pini, Scherrer Jürg, Schlüer, Steinemann, Steiner, Vetterli (15)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Baumberger, Brunner Toni, Bühlmann, Diener, Fischer-Hägglingen, Föhn, Hollenstein, Kunz, Meier Hans, Raggenbass, Sandoz Suzette, Steffen, Thür (13)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Aregger, Banga, Berberat, Borel, Cavalli, Comby, Couchepin, David, Ducrot, Egerszegi, Eggly, Eymann, Fasel, Frey Claude, Grendelmeier, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Gysin Remo, Hasler Ernst, Heberlein, Hochreutener, Hubmann, Jaquet, Jeanprêtre, Keller, Leuba, Loeb, Marti Werner, Maspoli, Maurer, Meier Samuel, Meyer Theo, Moser, Nebiker, Philipona, Pidoux, Randegger, Rechsteiner Paul, Ruf, Rychen, Schenk, Speck, Stamm Luzi, Straumann, Stucky, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vollmer, von Felten, Wiederkehr, Ziegler (53)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Stamm Judith (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Siebente Sitzung – Septième séance

Mittwoch, 1. Oktober 1997
Mercredi 1er octobre 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence:
Delalay Edouard (C, VS)/Zimmerli Ulrich (V, BE)

96.097

Zweiter Neat-Verpflichtungskredit. Freigabe
Deuxième crédit d'engagement NLFA. Libération

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. November 1996
(BBl 1997 I 677)
Message et projet d'arrêté du 25 novembre 1996
(FF 1997 I 669)

Beschluss des Nationalrates vom 19. Juni 1997
Décision du Conseil national du 19 juin 1997

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich kann Ihnen zu diesem Geschäft – es ist im Rahmen der gesamten Neat-Vorlage ein kleiner, aber nicht unbedeutender Zwischenschritt – folgenden Bericht der Kommission erstatten.
Ich schicke noch eine Frage voraus: Wo stehen wir, die eidgenössischen Räte, bei der Hauptvorlage, bei der Vorlage über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, bei der sogenannten FöV, im Volksmund «Neat-Vorlage» genannt? Diese Frage muss eingangs unserer Überlegungen zum vorliegenden Geschäft gestellt werden, fehlen doch nach wie vor die neuen Finanzierungsbeschlüsse des Parlamentes, erst recht des Souveräns, also von Volk und Ständen.
In dieser Situation verlangt der Bundesrat von uns weitere Kredite für den «Übergang von den Planungs- und Sondierungsarbeiten sowie von den bauvorbereitenden Tätigkeiten zu den Bauarbeiten in den beiden Basistunneln» am Gotthard und am Lötschberg. Dies gemäss Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 20. September 1995 über einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Dieser Beschluss ist heute erneut abzuändern. Dies ist der Rahmen, in welchen die ausgeführten und die noch anstehenden Arbeiten, auch Bauarbeiten, zu stellen sind: Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 20. September 1995.
1. Bei der FöV-Vorlage (96.059) befinden wir uns am Beginn des Differenzbereinigungsverfahrens. Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen wird ihre Beratungen am 23. und 24. Oktober mit grösster Wahrscheinlichkeit abschliessen, so dass die erste Runde der Differenzbereinigung in unserem Rat, der in diesem Geschäft Erstrat ist, im Verlauf der kommenden Wintersession durchgeführt werden kann. Wie Ihnen bekannt ist, beschäftigt sich Ihre Kommission vorab mit dem Finanzteil der FöV-Botschaft, mit den Finanzierungsquellen und deren Ergiebigkeit, sodann mit den Geologieproblemen am Gotthard – Stichworte: Pioramulde und Tavetscher Zwischenmassiv – und deren Konsequenzen auf das Bauprogramm (Kernbegriffe: Etappierung, Staffelung, Phasenbildung usw.). Es wäre vermessen und unvorsichtig, bereits heute zu den Tendenzen in der Kommission etwas auszuführen. Nur soviel sei hier festgehalten: Die KVF ist sich bewusst, dass wir uns nunmehr im Verfahren der Differenzbereinigung befinden, in welchem sich die beiden Räte aufeinander zu- und nicht noch weiter voneinander wegbewegen müssen. Der erste Schritt liegt nunmehr beim Erstrat, beim Ständerat.
Die politische Brisanz der heute zu behandelnden Vorlage ist bereits angedeutet worden. Erneut sind die eidgenössischen Räte vom Bundesrat angefragt und gebeten, eine weitere Verpflichtungskredittranche für die Neat auf beiden Achsen freizugeben – und dies, bevor überhaupt zu ermessen ist, in welcher Form die Hauptvorlage schliesslich von den eidgenössischen Räten verabschiedet wird; bevor zu ermessen ist, ob das Volk den neuen Finanzierungsquellen für das Gesamtpaket, das ja nicht nur die Neat umfasst, zustimmen wird; bevor zu ermessen ist, ob dieses Volk dem abgeänderten Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991 in einer allfälligen Abstimmung, gestützt auf ein fakultatives Referendum, den Segen geben wird.
Die Lage ist also nach wie vor etwas neblig oder etwas zukkerhaltig. Vorwürfe wie die, man präjudiziere mit der Freigabe weiterer Kredite spätere Volksentscheide, man wolle vollendete Tatsachen schaffen und man riskiere heute mit Blick auf einen allfälligen negativen Volksentscheid, weitere gute 200 Millionen Franken in den Sand bzw. in den Fels zu setzen, sind naturgemäss rasch zur Hand. Wir sollten sie nicht einfach so mir nichts, dir nichts vom Tische wischen.
Indessen sollen Termine, Know-how und Arbeitsplätze erhalten und später Mehrkosten vermieden werden. Mit Blick auf einen positiven Ausgang der ganzen «Übung» ist eine weitere zurückhaltende Kreditfreigabe aus dem zweiten Neat-Verpflichtungskredit vom 20. September 1995 sachlich, aber auch politisch zu verantworten; dies um so eher, als ein wesentlicher Teil des freizugebenden Kreditteils dazu dient, unabdingbare, vertiefte geologische Erkundungen und Versuche durchzuführen. Insbesondere heute und morgen gewonnene Erkenntnisse im Bereich der Geologie sind nicht verloren. Dies entspricht sowohl der Überzeugung der Kommission als auch meiner persönlichen Überzeugung, um die ich einigermassen hart habe ringen müssen.
2. Ich komme kurz zur Vorgeschichte der heutigen Vorlage: Die eidgenössischen Räte bewilligten am 20. September 1995 für den «Übergang von den Planungs- und Sondierarbeiten sowie von den bauvorbereitenden Tätigkeiten zu den Bauarbeiten» am Gotthard und am Lötschberg einen zweiten Verpflichtungskredit in der Höhe 855 Millionen Franken. Sie gaben aber vorerst lediglich Mittel für die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden in der Höhe von 210 Millionen Franken frei. Der Restbetrag wurde bis zur Sicherstellung einer neuen Finanzierung der Neat gesperrt. Die eidgenössischen Räte ermächtigten damals den Bundesrat, den gesperrten Teil des zweiten Verpflichtungskredites dann freizugeben, wenn die Finanzierung der Neat gestützt auf neue Rechtsgrundlagen – welche eben die FöV-Vorlage schaffen will – sichergestellt sei. Nun hat der Fahrplan für die Behandlung der FöV-Vorlage mit Blick auf die obligatorische Volksabstimmung eine Verzögerung erfahren. Die Volksabstimmung wird wohl frühestens am letzten Abstimmungstermin des Jahres 1998 stattfinden können, d. h., meiner Meinung nach muss sie spätestens dann stattfinden. Das heisst aber, dass der Bundesrat vorderhand von seiner Ermächtigung in Artikel 4 Absatz 2 des Bundesbeschlusses vom 20. September 1995 keinen Gebrauch machen kann. Das ist genau der Grund, warum er sich nunmehr erneut an das Parlament wenden muss, wenn er Geld haben will.
Er stellt in seiner Botschaft vom 25. November 1996 – sie ist die Grundlage unserer heutigen Debatte – den Antrag, dass die Absätze 1 und 2 des seinerzeit beschlossenen Artikels 4 aufzuheben seien, das heisst, dass der gesamte gesperrte Kreditteil des zweiten Verpflichtungskredites in der Höhe von 645 Millionen Franken nunmehr freizugeben sei.
Der Nationalrat als Erstrat hat aus den dargelegten Gründen – um die politische Glaubwürdigkeit zu wahren und die

Schaffung von präjudizierenden Sachverhalten zu vermeiden – zu Recht lediglich einen weiteren Betrag von 225 Millionen Franken, nämlich 165 Millionen Franken am Gotthard und 60 Millionen Franken am Lötschberg, freigegeben, so dass dann vom Gesamtkredit von 855 Millionen Franken total deren 435 Millionen Franken zur Verfügung stehen, 210 Millionen aus der ersten Freigabe und 225 Millionen Franken aus der nunmehr zu beschliessenden zweiten Freigabe. Bis zur Volksabstimmung über die FöV-Vorlage, die dann aber auch noch positiv ausgehen sollte, bleiben demnach 420 Millionen Franken weiterhin gesperrt. Ich verweise auf Artikel 4 Absatz 1 gemäss Beschluss des Nationalrates, dem unsere Kommission zugestimmt hat.

3. Ich komme nun zu den Zielsetzungen der uns heute vorliegenden Vorlage: Auf beiden Achsen – Gotthard und Lötschberg oder Lötschberg und Gotthard, um superkorrekt zu sein – sollen die Arbeiten für die zeitkritischsten Projektabschnitte an den Basistunneln ohne Unterbrechungen weitergeführt werden können, ohne dass an den eigentlichen Haupttunnelröhren irgendwelche baulichen Tätigkeiten aufgenommen werden. Es sollen also bauvorbereitende Arbeiten weitergeführt werden können, insbesondere geologische Abklärungen, vorab beim Gotthardbasistunnel, Stichwort: Pioramulde, Tavetscher Zwischenmassiv. Es soll vermieden werden, dass Baustellen, auf denen Sondierungsarbeiten und bauvorbereitende Tätigkeiten noch vor dem Volksentscheid über die FöV-Vorlage erfolgen sollten, eingestellt werden müssten, was bei einer späteren Wiederaufnahme der Arbeit zusätzliche Kosten zur Folge hätte, ganz abgesehen von den bereits aufgeführten Nachteilen wie Verlust von Know-how, Arbeitsplätzen usw.

Der Bundesrat selber legt in seiner Botschaft auf Seite 9 dar, er sei sich bewusst, dass sich «die Freigabe des gesperrten Teils des zweiten Neat-Verpflichtungskredites in einem politisch heiklen Spannungsfeld» bewege. Da hat er natürlich recht, wie fast immer!

Dies hat den Nationalrat bewogen, erneut nur eine Teilfreigabe zu beschliessen. Ihre Kommission kann sich den Beschlüssen des Nationalrates auf dieser Grundlage anschliessen und stellt entsprechend Antrag.

4. Ich gebe Ihnen nunmehr einen kurzen Überblick über den Stand der Arbeiten und der verpflichteten Kredite:

Am Lötschberg ist der zehn Kilometer lange Sondierstollen Kandertal abgeschlossen. Zurzeit laufen an der Lockergesteinstrecke des Fensterstollens im Gebiet von Goppenstein–Ferden die Arbeiten. Diese Arbeiten werden bis ins Jahr 1998 andauern. Ohne Freigabe von weiteren Krediten können diese Arbeiten, dann in der Felsstrecke, nicht weitergeführt werden.

Am Gotthard konzentrieren sich die Arbeiten auf den Abschluss des Zugangsstollens in Sedrun, auf die Inangriffnahme des Vertikalschachtes sowie auf die Arbeiten am Disentiser Tunnel in der Surselva. Kürzlich erfolgte der Baubeginn für einen Sondierstollen am Ceneri. In der Surselva müssten bei Nichtfreigabe weiterer Mittel laufende Arbeiten eingestellt werden. Nicht gebaut wird an allen übrigen Zugangsstollen und an den Endpunkten des Basistunnels in Bodio und in Erstfeld.

Zum Sondiersystem Piora im besonderen ist zu sagen, dass das Programm laufend angepasst und erweitert werden musste. Die bisher freigegebenen Kredittranchen gingen in den Bau des Sondierstollens Polmengo und in Teile der geologischen Untersuchungen. Ohne weitere Kreditfreigaben müssten zentrale Arbeiten zur Detailabklärung der kritischen Pioramulde eingestellt werden, und dies in einer äusserst kritischen und, wie wir wissen, auch äusserst erwartungsvollen Phase.

Insgesamt sind per 30. Juni 1997 1,875 Milliarden Franken an Verpflichtungskrediten von den eidgenössischen Räten genehmigt und vom Bundesrat freigegeben worden, aufgeteilt auf Gotthard (660 Millionen), Lötschberg (315 Millionen) sowie Zimmerberg, Hirzel und Anschluss Ostschweiz (900 Millionen). Davon ausgegeben worden sind per 30. Juni 1997 am Gotthard 330 Millionen, am Lötschberg 200 Millionen, in der Ostschweiz ungefähr 10 Millionen; total bis heute gegen 600 Millionen Franken.

Nun sind am Gotthard und am Lötschberg die freien Teile des ersten und des zweiten Verpflichtungskredites von total 975 Millionen fast vollständig verpflichtet, das heisst vertraglich gebunden. Daraus resultiert die zwingende Notwendigkeit, für zeitkritische, unumgängliche Abklärungen eine weitere Kredittranche freizugeben.

5. Die Lösungsmöglichkeiten für dieses Problem: Wie bereits dem Nationalrat lagen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates vier Szenarien für die weitere Teilfreigabe aus dem gesperrten Teil des zweiten Verpflichtungskredites vor. Über Details, darüber, wie diese vier Szenarien en détail aussehen, könnte ich Sie allenfalls in der Detailberatung bei Artikel 4 orientieren, wenn Sie dies wünschen.

Für jetzt nur soviel: Wie bereits der Nationalrat hat sich auch Ihre Kommission für das sogenannte Szenario 2b – Stichwort: Geologie Piora plus zeitkritischste Arbeiten auf beiden Achsen mit einem Bedarf an neu freizugebenden Verpflichtungskrediten von 225 Millionen Franken – entschieden. Bei diesem Szenario können alle begonnenen Erkundungsbauarbeiten fortgesetzt werden. Es können indessen keine neuen Bauarbeiten in Angriff genommen werden. Es ist das Szenario mit dem engen Korsett. Trotzdem entstehen bei diesen Vorbereitungs- und Überführungsarbeiten keine Bauunterbrüche.

Damit können die zentralen Sondierungs- und Bauvorbereitungsarbeiten bis Ende 1998 fortgeführt werden. Es können Verzögerungen, die sich dereinst auf die Inbetriebnahme beider Basistunnels auswirken würden, vermieden werden. Es können kostspielige Unterbrüche auf Baustellen vermieden werden, die geschlossen und später wieder neu aufgebaut werden müssten.

Der Beschluss des Nationalrates ist auch unter politischen Gesichtspunkten – Stichwort: vom Volk noch nicht beschlossene Mittel in den Sand bzw. in den Fels setzen – zu verantworten. Geologische Erkenntnisse werden auch in zwanzig Jahren nicht verloren sein, und die Linienführung einer Neat dürfte sich auch in späteren Zeiten kaum ändern. Man könnte natürlich einwenden, dass das Geld zu früh investiert worden sei. Das muss so hingenommen werden.

6. Ich fasse zum Abschluss zusammen und präsentiere Ihnen dann den Antrag der Kommission:

Es sind erstens die geologischen Abklärungen im Massstab 1 zu 1 mit Durchörterungen – wo nötig – auf beiden Achsen sicherzustellen.

Es ist zweitens sicherzustellen, dass laufende Bauarbeiten nicht unterbrochen werden müssen.

Es ist drittens sicherzustellen, dass die zeitkritischsten Arbeiten punkto Planung, Projektierung und Bau fortgesetzt werden können.

Das will der vorliegende Bundesbeschluss, das will der Nationalrat, und das will auch Ihre Kommission. Sie stellt Ihnen entsprechend Antrag: Eintreten auf den Beschlussentwurf und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates, mit dem sich der Bundesrat offenbar abfinden kann.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Präsident der KVF hat das Problem umfassend dargestellt; ich kann auf seine Aussagen verweisen. Der Bundesrat schliesst sich dem Beschluss des Nationalrates, der weniger weit geht als die Vorlage des Bundesrates, und damit den Anträgen Ihrer Kommission an. Beifügen möchte ich höchstens, dass Sie diesen Verpflichtungskredit und dessen Freigabe nicht nur im Zusammenhang mit der FöV-Vorlage sehen müssen, sondern mit dem Bundesbeschluss vom Oktober 1991 (Alpentransitbeschluss). Gestützt auf diesen Beschluss wird im Grunde genommen gebaut. Er bietet die formale Legitimation, jetzt weiterzumachen.

Der Bundesrat ist aber mit dem Antrag Ihrer Kommission einverstanden.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesbeschluss über einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit) für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Arrêté fédéral sur le deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) pour la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I, II
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I, II
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Gestützt auf Ihre stillschweigende Zustimmung zum eingeschlagenen Kurs gehe ich davon aus, dass Sie in bezug auf die vier Szenarien, unter denen wir in der Kommission zu entscheiden hatten, keine weiteren Auskünfte wünschen. Sonst sagen Sie dies bitte. Ich möchte die Debatte nicht unnötig verlängern.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	25 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral