

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97

Verhandlungen

Délibérations

Deliberazioni

Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung

A: Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

A: Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Infrastruttura dei trasporti pubblici. Costruzione e finanziamento progetti

A: Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei d'infrastruttura dei trasporti pubblici

Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
Tel. 031 / 322 97 31

Responsable de cette édition:

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
Tél. 031 / 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97

S'obtient aux:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

	Seite - Page
1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations	I
3. Zusammenfassung der Verhandlungen Condensé des délibérations	III VII
2. Rednerlisten - Listes des orateurs	XI
4. Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils	
Ständerat - Conseil des Etats	09./10.12.1996 1
Nationalrat - Conseil national	18./19.06.1997 80
Ständerat - Conseil des Etats	09.12.1997 174
Nationalrat - Conseil national	02./03.03.1998 206
Ständerat - Conseil des Etats	10.03.1998 231
Nationalrat - Conseil national	17.03.1998 237
Schlussabstimmungen - Votations finales	
Ständerat - Conseil des Etats	20.03.1998 238
Nationalrat - Conseil national	20.03.1998 239
5. A Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20.03.1998	241
A Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics du 20.03.1998	243
A Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici del 20.03.1998	245
B Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 20.03.1998	247
B Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes du 20.03.1998	250
B Decreto federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina del 20.03.1998	254
C Bundesbeschluss über den ersten Gesamtkredit für die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale	258
C Arrêté fédéral relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes	259
C Decreto federale concernente il primo credito globale per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina	260

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des déllbérations

× 231/96.059 s Infrastruktur des öffentilchen Verkehrs. Bau und Finanzierung

Botschaft und Beschlussesentwürfe vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentilchen Verkehrs (BBI 1996 IV, 638)

NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

Siehe Geschäft 98.3049 Po. KVF-NR (96.059)

1. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentilchen Verkehrs

10.12.1996 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

19.06.1997 Nationalrat. Abweichend.

09.12.1997 Ständerat. Abweichend.

03.03.1998 Nationalrat. Abweichend.

10.03.1998 Ständerat. Abweichend.

17.03.1998 Nationalrat. Zustimmung.

20.03.1998 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

20.03.1998 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 1998, 1421

2. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

10.12.1996 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

19.06.1997 Nationalrat. Abweichend.

09.12.1997 Ständerat. Abweichend.

03.03.1998 Nationalrat. Zustimmung.

20.03.1998 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

20.03.1998 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 1998, 1473; Ablauf der Referendumsfrist: 9. Juli 1998

3. Bundesbeschluss über den ersten Gesamtkredit für die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss)

10.12.1996 Ständerat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

19.06.1997 Nationalrat. Zustimmung.

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

× 231/96.059 é Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

Message et projets d'arrêté du 26 juin 1996 concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FF 1996 IV, 648)

CN/CE Commission des transports et des télécommunications

Voir objet 98.3049 Po. CTT-CN (96.059)

1. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

10.12.1996 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

19.06.1997 Conseil national. Divergences.

09.12.1997 Conseil des Etats. Divergences.

03.03.1998 Conseil national. Divergences.

10.03.1998 Conseil des Etats. Divergences.

17.03.1998 Conseil national. Adhésion.

20.03.1998 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale.

20.03.1998 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 1998, 1155

2. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

10.12.1996 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

19.06.1997 Conseil national. Divergences.

09.12.1997 Conseil des Etats. Divergences.

03.03.1998 Conseil national. Adhésion.

20.03.1998 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale.

20.03.1998 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 1998, 1204; délai référendaire: 9 juillet 1998

3. Arrêté fédéral relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le financement du transit alpin)

10.12.1996 Conseil des Etats. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

19.06.1997 Conseil national. Adhésion.

Cet arrêté paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

96.059 **Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung**

Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

Botschaft: 26.06.1996 (BBI IV 638 / FF IV 648)

Ausgangslage

Das Volk hat dem Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) am 27.09.1992 zugestimmt. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen für die NEAT (Kumulation verschiedener Grossprojekte, Verschlechterung der Bundesfinanzlage, veränderte Wirtschaftlichkeitserwartungen und technische Entwicklungen im Bahnbereich) zeigte sich, dass die Finanzierung neu zu regeln war. Der Bundesrat hat deshalb anfangs 1995 entschieden:

- alle grossen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr zusammenzustellen, damit Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern klar ist, welche Aufgaben und welche finanziellen Verpflichtungen auf sie zukommen werden;
- die Finanzierung der Vorhaben der nächsten 20 Jahre klar zu regeln und sicherzustellen sowie
- die Streckenführungen und den Ausbau der NEAT neu zu prüfen, insbesondere welche Strecken zurückgestellt und erst in einem späteren Zeitpunkt verwirklicht werden sollen.

Beim Entscheid gilt es eine Vielzahl politischer Ueberlegungen einzubeziehen:

- Volkswirtschaftlich geht es um ein Investitionsvolumen von rund 30 Milliarden Franken (Preisstand 1995).
- Standortpolitisch geht es um leistungs- und kapazitätsstarke Verkehrsachsen, die mit den europäischen Netzen verbunden sind.
- Europapolitisch geht es um den Tatbeweis der Schweiz, eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs nicht nur zu propagieren, sondern durch Infrastrukturprojekte und fiskalische Massnahmen auch umzusetzen. Ausserdem sollen die im Transitabkommen vom 02.05.1992 festgelegten Verpflichtungen erfüllt werden.
- Finanzpolitisch gilt es, die hohen Aufwendungen für die Eisenbahngrossprojekte durch Einnahmen abzusichern, um einer volkswirtschaftlich nicht zu verantwortenden Verschuldung entgegenzuwirken.
- Innen-, umwelt- und verkehrspolitisch geht es um eine längerfristige und kontinuierliche Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

Der Bundesrat beantragt dem Parlament, neben Bahn 2000 (1. und 2. Etappe), dem TGV-Anschluss der Westschweiz und der Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes den gleichzeitigen Bau von doppelgleisigen Basistunneln am Gotthard (Gotthardbasis- und Ceneritunnel), eines mehrheitlich einspurigen Basistunnels am Lötschberg und für die Integration Ostschweiz den doppelgleisigen Zimmerberggtunnel sowie punktuelle Ausbauten auf der Strecke St.Gallen-Pfäffikon SZ bis 2017 zu realisieren.

Dieses Investitionsprogramm verwirklicht alle prioritären Verkehrsprojekte gleichzeitig und bringt die deutlichste Stärkung des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl auf der Ebene des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, des alpenquerenden Personen- und Güterverkehrs sowie des nationalen Verkehrs. Die daraus resultierende kontinuierliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs soll dazu beitragen, wesentliche Ziele in der Verkehrspolitik (z.B. Verkehrsverlagerung Strasse zu Schiene) und eine entsprechende umweltpolitische Zielsetzung (z.B. Luftreinhaltung) zu unterstützen. Zudem ist die volkswirtschaftliche (Investitionen, Beschäftigungseffekte) und standortpolitische (attraktive Erschliessung des Standortes Schweiz) Bedeutung hervorzuheben.

Der Bundesrat beantragt eine bis 2017 befristete Spezialfinanzierung ('Fonds innerhalb der Staatsrechnung'), die jede Konkurrenzierung der für den Strassenbau vorgesehenen Mittel ausschliesst. Sie soll wie folgt gespiesen werden:

- Treibstoffzollerhöhung von 10 Rappen pro Liter: Die Treibstoffzollerhöhung soll mit 600 Millionen Franken pro Jahr wesentlich zur Finanzierung beitragen.
- Umwidmung der Schwerverkehrsabgabe: Eine Belastung des Strassengüterverkehrs drängt sich auf, wenn die Eisenbahngrossprojekte ausgelastet und damit rentabilisiert werden sollen. Ab ca. 2001 soll deshalb ein Teil der Einnahmen der verfassungsmässig bereits verankerten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (ca. 400 Mio. Franken pro Jahr) zur Finanzierung

beigezogen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die bestehenden Einnahmen der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (ca. 180 Mio. Franken pro Jahr) für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte umgewidmet und verdoppelt werden.

- Verschuldung von maximal 25 Prozent der Projektkosten: Ein Viertel der Investitionskosten (max. 560 Mio. Franken pro Jahr) soll auf dem Kapitalmarkt aufgenommen und den Bahnen als vollverzinsliche und rückzahlbare Darlehen überlassen werden. Damit werden die künftigen Benutzer und Benutzerinnen zur Mitfinanzierung beigezogen. Davon ausgenommen sind die Investitionen in die Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes.
- Bestehender Anteil von 25 Prozent Treibstoffzollgeldern für die NEAT: An der bestehenden Mitfinanzierung der NEAT aus der Treibstoffzollkasse soll festgehalten werden. Durch die Redimensionierung der NEAT wird die Treibstoffzollkasse entlastet. Die maximale jährlich Belastung sinkt von 450 auf etwa 320 Mio. Franken pro Jahr.
- Bevorschussung der Spezialfinanzierung in den Jahren bis ca. 2008: Die zweckgebundenen Einnahmen zusammen mit der Verschuldung von maximal 25 Prozent vermögen bis zum Jahr 2008 die Investitionskosten nicht zu decken. Aus diesem Grund muss die Spezialfinanzierung zulasten der allgemeinen Bundeskasse bevorschusst werden. Diese Bevorschussung beträgt in den Spitzenjahren bis zu einem Viertel der Investitionskosten (ca. 530 Mio. Franken pro Jahr) und wird in späteren Jahren vollumfänglich zurückbezahlt.

Verhandlungen

SR	09.-10.12.1996	AB 1051, 1083, 1112
NR	18.-19.06.1997	AB 1286
SR	09.12.1997	AB 1138
NR	02.-03.03.1998	AB 251, 257
SR	10.03.1998	AB 291
NR	17.03.1998	AB 612
NR/SR	20.03.1998	Schlussabstimmungen (BB über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs 126:30 / 31:7; BB über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale 113:63 / 26:10)

Als Erstrat befasste sich der **Ständerat** mit der Vorlage. Das Modell des Bundesrates mit dem gleichzeitigen Bau von NEAT-Achsen am Gotthard und Lötschberg schien nach der Eintretensdebatte gescheitert zu sein. Für das Netzkonzept fanden zwar viele Ratsmitglieder lobende Worte, doch in der Schlussfolgerung widersprachen sie dem Bundesrat und beharrten vorerst darauf, die Neubauten aufzutrennen und gestaffelt zu realisieren. Damit war die Variantendiskussion lanciert. Namens der Kommissionsmehrheit plädierte Kommissionspräsident Loretan (R, AG) dafür, dass die Gotthardachse zuerst gebaut würde. Es müsse nun im zweiten Anlauf unbedingt eine Nulllösung verhindert werden, weshalb die Kommission die vom Bunderat bereits getrimmte Netzvariante noch strenger bedarfsorientiert etappiert habe. Die Konzentration auf das Wesentliche und Mehrheitfähige verlange ein Vorziehen der Gotthardachse, welche die grossen Bevölkerungsagglomerationen nördlich und südlich der Alpen verbinde.

Die Lötschberg-Lobby argumentierte unter anderem mit den tieferen Baukosten, mit der rascheren Realisierung sowie mit den geologisch schwierigen Verhältnissen bei der Gotthard-Achse dafür, dass am Lötschberg zuerst gebaut und der Gotthard zeitlich zurückgestellt werden sollte.

Ein Antrag von Schoch (R, AR) auf Nichteintreten wurde mit 37 zu 5 Stimmen abgelehnt. Er wollte den Bundesrat mit einer Motion beauftragen, einen neuen Vorschlag mit einer einzigen Alpentransitachse zu präsentieren. Bundesrat und Kommission seien mit ihren Vorschlägen nach wie vor auf die Netzvariante fixiert.

Brändli (V, GR) und Reimann (V, AG) wollten die Vorlage an die Kommission zurückweisen. Die begünstigten Kantone und die Nachbarstaaten sollten gemäss Reimann an der Finanzierung beteiligt werden. Für Brändli war die Vorlage zuwenig transparent, weshalb er sie entflechten wollte. Im Konzeptionellen sei die Vorlage zu stark auf den Nord-Süd-Verkehr fixiert und im Finanziellen zu strassenlastig. Der Rückweisungsantrag wurde mit 37 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Die Detailberatung verlief teilweise turbulent. In der Variantenwahl standen sich nach Abstimmen, Rückkommen und erneutem Abstimmen praktisch zwei gleich starke Lager gegenüber. Zuerst obsiegte in der Abstimmung "Priorität Gotthard" gegen "Priorität Lötschberg" der Gotthard mit 28 zu 17

Stimmen. In der Abstimmung "Priorität Gotthard" gegen Bundesratslösung (gleichzeitiger Baubeginn an Gotthard und Lötschberg) obsiegte zuerst der Gotthard mit 26 zu 17 Stimmen, verlor aber fünf Minuten später nach einem Rückkommensantrag von Cavadini (L, NE) mit 22 zu 23. Damit folgte der Rat dem Netzmodell des Bundesrates mit gleichzeitigem Vortrieb von zwei Basistunnels am Gotthard (doppelspurig) und am Lötschberg (mehrfach einspurig).

In der Abstimmung über den Hirzeltunnel unterlag der Hirzel gleich zweimal (mit 15 zu 20 und nach einem Rückkommensantrag mit 14 zu 16). Dagegen gewann der Antrag von Gemperli (C, SG), eine Verbindung von der linken Zürichsee- zur Gotthardlinie herzustellen, mit 18 zu 13 Stimmen.

Der Bau der Zufahrtsstrecken wurde auf Antrag von Daniöth (C, UR) mit 19 zu 15 Stimmen wieder ins Programm aufgenommen. Die zweite Etappe von Bahn 2000 belies der Ständerat entgegen den Empfehlungen der Kommissionsmehrheit mit 16 zu 13 im Paket.

Die vom Bundesrat in seiner Variante auf 30 und im Modell der Kommission auf 21 Milliarden Franken reduzierten Kosten wurden mit den Beschlüssen des Rates wieder auf 34 Milliarden aufgestockt. Im Gegenzug erhöhte der Rat auch die Einnahmen, indem er die Dauer der Spezialfinanzierung um fünf Jahre verlängerte. Neben dem Benzinzehner wollte er dem Bund bis 2022 auch die integrale Verwendung der Einnahmen aus der verdoppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe und - nach deren Einführung - zwei Drittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestehen.

In der Gesamtabstimmung genehmigte der Ständerat den Bundesbeschluss über die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Bau und Finanzierung) mit 20 zu 12 Stimmen.

Im **Nationalrat** stellte Schlüer (V, ZH) einen Antrag auf Nichteintreten und Maurer (V, ZH) namens der Fraktionsmehrheit der SVP einen Antrag auf Rückweisung. Maurer hielt fest, die Vorlage sei nicht ausgereift. Bedarf und Finanzierung, inklusive Betriebsfinanzierung, seien nicht gesichert. Weil das Volk diese Vorlage ohnehin ablehnen würde, bringe eine Verschiebung keine Verzögerung, sondern eine Beschleunigung der Verwirklichung. Der Nichteintretensantrag Schlüer wurde mit 156 zu 8 und der Rückweisungsantrag der SVP mit 139 zu 28 Stimmen abgelehnt.

Der Nationalrat gestaltete die Vorlage gegenüber den Beschlüssen des Ständerates massiv um. Er nahm ein Bauprogramm im Umfang von rund 30 Milliarden in Aussicht und stellte dafür einen Finanzierungsfonds zusammen, der in der Verfassung verankert werden sollte. Der Fonds sollte auf drei Säulen aufgebaut sein: der Schwerverkehrsabgabe, die zu zwei Dritteln für die Bauvorhaben ausgeschöpft werden kann, einem Anteil von 25 Prozent aus der Treibstoffzollkasse sowie 25 Prozent aus rückzahlbaren Darlehen des Bundes an die Bahnen. Dagegen verzichtete der Nationalrat auf eine Benzinpreiserhöhung. Ebenso stellte er die Alpentransitabgabe zurück. Um die dadurch entstandene Finanzierungslücke zu füllen, beschloss er eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent und folgte damit mit 94 zu 72 Stimmen einem Antrag von Fischer (R, AG) und einer Kommissionsminderheit.

Die Hürde der Volksabstimmung spielte bei der Debatte um den Finanzierungsartikel eine zentrale Rolle. Hauptsächlich die Fraktionen von FDP, CVP und SVP erachteten eine Finanzierung, die zu 75 Prozent auf Strassenabgaben aufbaut, als zu riskant. Widerstand gegen die Inanspruchnahme der Mehrwertsteuer gab es von Seiten der SP und der Grünen: Die Mehrwertsteuer sei verkehrspolitisch keine sinnvolle Geldquelle, weil sie nichts mit dem Verursacherprinzip zu tun habe.

Zur Frage, wie die NEAT gebaut und etappiert werden solle, machten die Mitglieder des Nationalrates mehr als ein Dutzend Vorschläge und Eventualvorschläge. Diese lassen sich in drei Gruppen gliedern: **Priorität Gotthard:** Nach einer Kaskade von Abstimmungen obsiegte innerhalb dieser Gruppe der Antrag Fischer (R, AG). Demnach sollte zuerst der Gotthard-Basistunnel samt Zimmerberg- und Ceneri-Tunnel gebaut und die alte Lötschbergstrecke optimiert werden; der Lötschberg sollte nur bei Bedarf und erst in einer zweiten Phase folgen. Dieser Antrag wurde vor allem von Volksvertretern aus der Ostschweiz, der Innerschweiz und teils aus Zürich unterstützt.

Priorität Lötschberg: Hier war der Antrag von Comby (R, VS) erfolgreich. Als erste Etappe sollten sowohl der Lötschberg-Basistunnel wie auch der Zimmerberg- und der Ceneri-Tunnel in Angriff genommen werden, als zweite Etappe der Gotthard-Basistunnel, wobei der Bunderat diese zweite Phase in eigener Kompetenz einleiten könnte. Dieser Antrag wurde vor allem von der Westschweiz, von Bern und von Volksvertretern aus dem Raum Zürich und Basel unterstützt.

Zwei Basistunnels gleichzeitig: Der Tessiner Antrag wurde ebenfalls von einem Teil der Gotthard-Lobbyisten unterstützt, unterlag aber dem Antrag "Lötschberg zuerst".

Der Rat stimmte schliesslich in der definitiven Abstimmung dem Antrag Comby mit 114 zu 70 Stimmen zu. Er übernahm damit grundsätzlich den Vorschlag der Kommissionsmehrheit, wobei gemäss Antrag

Comby der Bundesrat die zweite Phase einzuleiten hat, wenn die geologischen und technischen Probleme der Piora-Mulde abgeklärt sind.

In der Gesamtabstimmung wurde der Alptransit-Beschluss mit 95 zu 48 Stimmen und bei 11 Enthaltungen genehmigt. Der Finanzierungsbeschluss wurde mit 105 zu 45 Stimmen und bei 10 Enthaltungen gutgeheissen.

Bei der Differenzbereinigung entschied sich der **Ständerat** wie schon bei der ersten Beratung dieses Geschäfts wiederum für den gleichzeitigen Bau der Tunnelröhren durch Lötschberg und Gotthard. Mit 24 zu 16 Stimmen folgte er seiner Kommissionsmehrheit und damit dem ursprünglichen Konzept des Bundesrates. Die Tunnels unter dem Monte Ceneri und dem Zimmerberg sollten erst in einer zweiten Phase gebohrt werden. Eine Minderheit I verlangte, in einer ersten Etappe sei allein der Basistunnel am Gotthard zu realisieren. Eine Minderheit II wollte auf die Lösung des Nationalrates und damit den vorgezogenen Bau des Lötschbergtunnels einschwenken.

Differenzen gegenüber dem Nationalrat schuf der Ständerat auch beim Finanzierungsbeschluss. Mit 28 gegen 14 Stimmen entschied er, die Mineralölsteuer auf Treibstoff um fünf Rappen zu erhöhen und den Ertrag daraus für die Mitfinanzierung der Neat und der übrigen Bahnbauten einzusetzen. Mit 27 gegen 14 Stimmen genehmigte die Kleine Kammer als zusätzliches Finanzierungsmittel wie der Nationalrat eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent. Abgelehnt wurde ein Minderheitsantrag Maissen (C, GR), der verlangte, die Mineralölsteuer um höchstens 8 Rappen pro Liter zu erhöhen, dafür aber auf das Mehrwertsteuerpromille zu verzichten. Merz (R, AR) und Leumann (R, LU) beantragten, auf den Benzinfünfer zu verzichten. Merz (R, AR) wollte zudem den Griff auf die Mehrwertsteuer verhindern, dafür aber die Neat und deren Finanzierung konsequent etappieren. Auch Spoerry (R, ZH) stellte den Antrag, auf den Benzinfünfer zu verzichten. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent sollte in der Verfassung verankert werden mit der Klausel, nur darauf zurückzugreifen, wenn die übrigen Finanzierungsmittel nicht ausreichten. Der Ständerat lehnte diese Anträge ab und folgte der Kommissionsmehrheit.

In der Finanzierungsfrage sprach sich der **Nationalrat** mit 147 zu 15 Stimmen auch aus abstimmungstaktischen Gründen klar gegen eine Benzinbelastung aus. Am Mehrwertsteuerpromille, das bereits bei der ersten Beratung beschlossen worden war und das auch vom Ständerat gutgeheissen wurde, hielt der Rat fest - entgegen dem Antrag einer Kommissionsminderheit, die eine Heraufsetzung auf 1,5 Promille verlangte. Nochmals gab es in der Grossen Kammer verschiedene Anträge zur Etappierung der NEAT. Die Mehrheit folgte jedoch mit 116 zu 59 Stimmen der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat und beschloss damit definitiv den gleichzeitigen Bau der Tunnels.

Der **Ständerat** verzichtete schliesslich darauf, zur Finanzierung den Benzinfünfer hinzuzuziehen und räumte damit beim Finanzierungsbeschluss die letzte Differenz aus.

96.059 Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement **Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung**

Message: 26.06.1996 (FF IV 648 / BBI IV 638)

Situation initiale

Le peuple suisse a approuvé l'arrêté sur la construction de la ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) le 27 septembre 1992. Les conditions de départ ayant toutefois été modifiées (cumul de différents projets de grande envergure, détérioration des finances fédérales, prévisions économiques modifiées et progrès technologique dans le domaine ferroviaire), il a fallu admettre que l'on devait revoir la question du financement. C'est pourquoi le Conseil fédéral a décidé au début de 1995:

- de regrouper tous les grands projets d'infrastructure ayant trait aux transports publics, afin d'informer les citoyens des tâches à réaliser et des engagements financiers qui les attendent;
- de régler clairement et de garantir le financement des projets de ces 20 prochaines années et
- de réexaminer les tracés et l'aménagement des NLFA, afin notamment de déterminer les lignes d'accès dont la réalisation devra être reportée.

La décision du gouvernement aura des conséquences politiques considérables notamment sur:

- l'économie nationale, puisque les investissements atteindront quelque 30 milliards de francs (aux prix de 1995);
- la compétitivité, car il s'agit d'axes de transport très "performants", reliés aux réseaux européens;
- la politique européenne, vu qu'il importe de prouver que la Suisse ne se contente pas de prôner le développement des transports publics, mais qu'elle s'y emploie par l'exécution de grands ouvrages et des mesures fiscales; et vu qu'il convient aussi de donner suite aux engagements contenus dans l'accord du 2 mai 1992 sur le transit;
- les finances, étant donné qu'il faudra couvrir les coûts énormes des grands projets ferroviaires par des recettes, de façon à éviter un endettement que l'économie nationale ne saurait assumer;
- la politique intérieure et celle de l'environnement et des transports, car il s'agit de renforcer progressivement et durablement les transports publics.

Le Conseil fédéral propose aux Chambres de réaliser d'ici à 2017, outre Rail 2000 (1ère et 2e étapes), le raccordement de la Suisse romande au TGV et les ouvrages de protection contre le bruit sur le réseau actuel, la construction simultanée des tunnels de base, à deux voies, de la ligne du Saint-Gothard (tunnels du Saint-Gothard et du Ceneri), celle d'un tunnel de base à double section mais à une seule voie sur la plus grande partie de la ligne du Loetschberg, et (pour intégrer la Suisse orientale) le percement du tunnel du Zimmerberg (à double voie) ainsi que quelques aménagements sur le tronçon Saint-Gall - Pfäffikon SZ. Ce programme d'investissements réalise simultanément tous les projets prioritaires et renforce notablement les transports publics, tant sur le plan des réseaux à grande vitesse que sur celui du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises à travers les Alpes ou encore sur celui des transports à l'intérieur. L'amélioration progressive de l'attrait des transports publics devrait nous rapprocher des objectifs de la politique des transports (transfert de la route au rail, par exemple) et de celle de l'environnement (protection de l'air, entre autres). Il importe également d'en relever les incidences sur l'économie nationale (investissements, emplois) et sur la compétitivité de la Suisse (meilleures voies de communication).

Le Conseil fédéral propose de prévoir un financement spécial (fonds dans le cadre du compte d'Etat) et qui écarte toute concurrence avec les moyens affectés à la construction des routes, cette mesure s'appliquerait jusqu'en 2017. Ce fonds sera alimenté de la manière suivante:

- Augmentation des droits d'entrée sur les carburants de 10 centimes par litre. A raison de 600 millions de francs par an, le relèvement des droits d'entrée contribuera dans une large mesure au financement spécial.
- Réaffectation de la redevance sur le trafic des poids lourds. Il est indispensable d'imposer les poids lourds si l'on veut exploiter au maximum - et donc rentabiliser - les grands projets ferroviaires. A partir de 2001 environ, une partie du produit (quelque 400 millions de francs par an) de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), déjà inscrite dans la constitution, ira au financement des projets ferroviaires. Jusque-là, les recettes de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (environ 180 mio. de fr. par an) seront affectées aux grands projets ferroviaires, la redevance elle-même étant doublée, s'il le fallait.
- Endettement pour un quart au maximum des coûts. Un quart des investissements nécessaires (au maximum 560 mio. de fr. par an) sera emprunté sur le marché des capitaux et mis à disposition des chemins de fer sous forme de prêts pleinement rémunérables et remboursables. Les futurs

usagers participeront ainsi au financement. Sont exclus de ce poste les investissements dans la protection contre le bruit sur le réseau actuel.

- Part actuelle, destinée aux NLFA, de 25 pour cent des droits d'entrée sur les carburants. Le cofinancement actuel des NLFA par la caisse des droits d'entrée sur les carburants subsiste. Le redimensionnement des NLFA la décharge d'autant. La ponction annuelle maximale tombe de 450 à quelque 320 millions de francs.
- Avances pour le financement spécial jusque vers 2008. Avant 2008, les recettes affectées et l'endettement maximal de 25 pour cent ne suffisent pas pour couvrir les investissements. C'est pourquoi le financement spécial doit bénéficier d'avances de la Caisse fédérale. Dans les années de pointe, ces avances pourront représenter jusqu'au quart des frais d'investissement (environ 530 mio. de fr. par an), mais elles seront remboursées intégralement par la suite.

Délibérations

CE	09.-10.12.1996	BO 1051, 1083, 1112
CN	18.-19.06.1997	BO 1286
CE	9.12.1997	BO 1138
CN	02.-03.03.1998	BO 251, 257
CE	10.03.1998	BO 291
CN	17.03.1998	BO 612
CN/CE	20.03.1998	Votations finales (Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics 126:30 / 31:7; Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes 113:63 / 26:10)

Le **Conseil des Etats**, en tant que premier conseil, s'est tout d'abord penché sur le projet. A l'issue du débat d'entrée en matière, le modèle présenté par le Conseil fédéral prévoyant la construction simultanée des axes des NLFA du Gothard et du Loetschberg ne semblait par avoir trouvé grâce aux yeux des députés. Nombre d'entre eux ont certes fait l'éloge de la conception du réseau mais leur conclusions divergeaient de celles du Conseil fédéral. Ils ont également insisté sur le fait que les projets devaient être réalisés séparément et par étapes, ce qui a lancé la discussion sur les variantes envisageables. Willy Loretan (R, AG), président de la commission, a demandé, au nom de la majorité de celle-ci, que la priorité soit accordée à la construction de l'axe du Gothard. Selon lui, le projet étant déjà présenté pour la seconde fois, il fallait éviter à tout prix d'arriver à une situation de pat, c'est pourquoi la commission a revu les étapes du projet de construction du réseau, déjà "allégé" par le Conseil fédéral en tenant plus strictement compte des besoins. De l'avis de la majorité de la commission, la mise au point d'un projet se limitant à l'essentiel et propre à emporter l'adhésion de la majorité exigeait que la priorité soit donnée à l'axe du Gothard, lequel relie les principales agglomérations situées au nord et au sud des Alpes.

Le "lobby" du Loetschberg, pour sa part, a opposé à cette thèse que les coûts moins élevés, la réalisation plus rapide de cet axe d'une part et d'autre part les conditions plus difficiles du point de vue géologique pour la construction du tracé du Gothard plaident en faveur de la priorité du projet du Loetschberg sur celui du Gothard.

Une proposition Schoch (R, AR) de non-entrée en matière a été balayée par 37 voix contre 5. Otto Schoch, a par ailleurs suggéré de charger le Conseil fédéral, par le biais d'une motion, de présenter un nouveau projet se limitant à un seul axe transalpin, estimant que les suggestions du Conseil fédéral et de la commission s'orientaient encore et toujours d'après la variante du réseau.

Christoffel Brändli (V, GR) et Maximilian Reimann (V, AG) souhaitaient renvoyer le projet à la commission, ce dernier estimant que les cantons favorisés et les pays voisins concernés devaient participer au financement. Christoffel Brändli jugeait quant à lui que le projet manquait de transparence, c'est pourquoi il désirait que ses différents aspects soient jugés séparément, dans la mesure où la conception du projet était par trop fixée sur les axes nord-sud et grevait trop lourdement les routes. La proposition de renvoi a été repoussée par 37 voix contre 4.

La discussion de détail a donné lieu à des débats animés et deux camps de force égales se sont opposés au cours de deux votes entrecoupés d'un nouvel examen. La "priorité Gothard" l'a tout d'abord emporté sur la "priorité Loetschberg" par 28 voix contre 17. Ensuite, lors du vote "priorité Gothard" contre projet du Conseil fédéral (exécution simultanée des projets du Gothard et du Loetschberg), le Gothard a d'abord prévalu par 26 voix contre 17, puis a perdu du terrain cinq minutes plus tard à la suite d'une proposition de nouvel examen déposée par Jean Cavadini (L, NE). Le projet du Conseil fédéral, lequel prévoit le percement simultané de deux tunnels de base au Gothard (à deux

voies) et au Loetschberg (en majeure partie à une voie) a finalement été accepté par 23 voix contre 22.

Lors du vote concernant le tunnel du Hirzel, le projet a été refusé par deux fois (par 20 voix contre 15 et par 16 voix contre 14) après le dépôt d'une proposition de nouvel examen. La proposition Gemperli (C, SG) de créer une liaison entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich a en revanche obtenu l'aval du Conseil des Etats par 18 voix contre 13.

La construction des tronçons d'accès a été à nouveau intégrée au programme grâce à une proposition Danioth (C, UR), acceptée par 19 voix contre 15. La Chambre haute a en outre décidé, par 16 voix contre 13, de maintenir la réalisation de la deuxième étape de Rail 2000 dans l'ensemble du projet, ceci en dépit des recommandations de la commission.

Les coûts du projet, réduits par le Conseil fédéral à 30 milliards de francs et à 21 milliards dans la formule proposée par la commission, ont été ramenés à 34 milliards à la suite des décisions prises par le conseil, qui a augmenté les recettes par souci d'équilibre en reconduisant de cinq ans la durée du financement spécial. En plus de l'augmentation de 10 centimes par litre des droits d'entrée sur les carburants, il a décidé d'accorder à la Confédération, d'ici 2022, également la possibilité d'affecter dans leur intégralité aux grands projets ferroviaires, les recettes de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds, qui aura été doublée au préalable ainsi que, après son introduction, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Lors du vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a accepté l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement de projets d'infrastructure des transports publics par 20 voix contre 12.

Au **Conseil national**, Ulrich Schlüer (V, ZH) et Ueli Maurer (V, ZH) ont déposé deux propositions, la première demandant la non-entrée en matière et la deuxième le renvoi au nom de la majorité du groupe UDC. Ueli Maurer estimait pour sa part que le projet n'avait pas été suffisamment mûri, l'évaluation des besoins et le mode de financement, y compris le financement d'exploitation, laissant à désirer. Selon lui, étant donné que le peuple rejeterait de toute manière cet objet, le renvoi du traitement à une date ultérieure n'occasionnerait aucun retard et permettrait au contraire d'accélérer la réalisation du projet. La proposition de non-entrée en matière Schlüer a été refusée par 156 voix contre 8 tandis que la proposition de renvoi de l'UDC était repoussée par 139 contre 28 voix.

Le Conseil national a considérablement modifié le projet par rapport aux décisions du Conseil des Etats, en prévoyant un programme de construction de l'ordre de quelque 30 milliards et en aménageant un fonds de financement qui devra être inscrit dans la constitution. Ce fonds repose sur trois piliers: la redevance sur le trafic poids lourds, dont les deux tiers seront affectés aux projets de construction, une part de 25 pour cent des droits d'entrée sur les carburants ainsi que 25 pour cent prélevés sur les avances remboursables consenties par la Confédération en faveur des chemins de fer. Le Conseil national a en revanche renoncé à un relèvement du prix de l'essence et a différé le traitement de la redevance sur le transit alpin. Afin de combler cette lacune en matière de financement, il a décidé de majorer de 0,1 pour cent la taxe sur la valeur ajoutée, adhérant ainsi, par 94 voix contre 72, à une proposition de Ulrich Fischer (R, AG) et d'une minorité de la commission.

La menace de référendums éventuels a joué un rôle essentiel dans le déroulement des débats autour de l'article sur le financement: les groupes du PRD, du PDC et de l'UDC jugeaient notamment trop risqué un financement basé sur les redevances routières, tandis que le PS et les Verts estimaient que la taxe sur la valeur ajoutée ne représentait pas une ressource judicieuse en matière de politique des transports vu son absence totale de relation avec le principe du pollueur-payeur.

Quant à la question de déterminer les modalités et l'échelonnement de la construction des NLFA, les députés ont déposé plus d'une douzaine de propositions et de propositions subsidiaires qui peuvent se répartir en trois groupes: priorité Gothard: à la suite de votes en cascade, la proposition Fischer (R, AG) l'a finalement emporté au sein du groupe. Selon cette proposition, la priorité devrait être accordée à la construction du tunnel de base du Gothard, y compris les tunnels du Zimmerberg et du Ceneri, de même qu'à une amélioration du tronçon existant du Loetschberg; la construction du nouveau tronçon ne devant intervenir qu'au cours d'une seconde phase. Cette proposition a reçu le soutien de députés de Suisse orientale, de Suisse centrale et en partie de Zurich.

Priorité Loetschberg: la proposition Comby (R, VS) a prévalu en la matière. Celle-ci prévoit que la construction du tunnel de base du Loetschberg et de ceux du Zimmerberg et du Ceneri au cours d'une première étape, la seconde étape consistant en l'édification du tunnel du Gothard, que le Conseil fédéral peut mettre en oeuvre de sa propre compétence. Cette proposition a été approuvée, pour sa part, avant tout par des conseillers nationaux de Suisse romande, de Berne ainsi que des environs de Zurich et de Bâle.

Réalisation simultanée de deux tunnels de base: la proposition tessinoise a elle aussi reçu l'approbation des "lobbyistes" du Gothard; elle a cependant échoué face à la proposition "Loetschberg d'abord".

Lors du vote final, le Conseil national a finalement opté en faveur de la proposition Comby par 114 voix contre 70, reprenant dans les grandes lignes la proposition de la majorité de la commission, à la différence que, selon la proposition Comby, la seconde phase des travaux s'effectuera sous l'égide du Conseil fédéral, ceci aussitôt que les problèmes géologiques et techniques posés par le tunnel de la Piora seront résolus.

Lors du vote sur l'ensemble, l'arrêté relatif au transit alpin a été approuvé par 95 voix à 48 et 11 abstentions, de même que l'arrêté sur le financement, lequel a obtenu un score de 105 voix à 45 et 10 abstentions.

Lors de l'élimination des divergences, le **Conseil des Etats**, comme à l'occasion de ses premières délibérations sur cet objet, s'est déclaré en faveur de la construction simultanée des tunnels du Loetschberg et du Gothard. Il a ainsi suivi par 24 voix contre 16 les propositions de la majorité de sa commission et donc le projet initial du Conseil fédéral. Les tunnels du Monte Ceneri et du Zimmerberg ne devraient être percés qu'au cours d'une seconde phase. Une minorité I proposait de ne réaliser que le tunnel de base du Gothard lors d'une première étape tandis qu'une minorité II entendait adhérer à la formule préconisée par le Conseil national, laquelle prévoyait la construction du Loetschberg en priorité.

Le Conseil des Etats a également créé une divergence par rapport au Conseil national en ce qui concerne l'arrêté sur le financement. C'est ainsi qu'il a décidé, par 28 voix contre 14, d'augmenter de 5 centimes par litre l'impôt sur les huiles minérales et d'employer ce supplément de ressources fiscales pour le cofinancement des NLFA et les autres constructions ferroviaires. La Chambre des cantons a par ailleurs, comme le Conseil national, approuvé par 27 voix contre 14, une augmentation de 0,1 pour cent de la TVA en guise de moyen de financement supplémentaire. Elle a rejeté une proposition de minorité Maissen (C, GR) qui demandait une hausse d'au maximum 8 centimes par litre de l'impôt sur les huiles minérales mais pas de relèvement de la TVA. Hans-Rudolf Merz (R, AR) et Helen Leumann (R, LU) ont proposé de renoncer à l'augmentation de 5 centimes de l'impôt sur les huiles minérales. Hans-Rudolf Merz (R, AR) s'est en outre inscrit en faux contre un recours à la TVA, proposant en lieu et place que les NLFA soient financées et réalisées par étapes. Vreni Spoerry (R, ZH) a elle aussi déposé une proposition s'opposant à une hausse de l'impôt sur les huiles minérales. L'augmentation de 0,1 pour cent de la TVA devrait être inscrite dans la Constitution avec une clause spécifiant que les moyens en question ne peuvent être utilisés qu'en cas de moyens financiers insuffisants. Le Conseil des Etats a rejeté ces propositions, se rangeant ainsi à l'avis de la majorité de sa commission.

Pour ce qui est de la question du financement, le **Conseil national** s'est prononcé, par 147 voix contre 15, clairement contre une taxation supplémentaire de l'essence, ce également pour des raisons de tactique de vote. Le conseil a par ailleurs maintenu le prélèvement d'un pour mille sur le produit de la TVA, conformément à la décision déjà prise lors de la première délibération, à laquelle le Conseil des Etats avait lui aussi adhéré, s'opposant ainsi à une proposition de la minorité de la commission dans le sens d'une augmentation à 1,5 pour mille. La Chambre du peuple a dû à nouveau se pencher sur diverses propositions concernant la construction par étapes des NLFA. La majorité a néanmoins pris, par 116 voix contre 59, une décision définitive concernant la construction simultanée des deux tunnels, suivant en cela les propositions de la majorité de sa commission ainsi que du Conseil des Etats.

Le **Conseil des Etats** s'est finalement refusé à l'utilisation des cinq centimes supplémentaires de l'impôt sur les huiles minérales pour le financement des NLFA, éliminant ainsi la dernière divergence en ce qui concerne l'arrêté sur le financement.



2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Baumberger Peter (C/ZH)	142, 222
Béguelin Michel (S/VD)	93, 156
Bezzola Duri (R/GR)	90, 110, 116, 133, 148, 209, 210, 212, 218
Binder Max (V/ZH)	101, 105, 109, 115, 116, 131, 134, 140, 160, 216, 220
Bircher Peter (C/AG)	120
Bonny Jean-Pierre (R/BE)	222
Burgener Thomas (S/VS)	134
Caccia Fulvio (C/TI)	102, 161, 162
Carobbio Werner (S/TI)	96, 153, 225
Cavadini Adriano (R/TI)	99, 114, 115, 118, 123
Christen Yves (R/VD)	100, 159, 223
Columberg Dumeni (C/GR)	87, 88, 110, 126, 138, 162, 209, 218, 226
Comby Bernard (R/VS)	152
Diener Verena (G/ZH)	94, 95
Dreher Michael (F/ZH)	88, 154, 210
Dünki Max (U/ZH)	221
Engelberger Edi (R/NW)	117
Epiney Simon (C/VS)	128
Fischer -Seengen Ulrich (R/AG)	92, 115, 126, 129, 149, 219, 220
Föhn Peter (V/SZ)	151, 208, 222, 228
Friderici Charles (L/VD)	89, 110, 111, 112, 118, 123, 129, 158, 159, 212, 215, 220
Giezendanner Ulrich (V/AG)	86, 110, 114, 121, 122, 153
Grendelmeier Verena (U/ZH)	91, 134, 159, 218
Gusset Wilfried (F/TG)	160
Hämmerle Andrea (S/GR)	85, 99, 110, 119, 206, 213, 216, 227, 237
Hegetschweiler Rolf (R/ZH)	101, 117, 224
Herczog Andreas (S/ZH)	88, 89, 117, 155, 210, 224
Hollenstein Pia (G/SG)	91, 111, 121, 138, 149, 213, 217, 225, 239
Hubacher Helmut (S/BS), Berichterstatter	81, 103, 104, 121, 122, 126, 127, 131, 140, 148, 163, 169
Kühne Josef (C/SG)	138
Ledergerber Elmar (S/ZH)	139
Leuba Jean-François (L/VD)	132
Leuenberger Moritz, Bundesrat:	105, 112, 123, 126, 130, 131, 135, 141, 143, 164, 170, 214, 215, 218, 227

Loeb François (R/BE)	131
Loretan Otto (C/VS)	128, 130
Marti Werner (S/GL)	102, 126, 129, 134, 136
Maspoli Flavio (D/TI)	92, 118, 156, 213, 225
Maurer Ueli (V/ZH)	84, 85
Moser René (F/AG)	120
Mühlemann Ernst (R/TG)	158, 159
Pelli Fulvio (R/TI)	127, 132
Pini Massimo (D/TI)	98
Ratti Remigio (C/TI)	116, 117, 133, 155
Scherrer Jürg (F/BE)	95, 119, 212
Schlüer Ulrich (V/ZH)	84, 89
Schmid Odilo (C/VS)	97, 98
Schmied Walter (V/BE)	109, 115, 123
Seiler Hanspeter (V/BE)	95, 111, 120, 129, 161, 208
Stelnegger Franz (R/UR)	137
Steinemann Walter (F/SG)	85, 98, 104, 128, 215
Steiner Rudolf (R/SO)	151
Strahm Rudolf (S/BE)	169
Theiler Georges (R/LU)	97, 127, 139, 151
Thür Hanspeter (G/AG)	157
Vetterli Werner (V/ZH)	86, 88, 150, 162, 210, 216, 217, 223
Vogel Daniel (R/NE), rapporteur	82, 104, 109, 111, 114, 122, 123, 130, 134, 143, 148, 164, 206, 214, 218, 226, 237
Widmer Hans (S/LU)	154, 155
Zwygart Otto (U/BE)	99, 139, 207

Ständerat - Conseil des Etats

Aeby Pierre (S/FR)	72
Beerli Christine (R/BE)	24, 47, 203
Bieri Peter (C/ZG)	61
Bisig Hans (R/SZ)	14, 39, 43, 46, 53, 63, 177, 183, 197, 233
Bloetzer Peter (C/VS)	20, 45, 71, 78, 199
Brändli Christoffel (V/GR)	6, 39, 50, 51, 175, 185
Büttiker Rolf (R/SO)	22, 46, 190, 203

Cavadini Jean (L/NE)	9, 43, 50, 61, 187, 199, 234
Danioth Hans (C/UR)	8, 37, 44, 57, 60, 65, 70, 73, 74, 176, 182, 194, 201, 235
Delalay Edouard (C/VS)	200
Forster Erika (R/SG)	22
Frick Bruno (C/SZ)	64, 66, 70, 72
Gemperli Paul (C/SG)	52, 55, 66
Inderkum Hansheiri (C/UR)	23, 58, 195
Iten Andreas (R/ZG)	26, 45, 71
Küchler Niklaus (C/OW)	10, 44, 68, 69, 74, 190
Leuenberger Moritz , Bundesrat	30, 40, 48, 55, 61, 62, 66, 67, 69, 72, 78, 79, 176, 177, 187, 191, 192, 193, 195, 204, 236
Leumann Helen (R/LU)	181, 190
Loretan Willy (R/AG), Berichterstatter	1, 29, 40, 47, 50, 51, 54, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 174, 176, 177, 178, 185, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 203, 204, 205, 234
Maissen Theo (C/GR), Berichterstatter	17, 41, 47, 179, 185, 188, 200, 231, 232
Martin Jacques (R/VD)	27
Marty Dick (R/TI)	46, 59, 71, 79, 183
Merz Hans-Rudolf (R/AR)	180
Onken Thomas (S/TG)	12, 46, 51, 59, 66, 79, 200
Plattner Gian-Reto (S/BS)	62
Reimann Maximilian (V/AG)	6, 79,
Respini Renzo (C/TI)	27, 59
Rhinow René (R/BL)	65
Rochat Eric (L/VD)	25
Saudan Françoise (R/GE)	47
Schallberger Peter-Josef (C/NW)	71
Schiesser Fritz (R/GL)	51, 60, 77, 78, 184
Schmid Carlo (C/AI)	54, 65, 78
Schoch Otto (R/AR)	5, 30, 58
Schüle Kurt (R/SH)	13, 50, 63, 192
Spoerry Vreni (R/ZH)	38, 58, 64, 69, 73, 75, 182
Uhimann Hans (V/TG)	19, 54, 68, 202
Weber Monika (U/ZH)	16, 43, 50, 51
Wickl Franz (C/LU)	176, 202, 233
Zimmerli Ulrich (V/BE)	19, 43, 45, 50

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**
**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 26. Juni 1996 (BBI IV 638)
Message et projets d'arrêté du 26 juin 1996 (FF IV 648)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Schoch
Nichteintreten auf die gesamte Vorlage

Antrag Reimann
Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag, die Vorlage mit folgenden Aspekten zu ergänzen:

- a. Abklärung der Bereitschaft der Kantone, in die Finanzierung jener Teile des Gesamtprojektes mit einbezogen zu werden, die auf Ihrem Hoheitsgebiet und in Ihrem besonderen Interesse liegen;
- b. Abklärung der Prioritäten, die von der EU im allgemeinen und unseren Nachbarländern im besonderen an die Schweiz für den Fall gerichtet werden, dass nicht beide Achsen gemäss Transitabkommen vom 2. Mai 1992 realisiert werden;
- c. Erarbeitung einer Studie über den Quell-Ziel-Verlauf der künftigen Güterströme auf dem europäischen Kontinent nach Vollendung der grossen (politischen und marktwirtschaftlichen) Wende im Osten.

Antrag Brändli
Rückweisung an die Kommission
mit dem Auftrag:
– eine Aufteilung der Bauvorhaben in verschiedene Beschlüsse vorzunehmen;
– die notwendigen Finanzierungsbedürfnisse für den Schienenverkehr vollständig darzustellen;
– eine ausgewogenere Finanzierung zu erarbeiten.

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Schoch
Ne pas entrer en matière sur l'ensemble du projet

Proposition Reimann
Renvoi au Conseil fédéral
avec mandat:
a. de déterminer dans quelle mesure les cantons sont prêts à participer au financement des parties du projet qui sont situées sur leur territoire et qui présentent pour eux un intérêt particulier;
b. de déterminer les priorités qui seront adressées à la Suisse par l'UE en général et les pays voisins en particulier,

si les deux axes prévus par l'accord du 2 mai 1992 sur le transit ne devaient pas être réalisés;
c. de réaliser une étude sur les flux d'échange de biens tels qu'ils auront lieu sur le continent européen une fois que l'Est aura achevé sa mutation politique et économique.

Proposition Brändli
Renvoi à la commission
avec mandat:

- de procéder à une séparation des différents projets de construction en différents arrêts;
- de présenter une vue complète des besoins financiers pour le trafic ferroviaire;
- d'établir un financement équilibré.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen dieses Rates zog aus bzw. fuhr aus mit dem Ziel, die Akzeptanz der Vorlage des Bundesrates zu optimieren oder, besser gesagt, zu verbessern – dies mit Blick auf die obligatorische Abstimmung durch Volk und Stände. Es geht darum, eine für das Land im gesamten vertretbare, finanzierbare sowie vor allem eine mehrheitsfähige Lösung zu finden, eingebettet in das europäische Umfeld und unter Beachtung der vom neuen Alpenschutzartikel gesetzten Randbedingungen.

Die Vorlage – für viele einfach die Neat-Vorlage, sie enthält aber mehr als das – ist mannigfaltig und eng vernetzt mit weiteren wichtigen verkehrspolitischen Geschäften wie den bilateralen Verhandlungen mit der EU, der Umsetzung des Transitabkommens mit der EU, der Umsetzung des Alpenschutzartikels, der Umsetzung der in der Bundesverfassung bereits verankerten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und schliesslich mit der Bahnreform.

Das zentrale Anliegen im Zusammenhang mit der Neat ist die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene unter Einbezug des Umwegverkehrs um die Schweiz herum, was nur unter Einbindung in die europäische Verkehrspolitik denkbar ist. Nur mit dieser Einbindung ist auch die Erfüllung des Verfassungsauftrages des Alpenschutzartikels möglich.

Über eines müssen wir uns im klaren sein: Die Güter lassen sich dann auf die bereitzustellenden neuen Transitachsen bringen, wenn einerseits der Strassenschwerverkehr adäquat, d. h. markt- und umweltgerecht, belastet wird, aber nicht so, dass diese Belastung prohibitiv wirkt und neuen Umwegverkehr erzeugt, und wenn andererseits die angebotenen Bahntransporte in Leistung, Preis, zeitlichen Modalitäten und Komfort so attraktiv sind, dass sie vom Markt als Alternative zur Strasse akzeptiert werden. Nur dann, wenn die Wahrscheinlichkeit als hoch beurteilt werden kann, dass dieser in seinem Ausmass gewaltige Umlagerungseffekt innert nützlicher Fristen gelingen kann, nur dann macht es Sinn, neue Alpentransversalen für Milliardenbeträge in Angriff zu nehmen. Wir wollen keine Löcher auf Vorrat durch die Alpen bohren. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hatte sich also Klarheit zu verschaffen über die schon heute gegebenen Kapazitäten und die Möglichkeiten, sie kurzfristig anzuheben, über die benötigten Kapazitäten, insbesondere auf der Zeitachse, sowie über die Wirtschaftlichkeit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Grossinvestitionen generell. Diese Überlegungen sind im Rahmen der künftigen europäischen Verkehrspolitik anzustellen und insbesondere in Zusammenhang zu bringen mit dem Transitvertrag mit seinem Zieljahr 2005, mit den Landverkehrsverhandlungen mit der EU, bei denen bekanntlich die Frage der stufenweisen Erhöhung der auf der Strasse zuzulassenden Tonnagen, im Gleichschritt mit der Erhöhung der – mit den Nachbarn abgestimmten – Strassenverkehrsabgaben, eine zentrale Bedeutung hat. Ebenfalls der europäischen Abstimmung bedürfen attraktive, marktfähige Bahntarife im Güterverkehr. Ins Kalkül einzubeziehen sind schliesslich die im benachbarten Ausland im Vorprojektstadium stehenden Alpendurchstiche für die Bahnen am Mont-Cenis und am Brenner.

Ich glaube, sagen zu dürfen, dass sich die Kommission in der Beurteilung der geschiederten Ausgangslage und der Rand-

bedingungen, aber auch in der Zielsetzung, eine Nulllösung zu verhindern, weitgehend einig war. Über das Wie gingen und gehen die Meinungen allerdings zum Teil sehr weit auseinander, wie ein Blick in die Fahne und auf die «Strässche» der im Plenum eingereichten Anträge zeigt. Der Teufel sitzt eben bei der Neat nicht nur in der Geologie, sondern auch noch in vielen weiteren gewichtigen Details.

«Eine Nulllösung zu verhindern» habe ich gesagt: Unter diesem Aspekt präsentiert die Mehrheit der Kommission Lösungsvorschläge, die von all den möglichen Varianten, die im Rahmen dieser Multivorlage denkbar sind, am ehesten diesem Anspruch gerecht werden. Wir sind uns bewusst, dass das Werk noch nicht vollendet ist. Die Mehrheit der Kommission ist indessen der Meinung, dass nun der Zug doch über die richtigen Weichen auf das richtige Geleise geschoben worden ist. Auf der weiteren Fahrt werden noch weitere Weichen zu stellen sein, Spitzkehren aber sollten vermieden werden.

Die Kommission teilt die Meinung des Bundesrates, es sei richtig, eine Gesamtschau über den Bau und die Finanzierung der Grossbauvorhaben im öffentlichen Verkehr auf der Schiene vorzulegen und vor allem aufzuzeigen, wie diese Vorhaben finanziert werden sollen. Die Neuordnung der Finanzierung war der Auslöser für die Zweitaufgabe der nicht finanzierten Neat und der ebenfalls nur zum Teil finanzierten «Bahn 2000». Denn dem Konzept «Bahn 2000» ging der finanzielle Schnauf aus, und auch nachdem das Volk im September 1992 die Vorlage über den Bau der Neat gutgeheissen hatte, erwies sich die Neat sehr bald als nicht rentabel und damit als nicht finanziert. Die seinerzeitige Annahme – so auch im Büchlein zur Abstimmung vom 27. September 1992 übermittle –, das Gesamtwerk koste gut 14 Milliarden Franken und «keinen Rappen mehr» und sei letztlich innert 60 Jahren selbsttragend, erwies sich als auf tönernen Füssen stehend.

Die Volksabstimmung vom September 1992 kann heute nicht mehr herbeibemüht werden, um die zeitgleiche, integrale Umsetzung der Netzvariante des Bundesrates zu begründen. Das damalige Ja beruhte auf einem Grundlagenirrtum. So ergaben sich aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen – Kumulation verschiedener Grossprojekte, drastische Verschlechterung der Finanzlage von Bund und SBB, veränderte Wirtschaftlichkeitserwartungen und technische Entwicklungen im Bahnbereich – der Zwang und die Chance, die Finanzierung neu zu regeln, dies vorab für die beiden Grossbauvorhaben «Bahn 2000» und Neat.

Die vom Bundesrat nunmehr präsentierte Gesamtschau ist von Parlament und Öffentlichkeit immer wieder gefordert worden. Dafür den Bundesrat heute zu tadeln ist nicht am Platz. Sie kennen das Paket des Bundesrates aus der Vorlage. Der Bundesrat schlägt drei Bundesbeschlüsse vor: den ersten auf Verfassungsebene, den zweiten, welcher den Neat-Beschluss vom 4. Oktober 1991 an den neuen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen in der Bundesverfassung anpassen soll, auf Gesetzesstufe und schliesslich einen neuen, zusammenfassenden Alpentransit-Finanzierungsbeschluss auf der Stufe des einfachen Bundesbeschlusses, der an sich nichts Neues bringt. Die «Mechanik» der drei Bundesbeschlüsse gewährleistet, dass aus obligatorischen und fakultativen Volksabstimmungen keine sich widersprechenden Ergebnisse resultieren können.

Die Kommission widmete der Vorlage insgesamt zwölf Sitzungstage. Sie führte zahlreiche Anhörungen von Regierungsräten der direktbetroffenen Kantone, von Regierungskonferenzen, der Spitzen von SBB und BLS sowie der Verkehrsverbände durch, ferner Anhörungen von Experten, z. B. zu Verkehrsprognosen, zu Kapazitäts-, Wirtschaftlichkeits- und Lärmfragen. Sie führte Gespräche mit Vertretern benachbarter Regionen in Italien, in der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich. Einen besonderen Stellenwert hatten Gespräche mit einem Vertreter der Generaldirektion VII der Europäischen Union sowie mit Vertretern des italienischen Verkehrsministeriums und der italienischen Bahnen.

Alle diese Kontakte ergaben ein abgerundetes Bild von den Randbedingungen, der Stimmungslage und der unterschied-

lichen Beurteilung der komplexen Sachverhalte. Diese Kontakte zeigten aber auch in beinahe erschreckender Vollständigkeit die Vielfalt der helvetischen Forderungsmentalität.

Zu den Eckpunkten der Lösung der Mehrheit der Kommission im Investitionsbereich. Zuerst zur Neat: Die Netzlösung der Neat gemäss Bundesrat wird als Enveloppe beibehalten, dies auch aus wirklich echt staatspolitischen Gründen – wir werden heute und morgen noch viele andere «staatspolitische» Begründungen hören.

Die Umsetzung der Netzvariante wird indessen bedarfsausgerichtet etappiert, nämlich in eine erste Etappe, umfassend den Gotthard-Basistunnel, den Ceneri-Basistunnel, einen Zimmerbergtunnel sowie den teilweisen Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ, umfassend ferner die Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutzes entlang den Zufahrtsstrecken zu den neuen Alpentransittunneln durch aktive und passive Massnahmen.

Neu im Programm der ersten Etappe findet sich die weitere, rasch vorzunehmende Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit der bestehenden Lötschbergachse. Auf dieser Achse ist in den letzten zwanzig Jahren rund 1 Milliarde Franken investiert worden: Doppelgleisusbau, Vier-Meter-Huckepackkorridor. Gemeint mit den Anträgen der Mehrheit der Kommission sind eine optimierte Lötschbergstrecke mit einem möglichst «slalomfreien» Vier-Meter-Huckepacktrasse und kapazitätssteigernde Ausbauten der Zufahrtsstrecke zwischen Bern und Spliz. Damit kann innert der vom Alpenschutzartikel, aber auch vom Transitabkommen gesetzten Frist – Jahre 2004/05 – ein erster wesentlicher Umsetzungsschritt von der Strasse zur Schiene gemacht werden, dies mit rund 0,5 Milliarden Franken Aufwand. Für die weitere Begründung verweise ich auf die Detailberatung.

In der zweiten Etappe der Neat gemäss Fassung der Kommissionsmehrheit, die durch die Bundesversammlung dann zu beschliessen sein wird, wenn Artikel 36sexies der Bundesverfassung, der Alpenschutzartikel, durch die erste Etappe nicht umgesetzt werden kann oder wenn die veränderte Marktlage es erfordert, findet sich vorab der Lötschberg-Basistunnel, nebst weiteren Teilen des ursprünglichen Neat-Programms. Der Lötschberg-Basistunnel ist dabei in die Finanzierungsenvolpe der Netzvariante eingebunden, die ja grundsätzlich beibehalten wird.

Keine Aufnahme in das Programm der Neat hat der Hirzel-tunnel gefunden. Hier folgt die Kommissionsmehrheit der Argumentation des Bundesrates. Ich verweise auf Seite 52 der Botschaft und auf die Detailberatung. Ebenfalls ausserhalb des Programms, entsprechend dem Bundesrat, bleiben gemäss Kommission die neuen Zufahrtsstrecken zu den Basistunneln in den Kantonen Uri, Schwyz, Tessin und Bern. Hier soll dafür der Lärmschutz an den bestehenden Zuläufen verbessert werden.

Zum zweiten Teil des Paketes – Immer gemäss Kommissionsmehrheit –, zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz: Für die Westschweiz wird in erster Linie an das französische TGV-Netz gedacht. Hier liegt das zentrale Anliegen der Romandie, d. h. die Einbindung in dieses Hochgeschwindigkeitsnetz, zusammen mit der Aufwertung der Simplonlinie.

Eine für die Ostschweiz wichtige Ergänzung machte die Kommission bei den programmatischen Festlegungen in Absatz 1 des Artikels 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Hier wird nun der Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz explizit aufgeführt.

Zum dritten Teil des Paketes, der «Bahn 2000»: Die Kommissionsmehrheit will nur die erste Etappe aufnehmen, die sich im Bau befindet. Die zweite Etappe soll, da zu wenig konkretisiert, aus dem bundesrätlichen Paket herausgenommen werden.

Der vierte Teil des Paketes schliesslich betrifft die Lärmsanierung entlang dem bestehenden Eisenbahnnetz durch aktive und passive Massnahmen.

Die Kommissionsmehrheit hat für ihre Anträge nicht nur Beifall erhalten. Sie ist auch nicht wegen des Beifalls ausgezogen. Aber sie darf für sich in Anspruch nehmen, dass sie mit

ihrem auf den mutmasslichen Bedarf ausgerichteten und damit finanzierbaren Neat-Etappierungskonzept, unter Beibehaltung der Netzvariante, einen Durchbruch in Richtung einer machbaren und mehrheitsfähigen Lösung erzielt hat. Dass etappiert werden muss, ist heute in der öffentlichen Meinung, so meine ich, weitgehend unbestritten. Wo und wie etappiert werden soll, darüber wird in bester helvetischer Manier weitergestritten. Wir können uns zum heutigen Zeitpunkt nicht alles leisten. Wollen wir riskieren, dass wir dereinst vor unausgelasteten Infrastrukturen stehen? Aus finanzpolitischer Sicht kann ein gleichzeitiger Bau beider Basistunnels, am Gotthard und am Lötschberg, nicht verantwortet werden. Das würde vom Volk an der Urne auch nicht akzeptiert.

Die Kommissionsmehrheit hat mit ihrer Lösung dem Bundesrat eine schwierige Aufgabe, die eigentlich er hätte erledigen können und müssen, nachträglich abgenommen. Dass er sie nicht lösen wollte bzw. konnte, dafür habe ich persönlich ein gewisses Verständnis. Der Bundesrat wird sich gesagt haben, das Parlament sei schliesslich auch noch für etwas da. Zur Neat im besonderen: Die Vorarbeiten reichen über dreissig Jahre zurück. Die Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1990 basierte auf der Netzvariante Gotthard und Lötschberg mit Neubaustrecken zwischen Arth-Goldau und Lugano sowie zwischen Frutigen und dem Rhonetal. Mit Planungen und Sondierbohrungen zur Auskundschaftung der Geologie am Gotthard und am Lötschberg wurde gestützt auf den Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 begonnen. Dafür wurde ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken durch die Bundesversammlung gesprochen.

Ab 1994 tauchten Zweifel an der betriebswirtschaftlichen Rentabilität und Finanzierbarkeit der Ideallösung «Netzvariante» auf, bestätigt durch die Studie von Coopers & Lybrand. Es folgten Forderungen nach gesicherter Finanzierung und weniger Verschuldung, gepaart mit Kostenreduktionen durch bedarfsgerechtes Erstellen der grossen Infrastrukturanlagen und unter Beachtung des auf dem bestehenden Netz vorhandenen Optimierungspotentials.

Die eidgenössischen Räte bewilligten am 20. September 1995 einen zweiten Verpflichtungskredit in der Höhe von 855 Millionen Franken für die Sicherstellung des Übergangs von den Planungs- und Sondierarbeiten sowie von den bauvorbereitenden Arbeiten zu den eigentlichen Bauarbeiten, auf beiden Transitachsen. Von den an sich bewilligten 855 Millionen Franken wurden aber nur deren 210 Millionen Franken für die zwei kritischen Elemente – Zwischenangriffe Sedrun und Ferden – freigegeben. Über den gesperrten Teil kann der Bundesrat verfügen, sobald die neue Finanzierung für die Neat gesichert ist. Dies liegt in einiger Ferne; ich denke, der mutmassliche Termin für die Volksabstimmung werde ungefähr im Sommer 1998 sein. Die freigegebenen Gelder reichen für eine unterbrechungsfreie Fortsetzung des Bauprogramms noch etwa bis Mitte 1997 aus.

In der allerneuesten Botschaft – die ich noch nicht gesehen habe, die aber verabschiedet sein soll – soll nun dem Parlament die Freigabe der im Rahmen des zweiten Verpflichtungskredits gesperrten Gelder beantragt werden. Diese «Deblockierungsvorlage» wird der Nationalrat als Erstrat behandeln, parallel zur Beratung der vorliegenden Botschaft, die er als Zweitrat in Angriff nehmen wird. Die «Deblockierungsvorlage» wird das Parlament in eine sehr verzwickte Lage bringen, erscheint es doch als politisch einigermassen riskant, eine Volksabstimmung über neue Abgaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs durchzuführen, wenn die Bauarbeiten ohne gesicherte Finanzierung, auf Pump quasi, in vollem Gange sind.

Zu den Randbedingungen der Neat, zuerst zum europäischen Umfeld: Im Rahmen der EWR-Verhandlungen verlangte die EU seinerzeit einen 40-Tonnen-Transitkorridor auf der N2 – seit heute ist das die A2 – durch die Schweiz. Dies war damals bekanntlich für unser Land nicht akzeptabel. Die Antwort der Schweiz auf die Forderungen der EU nach einem angemessenen Schweizer Anteil am alpenquerenden Güterverkehr und auf Rücknahme des Umwegverkehrs war die Neat: Rücknahme des Umwegverkehrs ja, aber «à notre façon», auf der Schiene. Deshalb wurde die Neat in das

Transitabkommen aufgenommen. Hier verpflichtet sich die Schweiz zur Erstellung einer Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano mit zwei Basistunneln sowie zum Bau eines Basistunnels am Lötschberg. Ich zitiere aus dem Abkommen: «Die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes werden dem Verkehr im Jahre 2005 übergeben.» Zu finden ist dieses Zitat im Anhang 2 Buchstabe C Ziffer 1 des Transitabkommens.

Legt man das Transitabkommen von seiner Zielsetzung her aus, ist ihm Genüge getan, wenn bis im Jahre 2005 ausreichend attraktive Angebote für den alpenquerenden Bahn-gütertransit durch die Schweiz gemacht werden können. Das, aber auch die Umsetzung des Alpenschutzartikels rufen nach Sofortmassnahmen, unter anderem nach der «rollenden Autobahn». Eine zeitgerechte Realisierung gemäss Transitabkommen auch nur eines Basistunnels scheint kaum mehr möglich zu sein, auch am Lötschberg nicht.

Wichtig ist, dass Volk und Stände bald ihr Ja zu einer reduzierten Neat erteilen. Nur so erhalten wir eine rechtlich und finanziell abgesicherte Grundlage für die bedarfsgerechte Erhöhung der Kapazitäten im Gleichschritt mit der Umlagerung Strasse/Schiene mittels marktwirtschaftlichen und fiskalischen Instrumenten.

Der Abschluss des Landverkehrsabkommens mit der EU harzt; dies auch ohne unbedachte Störmanöver von Leuten, die unsere Innenpolitik nach Österreich tragen. Ziel des Landverkehrsabkommens mit der EU mit Blick auf die Neat ist es, eine gegenseitig abgestimmte Verkehrspolitik für den gesamten Alpenraum zu definieren. Eine koordinierte Bahnpolitik im Alpenraum soll verhindern, dass dereinst ein Preiskrieg, ein Dumping, zwischen Mont-Cenis, Neat und Brenner ausgetragen wird. Nicht nur die Bahntarifpolitik muss koordiniert werden, sondern auch die fiskalische Belastung des Strassengüterverkehrs.

Mit der Bundesrepublik Deutschland wurde am 6. September 1996 durch die beiden Verkehrsminister ein Abkommen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur Neat unterzeichnet. Die Kommission hat dieses Geschäft aus Zeitgründen nicht zu Ende beraten können. Sie hat noch keine Beschlüsse gefasst. Es wird vermutlich in der Frühjahrs-session hier zur Behandlung kommen. Dies stört bzw. behindert indessen die Behandlung der vorliegenden Vorlage betreffend die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht.

Die Zusammenarbeit mit Italien auf beiden Achsen – Lötschberg-Simplon und Gotthard – soll in einem ähnlichen Abkommen wie dasjenige mit der BRD fixiert werden. So haben es die Verkehrsminister beider Länder kürzlich vereinbart. Die Kommission hat Vertreter des Verkehrsministeriums sowie der Staatsbahnen Italiens angehört. Italien ist in bezug auf die Varianten Lötschberg-Simplon und Gotthard indifferent, d. h., es wartet den Entscheld der Schweiz ab. Als EU-Mitglied hält es grundsätzlich an beiden Achsen fest, lässt aber durchblicken, dass Schwergewichtssetzungen punkto Personenfernverkehr und Güterverkehr auf je eine der beiden Achsen nicht ausgeschlossen sind. Aus italienischer Sicht ist insbesondere der Grossraum Mailand vom Güterfernverkehr zu entlasten.

Auf die Planungen in Frankreich für einen Basistunnel am Mont-Cenis – unter Einbezug Italiens natürlich – und in Österreich mit dem Brenner habe ich bereits hingewiesen. Die beiden Alpendurchstiche Mont-Cenis und Brenner müssen in unsere Bedarfs-, Kapazitäts- und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen einbezogen werden. Auch dies spricht für eine bedarfsgerechte Etappierung der Neat. Vier sich konkurrierende Achsen könnten dazu führen, dass letztlich keine rentabel wäre. Diese Überlegungen zeigen die Relativität unseres Streites um Gotthard und/oder Lötschberg doch mit aller wünschbaren Deutlichkeit auf.

Eine weitere Randbedingung der Neat ist der Alpenschutzartikel. Artikel 36sexies Absatz 2 unserer Verfassung verlangt: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» So einfach ist diese Bestimmung – in ihrer Absolutheit – formuliert. Sie ist bis zum Jahr 2004 umzusetzen (Art. 22 Übergangsbestimmungen BV).

Die Europäische Union befürchtete bei wörtlich stringenter Umsetzung einen zusätzlichen Umfahungsverkehr über französische und österreichische Alpenübergänge und die Behinderung des Warenaustausches zwischen Italien und den nördlichen EU-Partnern durch hohe Abgaben, durch den sogenannten Alpenriegel. Erst nachdem eine nichtdiskriminierende Umsetzung vom Bundesrat konzipiert war, konnten die blockierten bilateralen Verhandlungen fortgesetzt werden.

Die Umsetzung des Alpenschutzartikels basiert auf marktwirtschaftlichen und fiskalischen Instrumenten: die LSVA als Sockelmassnahme, die Alpentransitabgabe als zusätzliche Abgabe im besonders sensiblen Alpenraum und im Gegenzug dazu die Produktivitätssteigerung des Bahngüterverkehrs – Aufträge für Sofortmassnahmen in dieser Richtung sind vom Chef EVED kürzlich erteilt worden, und zwar unter dem Stichwort der «rollenden Autobahn» im 24-Stunden-Betrieb auf der Lötschberg- und auf der Gotthardachse. Erste Ergebnisse der Studien seitens Bahnen sollten bis Ende 1996 vorliegen.

Wie rasch die von der Alpen-Initiative geforderte Umlagerung realisiert werden kann, ist offen. Das Tempo der Umsetzung hängt zur Hauptsache von der Zustimmung zur LSVA – Ihre Kommission hat im Rahmen der Beratung dieser Vorlage einhellig Eintreten beschlossen – und von der Attraktivität des Bahnangebotes ab, d. h., es hängt davon ab, ob es vom Markt als einladend genug angesehen wird. Die Bahn muss attraktiver und billiger sein als die strassenseitige Durch- und Umfahrung der Schweiz. Hier lauert eine mehrfache Ungewissheit: Erhalten wir die LSVA? Kann die Bahn attraktiv genug offerieren? Akzeptiert der Markt dann, europäisch gesehen, diese beiden ersten Voraussetzungen?

Wieviel und bis wann kann im Idealfall von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden? Zunächst wäre bis zum Jahr 2004 ein Fahrtenaufkommen im Ausmass des alpenquerenden Transitverkehrs durch unser Land zu verlagern. Das sind heute 530 000 Fahrten. Dazu kommt der Umwegverkehr von rund 600 000 Fahrten. Er wird mit dem Bahnangebot jedoch nicht vollständig zurückgenommen, weil ein Viertel der Verladestandorte nicht optimal situiert ist. Zusammen mit dem weiteren Verkehrswachstum wären im Jahr 2005 Verladeplätze für rund 1,5 Millionen Schwerverkehrsfahrzeuge anzubieten. Wie gesagt: Das sind Idealvorstellungen!

Angesichts solcher Zahlen stellt sich die Frage: Welche Kapazitäten sind bis wann zu schaffen? Kapazität lässt sich nicht einfach in Form einer fixen Zahl festlegen, sondern sie hängt unter anderem auch von den Zuglängen, vom restlichen Verkehr auf der betreffenden Achse und vom Fahrplan der Züge ab. Nachfrageprognosen und Kapazitätsangaben beruhen immer auf Annahmen und sind naturgemäss mit Unsicherheiten verbunden. Die Kommission hat sich deshalb für ein flexibles Programm und für ein vorsichtiges Vorgehen entschieden.

Sicher ist, dass die Umsetzung des Alpenschutzartikels bis zum Jahr 2004 auf den Vier-Meter-Korridor für den begleitenden kombinierten Verkehr, Huckepack, angewiesen ist. Dieser ist nur auf der Lötschberg-Simplon-Achse, und zwar auf der Bergstrecke, kurzfristig auf eine höhere Leistung zu bringen. In erster Linie soll daher der Huckepackkorridor über die bestehende Lötschberg-Simplon-Achse optimiert werden. Nur wenn dies zusammen mit dem späteren Gotthard-Basistunnel zur Umsetzung des Alpenschutzartikels nicht ausreicht, soll der redimensionierte Lötschberg-Basistunnel gebaut werden.

Zur Wirtschaftlichkeit und zur finanziellen Belastbarkeit von Bund und Bahnen: Eine detaillierte und umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung konnte die Verwaltung – aus objektiven Gründen – bis heute nicht vorlegen. Eine absolute Gewissheit über die genaue zukünftige Nachfrage und das genaue künftige Tarifniveau wird man nie haben. Die Wirtschaftlichkeitsanalysen sind Entscheidungshilfen, entbinden aber die Politik nicht von Entscheiden. Aber auch eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsanalyse wird zum Ergebnis führen, dass die Neat zwar einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist, aber betriebswirtschaftlich nicht garantiert sicher

rentabel ist, und zwar in allen Varianten nicht. Auch von daher gesehen ist Vorsicht geboten.

Wir alle kennen das Ausmass der Verschuldung des Bundes und die finanzielle Situation der SBB. Wenn wir den Verschuldungsgrad über die maximal 25 Prozent anheben – die Kommission hat entsprechende Anträge abgelehnt –, werden wir in neue Bahnsanierungen hineinmarschieren respektive -fahren, die durch den Steuerzahler zu berappen sein werden. Die Bahnreform, die vor der Türe steht, wird uns 14 Milliarden Franken kosten.

Warum nun die Etappierung gemäss Lösung der Kommissionsmehrheit und nicht eine andere? Was spricht für den Gotthard in erster Etappe? Der mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels im Güterverkehr erzielbare Kapazitätssprung ist ganz klar höher als mit einem Lötschberg-Basistunnel, nämlich doppelt so hoch. Sodann: Nur eine Flachbahn als Schnellbahn im Personenfernverkehr, in einem Zug unter den Alpen hindurch, verbindet die dichtbevölkerten nördlichen Teile unseres Landes mit den oberitalienischen Zentren auf effiziente Art und Weise und erschliesst damit grosse Marktpotentiale. Rund 3 Millionen Einwohner finden sich im Einzugsgebiet der Gotthardachse, doppelt so viele wie im Einzugsgebiet des Lötschbergs. Entsprechend sind heute schon die Zahlen der Reisenden. Der Gotthard ist die kürzeste Verbindung zwischen den Ballungsräumen im Norden und Süden Europas. Die Gotthardachse bindet die Ostschweiz und das Tessin an die Neat an. Sie entlastet die A 2. Dazu kommt, dass mit einer runden halben Milliarde Franken an Zusatzinvestitionen die heutige Lötschbergachse optimiert und deren Leistung gesteigert werden kann. Die in zweiter Etappe vorgesehene Erstellung des Lötschberg-Basistunnels wird in Reserve gehalten. Die Kapazitätserweiterungen in erster Etappe dürften bis gegen die Jahre 2015–2020 genügen.

Selbstverständlich kann über eine umgekehrte Etappierung, d. h. zuerst Lötschberg- und dann erst Gotthard- und Ceneri-Basistunnels, diskutiert werden. Auf die Vorteile dieser Lösung sind wir in den vergangenen Tagen in unzähligen Zuschriften hingewiesen worden. Die Argumente sind bekannt und werden auch hier noch ausgebreitet werden.

Über die Probleme der Geologie werden wir uns in der Detailberatung vermutlich umfassend unterhalten können.

Ich möchte abschliessend in bezug auf die Variante der Kommissionsmehrheit unterstreichen: Sie bringt bedarfsgerecht angelegte Etappen, die kurzfristig – auf alle Fälle auf das Zieljahr 2005 des Transitvertrages – und mit vertretbarem Aufwand auf der bestehenden Lötschbergachse eine Verbesserung des Angebotes im alpentransitierenden Güterverkehr bringen. Die Variante der Kommissionsmehrheit bringt bis ungefähr 2010 mit dem Gotthard den dannzumal vermutlich nötigen Kapazitätssprung im Güterverkehr. Sie erschliesst die grossen Bevölkerungsagglomerationen nördlich und südlich der Alpen direkt. Für die Westschweiz und das Wallis entscheidend sind die gute Anbindung an das französische TGV-Netz und die betriebliche Aufwertung der Simplonlinie sowie ein Autoverlad für Personenwagen am Lötschberg zu attraktiven Bedingungen.

Ich überspringe hier mit Blick auf die Detailberatung die Ausführungen zur Finanzierung. Ich füge nur bei, dass wir im Grundsatz dem Bundesrat folgen, jedoch die maximal möglichen Plafonds bei den Sonderfinanzierungen absenken und damit die sogenannte Strassenlastigkeit der Vorlage verringern.

Die Kommission hat den Grundgedanken der von den Strassenverkehrsverbänden postulierten Lösung mit dem Investitionsfonds für den öffentlichen Verkehr übernommen. Weitere Darlegungen folgen, wie gesagt, in der Detailberatung. Eine kurze Schlussbetrachtung: Die eidgenössischen Räte sind mit dieser komplexen Vorlage gefordert. Sie haben sie so auszugestalten, dass sie dereinst vor Volk und Ständen eine Chance hat, und das ist keineswegs so selbstverständlich, wie gewisse Prognostiker das immer wieder lauthals verkünden. Das Gegenteil ist der Fall. Der Souverän ist misstrauisch und finanziellen Risikounternehmen abgeneigt. Wir sind nicht die einzigen, die Alpendurchstiche bauen wollen

bzw. bauen müssen. Wir sind in die Verkehrspolitik der EU und unserer Nachbarn eingebettet. Sie bestimmen – ob uns das passt oder nicht – unsere Programme, das Tempo ihrer Umsetzung und deren Erfolg mit.

Gehen wir also mit Umsicht und Vorsicht zu Werk, in genügend grossen Schritten zur rechten Zeit und nicht in einem einzigen «grossen Sprung nach vorn». Wir sind alle aufgefordert, unsere Regional- und Partikularinteressen zurückzustellen. Es ist unmöglich, sämtliche Forderungen, die die Kommission aufgetischt erhalten hat, zu erfüllen, möge auch jede einzelne noch so gut begründet sein. Wir sind zur Konzentration auf das Wesentliche und Zentrale gezwungen. Wenn wir zulassen, dass der Karren überladen wird, kippt das Fuder und landet im Nichts, bzw. es wird vom Souverän dereinst dorthin befördert – zum Schaden aller, eingeschlossen aller hier mit absoluter Vehemenz vorgetragenen regionalen Interessen. Die Nulllösung gilt es zu vermeiden.

Folgen Sie den Anträgen der Kommissionsmehrheit. Auch in diesem Rat, der Kammer der Kantone, sind wir aufgerufen, die Lösung zu wählen, die am ehesten im Interesse des Ganzen liegt. Nicht alles für alle, sondern ein Optimum, das letztlich dem Ganzen im Interesse aller dient: das ist die Zielsetzung.

Schoch Otto (R, AR): Ich habe Ihnen einen Nichteintretensantrag gestellt, den Sie auf Ihren Pulten vorgefunden haben. Dieser Nichteintretensantrag – das muss ich ganz deutlich sagen – ist aber nur verständlich und macht nur Sinn in Kombination mit einer Motion, die ich ebenfalls heute eingereicht habe. Ich hätte mir gewünscht, dass diese Motion auch auf die Pulte ausgeteilt worden wäre. Offenbar ist das aber, wie man mir gesagt hat, nicht möglich. So ändern die Zeiten! «Tempora mutantur», kann ich da nur sagen. Im letzten Herbst konnte ich noch Weisungen erteilen, jetzt kann ich nur noch Wünsche anbringen.

So muss ich Ihnen den Inhalt dieser Motion verlesen. Ich bin Ihnen dankbar dafür, wenn Sie gut zuhören: «Ich möchte den Bundesrat beauftragen, einen referendumpflichtigen Bundesbeschluss betreffend die Aufhebung des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, den sogenannten Alpentransitbeschluss, vorzulegen und gleichzeitig eine neue Neat-Vorlage mit nur einer Alpentransitachse zu unterbreiten.»

Sie stellen fest, worum es geht. Ziel meines Nichteintretensantrages in Kombination mit dieser Motion ist es also durchaus nicht, einfach nichts zu unternehmen; das um so weniger, als dann, wenn wir nicht eintreten und auch sonst nichts machen würden, ja einfach der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991, über den das Volk abgestimmt hat, in Kraft bleiben würde. Es würde dann bei diesem seinerzeitigen Bundesbeschluss mit allen seinen Mängeln sein Bewenden haben, und das will ich nicht. Ich will und befürworte vielmehr den Bau einer Neat.

Ich bin mit dem, was ich zu erreichen trachte, wahrscheinlich recht nahe bei dem, was auch der Bundesrat realisieren möchte, und noch viel näher – vor allem, nachdem ich Herrn Loretan jetzt gehört habe – bei dem, was die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates will. Ich mache mir aber andere Grundsatzüberlegungen als der Bundesrat und als die Kommission. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission lassen sich nämlich vom Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 leiten, und sie verfangen sich in diesem Bundesbeschluss. Sie können sich deshalb nicht lösen von der Idee einer Netzvariante, und sie können sich auch nicht lösen von der ganzen Peripherie, die wir seinerzeit in diesen Bundesbeschluss hineingepackt haben. Schon damals wussten Sie, wusste ich und wusste eigentlich in diesem Land jedermann, dass wir diesen Bundesbeschluss überladen hatten. Mittlerweile weiss jedes Kind, dass weder die Netzvariante noch die ganze Peripherie so, wie sie damals vorgesehen waren, in Frage kommen und realisiert werden können.

Die Netzvariante ist zu teuer. Wir haben falsche Kostenschätzungen gemacht, und wir haben mit Bezug auf die Fi-

nanzierung zuwenig Überlegungen angestellt. Die Netzvariante bringt auch, zumindest für den Moment, zuviel Kapazität, und die Peripherie war sowieso viel zu ambitiös. Das können wir uns im Moment einfach nicht leisten.

Wir müssen also zurückbuchstabieren. Das versucht der Bundesrat, das versucht auch die Kommission. Aber sie können es nicht konsequent tun, weil sie mit ihren Füssen in den «Sümpfen» des seinerzeitigen Bundesbeschlusses steckenbleiben. Es ist daher klar: Wir müssen, um neu disponieren zu können, auf Null zurückbuchstabieren, bei Null wieder beginnen und dann eine ganz neue Lösung finden, die finanzierbar ist, die von den Kapazitäten her Sinn macht und die – wahrscheinlich ist das der schwierige Punkt – auch politisch akzeptiert werden kann. Das ist der Sinn meines Antrages, und das will ich damit erreichen.

Es stellt sich die Frage, ob in diesem Zusammenhang demokratische Bedenken entstehen könnten, denn über den Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 hat bekanntlich – ich habe bereits darauf hingewiesen – das Volk entschieden. Ich meine aber, auch das Volk dürfe zu besseren Einsichten kommen, vor allem dann, wenn es vorgängig der Abstimmung durch das Parlament und auch durch den Bundesrat mit falschen Informationen, mit übertriebenen Hoffnungen bedient worden ist. Genau diese Situation haben wir hier. Die demokratische Legitimation des Prozedere, das ich Ihnen unterbreite, ergibt sich so oder so – in rechtsstaatlicher Hinsicht ist das unproblematisch –, wenn wir einen neuen referendumpflichtigen Bundesbeschluss fassen und wenn dann die Möglichkeit bestehen würde, gegen den Bundesbeschluss, mit dem der frühere Bundesbeschluss aufgehoben werden soll, wiederum das Referendum zu ergreifen. In dieser Hinsicht bestehen also aus rechtsstaatlich-demokratischer Sicht überhaupt keine Probleme.

Was könnten die Nachteile sein, die gegen meine Art des Vorgehens sprechen? Es gibt ein einziges Argument, das dagegen ins Feld geführt werden könnte, und das ist der Zeitfaktor. Ich bin aber davon überzeugt, dass wir praktisch überhaupt keine Zeit verlieren, wenn der Bundesrat rasch und entschlossen reagiert und wenn das Parlament mitmacht. Denn falls Sie eintreten und auf dem jetzt eingeschlagenen Weg weiterfahren sollten, dann werden Sie feststellen, dass wir so oder so mit den Zeitfaktoren und den Vorgaben, die wir erfüllen müssen, in Konflikt geraten. Wir werden die Zeitlücke nicht einhalten können, wie sie vom Transitvertrag her eingehalten werden müsste, und wir werden auch die Zeitlücke nicht einhalten können, wie sie bezüglich der Alpenschutz-Initiative respektiert werden müsste. Wir werden also so oder so Probleme haben.

Ich bin überzeugt davon, dass die Probleme bei einem Neustart bei Null nicht grösser werden. Im Gegenteil: Wir sind dann von all dem überflüssigen Ballast befreit, den wir mitschleppen und mit dem wir uns laufend auseinandersetzen müssen.

Schauen Sie nur einmal die Vorlage des Bundesrates an, und nehmen Sie die zahllosen Anträge zur Hand, die dazu in der Kommission und ausserhalb der Kommission eingereicht worden sind: Schon allein daraus ersehen Sie, wie komplex, wie unübersichtlich, wie diffus die Situation geworden ist! Das alles würde ganz entscheidend vereinfacht, wenn wir die Möglichkeit hätten, ohne den alten Ballast neu zu starten.

Im übrigen muss – wenn wir vom Zeitfaktor sprechen – auch mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass das, was dem Volk obligatorisch zur Annahme vorgelegt werden muss, nämlich der Verfassungsartikel, die Hürde der Volksabstimmung nicht nimmt. Diese Möglichkeit ist sehr konkret in Rechnung zu stellen, und dann haben wir so oder so Zeit verloren, die niemand mehr zurückbringen kann. Dann sind wir wesentlich ungünstiger dran, als wenn Sie jetzt Tabula rasa machen und neu beginnen. Ich meine deshalb, der Zeitfaktor sei der einzige Einwand, den man bringen könnte. Aber er ist ein Einwand, der bei Lichte besehen nicht ernst genommen werden kann. Er bringt effektiv gegenüber dem, was jetzt auf dem Tisch des Hauses liegt, keine spürbaren Nachteile.

Ich fasse zusammen: Wir, der Bundesrat, das Parlament und sicher auch das Volk brauchen und wollen eine neue Alpen-

transversale. Wir wollen aber nicht das, was das Volk 1992 auf unsere Empfehlung hin – ich bin eingeschlossen, ich habe auch ja gesagt – beschlossen hat. Das ist mittlerweile klar. Wir haben uns damals in einer leicht überreizten Stimmung zu einer Lösung verleiten lassen, die zu gross und zu teuer ist. Wir müssen daher die Fesseln sprengen, wir müssen uns von den Fesseln befreien, die wir uns selbst angelegt haben. Das bedingt, dass wir den Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991, dem das Volk im Jahre 1992 zugestimmt hat, aufheben, dass wir neu beginnen und meine Motion umsetzen. Ich bin Ihnen in diesem Sinne dankbar, wenn Sie dem Nicht-eintretensantrag zustimmen können.

Reimann Maximilian (V, AG): Nach dem, was ich bis anhin alles über diese Vorlage gelesen und gehört habe, sei es in der Botschaft, in den Medien oder eben aus dem Munde des Kommissionspräsidenten wie auch des Erstvotanten, Herrn Schoch, habe ich ein ungutes Gefühl. Ich hätte grosse Mühe – vermutlich bin ich in dieser Hinsicht nicht alleine in diesem Plenum –, mich heute oder morgen in dieser baulichen Jahrhundertfrage bereits definitiv festzulegen. Mir fehlen für die endgültige Meinungsbildung einfach noch gewichtige Fakten. Aus meinem dreigliedrigen Rückweisantrag ersehen Sie, welche ich im einzelnen meine.

Erlauben Sie mir dazu noch folgende Bemerkungen:

1. Zum finanziellen Aspekt: Hier steht die Frage im Vordergrund, ob die Kantone, die letztlich den Zuschlag für diese Infrastrukturprojekte erhalten werden, nicht in einem gewissen Rahmen in die Finanzierung mit einbezogen werden könnten bzw. ob sie bereit wären, einen Beitrag zu leisten. In der Botschaft, Seite 99, beschränkt sich der Bundesrat in einem Abschnitt von drei Zeilen auf die lapidare Feststellung, dass die beantragte Finanzierung keine direkten Folgen für die Kantone habe. Nun wissen wir aber vom Kanton Tessin, dass er gewillt wäre, einen Beitrag – wenn ich mich richtig erinnere von 400 Millionen Franken – an die Realisierung der Gotthardachse beizusteuern. Vermutlich würden sich auch andere Kantone ähnlich positiv verhalten, wenn man sie anfragen würde. Jedenfalls lese ich aus der Flut von Zuschriften, die wir in den letzten Tagen von vielen involvierten Kantonen und Gemeinden erhalten haben, zumindest nichts Gegenteiliges heraus.

Man will die Neat, und wer derart energisch fordert, sagt kaum nein, wenn er um eine bescheidene bis angemessene Mitfinanzierung angegangen wird. Es ist durchaus vorstellbar, dass Teilprojekte – wie Sonderwünsche für Lärmschutzmassnahmen, Autoverladevorrichtungen, Zugangswege usw. – in die kantonale Mitfinanzierung einbezogen werden könnten. Ich erwarte vom Bundesrat, dass er in dieser Hinsicht die erforderlichen Abklärungen noch treffen wird. Aus einem Gespräch vom letzten Samstag mit dem Finanzdirektor meines Kantons, Regierungsrat Ulrich Siegrist, ging jedenfalls klar hervor, dass er einem solchen Ansinnen gegenüber durchaus offen wäre.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Finanzierungsschlüssel hat ohnehin kaum Aussicht, vom Souverän angenommen zu werden, ist er doch zu einseitig auf den privaten Verkehr ausgerichtet. Eine Änderung dieses Schlüssels würde zweifellos die Chance der Vorlage in der Volksabstimmung verbessern.

2. Zur europäischen Komponente: Das Transitabkommen verpflichtet die Schweiz bekanntlich nicht, gleichzeitig beide Achsen zu realisieren. Die Etappierung des Neat-Netzprojektes ist also ausdrücklich zulässig, und ich begrüsse es, dass der Bundesrat diese wichtige Feststellung auf Seite 103 der Botschaft selber gemacht hat.

Demgegenüber verlangt das Transitabkommen in Artikel 4 Koordination und Kooperation zwischen den Vertragspartnern. Das bedeutet, auf die heutige Etappierungs- und Redimensionierungsdiskussion in der Schweiz übertragen, dass wir diesbezüglich die Prioritäten, Wünsche und Begehren unserer europäischen Partner kennen müssen. Mir ist aber nicht bekannt, dass in dieser Hinsicht über das hinaus, was wir vom Kommissionspräsidenten, Herrn Loretan, erfahren haben, konkrete Regierungsgespräche mit Brüssel oder mit unseren direkten Nachbarn geführt worden sind.

Bekanntgeworden ist lediglich jene Intervention, die die inoffizielle Mission der SP Schweiz in Wien vorgenommen hat. Diese SP-Mission, die offenbar in vollem Wissen unseres Verkehrsministers durchgeführt worden ist, kann man, extensiv ausgelegt, als Koordinationsgespräch im Sinne des soeben zitierten Artikels 4 des Transitabkommens betrachten. Anstössig ist nur, dass diese Mission offenbar hinter dem Rücken des Gesamtbundesrates durchgeführt worden ist. In diesem Zusammenhang bitte ich den zuständigen Bundesrat, also Sie, Herr Leuenberger, um die Beantwortung folgender Fragen – ich werde sie Ihnen noch schriftlich überreichen –:

– Wie weit war die «Mission Wien» mit Ihnen und dem Gesamtbundesrat abgesprochen?

– Hat diese SP-Mission nach heutigem Kenntnisstand unserem Land Schaden zugefügt?

– Können Sie dementieren, dass weitere solche «Schattenmissionen» vorgenommen wurden, etwa nach Paris, Bonn oder Brüssel?

– Halten Sie es für richtig, dass solche Missionen einseitig über einen Parteikanal abgewickelt werden – wohl wissend, dass sich an der Spitze der Delegation mit Herrn Bodenmann eine Art von «diplomatischem Elefanten im Porzellanladen» befunden hat?

Dass solche Missionen durchgeführt werden, ist im Geiste des Transitabkommens, nur müssen die richtigen Leute damit betraut werden. Jedenfalls wäre es für unsere Detailberatung von grösster Wichtigkeit, zu wissen, welche Prioritäten man in der EU gegenüber einer etappierten oder gar redimensionierten Neat anzubringen hat.

3. Zum künftigen Verlauf der Güterströme in Europa: Es wäre wirtschafts- und finanzpolitisch völlig unverantwortlich, Transportkapazitäten aufzubauen, die an den künftigen Realitäten und Bedürfnissen vorbeizielten. In diesem Punkt ist die Botschaft des Bundesrates trotz ihren 177 Seiten äusserst dürftig ausgefallen. Kommt hinzu, dass sich die Güterströme auf dem europäischen Kontinent seit der politischen Wende anders entwickelt haben, als sie noch der Neat-Projektierung zugrunde gelegt wurden. Deshalb steht für mich bis zum Beweis des Gegenteiles eindeutig fest, dass die ursprüngliche Netzvariante völlig überdimensioniert ist.

Eine neue Studie über den Quell-Ziel-Verlauf der künftigen Hauptströme der Gütertransporte auf unserem Kontinent ist meines Erachtens deshalb unabdingbar. Eine solche Studie muss uns unbedingt vor dem Entscheid über die zu realisierende Variante vorgelegt werden. Wir kommen deswegen baulich nicht in Verzug. Mit dem Ausbau der heutigen Lötschberg-Simplon-Strecke auf eine Eckhöhe von vier Metern verfügen wir bekanntlich noch über Jahre hinaus über ausreichende Gütertransportkapazitäten im Nord-Süd-Verkehr. Soviel zur Begründung meines Rückweisantrages.

Sollte der Rat trotzdem morgen entscheiden wollen, dann müsste ich mich auf folgende zwei Eckwerte beschränken:

1. Die Beschränkung auf den Bau eines Basistunnels ist angezeigt, wobei für mich zur Stunde die Lötschberg-Variante noch mehr Pluspunkte aufweist als der Gotthard-Basistunnel. Damit bin ich wie Kollege Schoch von meiner ursprünglichen Zustimmung zur gesamten Netzvariante bewusst abgekommen. Als wir selnerzeit, 1991, im Parlament die ursprüngliche Vorlage behandelt haben, hat uns niemand gesagt, dass die Europäische Union drei Jahre später, anlässlich des EU-Gipfels von 1994 in Korfu, mit dem Brenner und dem Mont-Cenis zwei weitere Alpen-Basistunnels beschliessen würde.

In diesem Sinne habe ich volles Verständnis – um nicht zu sagen: Sympathie – für den Antrag Schoch.

2. Bei der Finanzierung käme für mich nur jene Variante in Frage, die den privaten Verkehr am wenigsten zusätzlich belasten würde. Weichen wir von diesem Prinzip ab, so ist der totale Scherbenhaufen vorprogrammiert, und das wollen und können wir uns letztlich nicht leisten.

Brändli Christoffel (V, GR): Gestatten Sie mir vorerst eine nicht ganz ernstgemeinte Vorbemerkung: Ich wurde vorhin von einem Journalisten gefragt, ob ich für ein Loch oder zwei

Löcher sei. Ich habe ihm geantwortet, dass ich mich vor allem dafür einsetzen würde, dass das dritte Loch, nämlich jenes der Bundeskasse, nicht unnötig vergrössert werde. Ich bitte Sie, meinen Rückweisungsantrag auch in diesem Sinne zu verstehen.

Mit der Volksabstimmung von 1992 sind die Weichen gestellt worden. Die Weichen müssen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen heute aber neu gestellt werden. Dies ist auch die Zielsetzung des Bundesrates in seiner Botschaft vom 26. Juni 1996. Dabei scheint mir klar zu sein: Die Weichen müssen neu gestellt werden, d. h., wir müssen unsere Verantwortung wahrnehmen und eine Vorlage präsentieren, welche im Rahmen der ursprünglichen Volksbeschlüsse mehrheitsfähig ist.

Dabei haben wir nach meiner Meinung folgende Grundsätze zu beachten:

1. Für den Stimmberechtigten ist möglichst grosse Transparenz zu schaffen; er soll wissen, worüber er abstimmt.
2. Die Schweiz muss durch eine optimale Ausgestaltung von Hauptachsen – sowohl im Nord-Süd- wie auch im Ost-West-Verkehr – in eine europäische Verkehrskonzeption eingebettet werden.
3. Die Verbindung zu diesen Hauptachsen ist durch einen Ausbau der innerstaatlichen Verbindungen für alle Regionen gleichwertig sicherzustellen.
4. Das Ausbauprogramm ist so zu etappieren, dass die Finanzierung möglich wird, wobei diese teils über eine Mehrbelastung der Strasse, teils über andere Mittel zu erfolgen hat. Wie ist die Vorlage des Bundesrates aus dieser Sicht zu beurteilen?

Zu Punkt 1, zur Schaffung der grösstmöglichen Transparenz für den Stimmberechtigten: Mit der Multipacklösung Neat, TGV-Anschluss im Westen (teilweise neu), «Bahn 2000», erste und zweite Etappe, ist diese Transparenz nicht gegeben. Die Anträge der Kommission verbessern die Vorlage in diesem Punkt nicht; vielmehr sind sie noch schwammiger. Während der Bundesrat beispielsweise Investitionen im Ausland, die heute im Detail noch nicht feststehen, zumindest beim Namen nennt, will die Kommission Geld für den «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz» bereitstellen.

Niemand kann heute genau sagen, was damit gemeint ist, geschweige denn, wie hohe Kosten dieses Ansinnen verursachen wird. Allein für den TGV-Anschluss Westschweiz spricht die Botschaft von 1,2 Milliarden Franken. Trotzdem soll der Stimmbürger bereits heute die Finanzierung für das Vorhaben grundsätzlich sicherstellen. Mit solchen Verflechtungen gefährdet man das Anliegen, um das es hier eigentlich geht, nämlich die Realisierung der Neat, beträchtlich.

Ich bin nicht gegen eine Gesamtschau – ich werde darauf noch zurückkommen –, aber ich bin dezidiert dafür, dass die einzelnen Elemente dem Volk separat unterbreitet werden. Damit kann auch vermieden werden, dass die Neat-Vorlage durch ein Wunschkonzert der Regionen in einer Art und Weise angereichert wird, die sich mit unseren finanziellen Möglichkeiten nicht mehr verträgt. Bei einem solchen Vorgehen kann auch die Einheit der Materie besser sichergestellt werden.

Zu Punkt 2, zur Einbindung der Schweiz sowohl im Nord-Süd-Verkehr wie auch im West-Ost-Verkehr in die Hauptachsen Europas: Die schweizerische Verkehrspolitik war bisher zu stark darauf fixiert, eine Verbindung von Norden nach Süden sicherzustellen. Ein eigentliches Konzept ist – zumindest europäisch – kaum auszumachen. Betrachtet man beispielsweise die Verbindung vom Norden Deutschlands in den Süden Italiens bei der Strasse, so stellt man fest – ich sage das etwas vereinfachend –, dass man doppelspurig bis in die Schweiz fährt, dann einspurig den Gotthard traversiert, was die bekannten Staus provoziert, und dann zweispurig weiterfährt. Bei der Bahn ist es umgekehrt: Wir reisen auf einer Strecke an, traversieren die Alpen vorläufig auf zwei, in Zukunft sogar auf vier Achsen, um dann auf einer Achse weiterzufahren.

Im Ost-West-Verkehr gibt es wenig Ansätze für verkehrsgerechte Lösungen. Während im Westen Anschlüsse an den

TGV mit Verbindungen nach Paris bestehen – zugegebenermassen noch nicht optimiert –, bestehen vom Kanton St. Gallen aus Verbindungen nach Osten. Von der Südostschweiz und insbesondere von Graubünden aus – immerhin die grösste Ferienregion in der Schweiz – fehlen sie vollständig.

Es liegt mir fern, hier neue Projekte zu fordern; aber es scheint mir notwendig, auf die fehlende Konzeption hinzuweisen, weil nur diese sicherstellen würde, dass wir heute mit der Erfüllung regionaler Zusatzwünsche nicht falsche Prioritäten setzen.

Zu Punkt 3, zu den innerstaatlichen Verbindungen zu den Hauptachsen: Wenn ich von Hauptachsen spreche, dann verstehe ich darunter eine Achse Nord-Süd und eine Achse West-Ost. Es ist für die einzelnen Regionen nicht entscheidend, ob sie an einer Achse liegen, sondern es ist entscheidend, ob die Verbindungen zu diesen Achsen optimal sind. Ich habe aus diesem Grunde im letzten Jahr in einem Postulat vom Bundesrat verlangt, einen Bericht über die gleichwertige Erschliessung aller Regionen der Schweiz zu erarbeiten. Im Zusammenhang mit der Neat wurden vor allem die Analyse und die Darstellung der erwähnten Verbindungen im Rahmen der Botschaft zur Neat gefordert. Der Vorstoss wurde von rund 30 Mitgliedern unseres Rates unterstützt. Der Bundesrat nahm das Postulat entgegen. Bedauerlicherweise finden sich nun aber in der Botschaft keine schlüssigen Aussagen zu dieser Frage. Dies ist aber unabdingbare Voraussetzung, um eine Gesamtbeurteilung der Vorlage vornehmen zu können.

Zu Punkt 4, zur Finanzierbarkeit und zu den Trägern der Finanzierung: In bezug auf die Finanzierung gibt es zwei Aspekte zu beurteilen: Erstens: Was soll finanziert werden? Zweitens: Wie soll es finanziert werden?

Das Was, meine ich, ist heute doch zu wenig konkretisiert. Warum? Einmal bestehen in bezug auf die Projekte noch grösste Unsicherheiten. 1,2 Milliarden Franken für den Anschluss an den TGV – die Botschaft spricht nur von der Bedeutung des Tors nach Westen; es fehlen konkrete Detailangaben –: Wie soll man in diesem Zusammenhang den Stimmberechtigten klarmachen, dass wir Verkehrsinvestitionen im Ausland finanzieren sollten, die zugegebenermassen in unserem Interesse sind, dass sich das Ausland aber an Transitlinien nicht beteiligen sollte, obwohl es – ich verweise auf die entsprechenden Studien – das Hauptinteresse an den Transitlinien hat.

Zu «Bahn 2000», zweite Etappe: Für diesen Teil sind in der Botschaft von seiten des Bundesrates 5,9 Milliarden Franken vorgesehen. Genaue Angaben fehlen. Die Mehrheit der Kommission will das Problem damit lösen, dass die zweite Etappe von «Bahn 2000» ausgenommen wird. Damit wird aber auch eine vollständige Übersicht der zu erwartenden Kosten verunmöglicht.

In bezug auf die Kosten der Bahntunnels können wir heute noch keine befriedigenden Antworten geben. So braucht es noch umfassende geologische Untersuchungen, um die zu erwartenden Kosten einigermaßen zuverlässig beurteilen zu können.

Das Ausklammern der Zufahrtslinien ist ebenfalls mehr Kosmetik denn realistische Lösung des Problems. Es besteht für mich kein Zweifel, dass man damit wohl die Gesamtsumme der Kosten heute optisch reduzieren kann, später aber zusätzliche Mittel zu diesem Zweck binden wird. Auch darüber sollte Transparenz bestehen, weil die in diesem Zusammenhang gebundenen Mittel für andere Verkehrsinvestitionen fehlen werden.

Es wäre auch notwendig gewesen, dass wir die Kosten der Bahnreform – der Kommissionspräsident hat von 14 Milliarden Franken gesprochen – und die Investitionen im laufenden Budget dargestellt hätten, damit diese Kostenwahrheit, die Gesamtübersicht der Schienenkosten, auf dem Tisch des Hauses läge. Nur dann könnte auch der Stimmberechtigte beurteilen, welche Variante er unterstützen soll.

Ich verzichte darauf, auf die Bedarfsfrage einzutreten. Ich habe immerhin mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass man sich sowohl in der Westschweiz – die Minderheit Ca-

vadini Jean mit Ihrem Antrag – als auch in der übrigen Schweiz für nur noch eine Linie starkmacht und damit unterstreicht, dass heute der Bedarf für zwei Linien nicht gegeben ist. Zum Wie bei der Finanzierung: Die Vorlage des Bundesrates geht von einer Finanzierung von drei Vierteln zu Lasten der Strasse und einem Viertel durch Verschulden zu Lasten des Bundeshaushaltes aus. Dabei wird ein Finanzierungssystem gewählt, welches den Gütertransport auf der Strasse wesentlich belastet. So hofft man, im Rahmen einer Verkehrslenkung den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Dieses Ziel ist zu unterstützen. Es darf aber nicht übersehen werden, dass mit diesem Konzept die Güterverteilung per Strasse ebenfalls wesentlich verteuert wird und damit die Rand- und Berggebiete bedeutend benachteiligt werden.

Von Strassenseite ist die Bereitschaft signalisiert worden, einer teilweisen Mitfinanzierung der Neat nicht zu opponieren. Ebenso klar wurde aber signalisiert, dass die heute vorliegende, einseitige Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs bekämpft wird. In dieser wichtigen Frage hätte man eine ausgewogenere Lösung präsentieren sollen, beispielsweise ein Zweitel über die Strasse, ein Viertel über Verschuldung und ein Viertel aus einer allgemeinen Abgabe. Das kann eine Energiesteuer, eine Mehrwertsteuer oder etwas anderes sein.

Ich verweise auf den 1992 in Kraft getretenen Beschluss. Damals lautete die Formulierung: «Die Finanzierung wird sichergestellt durch: b. einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle, soweit sie die Basislinien am Gotthard und Lötschberg gemäss den Artikeln 5 und 6 betreffen.» (Art. 15 Abs. 1) Wenn Sie die jetzige Finanzierungsvorlage betrachten, dann sehen Sie, dass man jetzt aus diesen Mitteln zusätzlich die erste Etappe von «Bahn 2000», zusätzlich den TGV-Anschluss und zusätzlich Verbindungen von Zürich aus zu den Hochleistungsstrecken Europas finanzieren will. Mit einem solchen Finanzierungskonzept dürfte es ausserordentlich schwierig sein, den Abstimmungskampf für eine Vorlage zu gewinnen.

Es wäre richtig, wenn wir die Vorlage an die Kommission zurückwiesen mit dem Auftrag, erstens die verschiedenen Bauvorhaben zu entflechten und eine reine Neat-Vorlage vorzulegen, zweitens in diesem Zusammenhang die notwendige Finanzierung des Schienenverkehrs transparent zu machen sowie drittens eine ausgewogenere Finanzierung zu suchen. Ich bin der Meinung, dass wir sonst mit dieser Vorlage ausserordentlich grosse Schwierigkeiten haben werden.

Ich habe mir überlegt, ob ich mich Herrn Schoch anschliessen soll. Beim Antrag Schoch gibt es natürlich wenig mögliche Alternativen. Ich habe es lieber, wenn man die Vorlage an die Kommission zurückweist. Wenn dann die Kommission zum Schluss kommt, man solle im Sinne von Herrn Schoch Tabula rasa machen, kann ich mich dem natürlich anschliessen. Ich bin aber der Meinung, dass es für die Kommission wahrscheinlich noch andere Möglichkeiten gibt.

Deshalb möchte ich Sie bitten, meinem Rückweltsungsantrag zu folgen.

Daniolth Hans (C, UR): Über die Neat ist nun wahrlich genug gesprochen und geschrieben worden. Man gewinnt fast den Eindruck, die Verwirrung der Geister nehme zu statt ab. An uns verantwortlichen Parlamentariern liegt es, den Faden zu entdecken und so aus dem Labyrinth von Fakten und Meinungen herauszufinden.

Gestatten Sie, dass ich mit einem Zitat beginne, das nicht ganz der Wirklichkeit entspricht: «Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Alpentransversalen sicherstellen.» Vielleicht haben Sie erraten, woher das Zitat stammt; ich habe nur ein Wort ausgewechselt, statt «Alpentransversalen» müsste es «Nationalstrassen» heissen. Es handelt sich um die an der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 angenommene Verfassungsgrundlage für den Bau des bisher grössten Strassenwerkes in der Schweiz, den Bau der Nationalstrassen.

Die Umschreibung des Programmes und der Finanzierung der Investitionsvorhaben des öffentlichen Verkehrs in Artikel

23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung nimmt, wie Sie leicht feststellen können, etwa zehnmal mehr Text in Anspruch. Die Diskrepanz, nicht nur in der geschriebenen Verfassung, sondern mehr noch in der geistigen und gesellschaftlichen Verfassung unseres Landes, könnte grösser nicht sein. Dort einlge Grundsätze, hier ein ganzer Wust an Finanzkompetenzen, Baukonzepten, Etaplierungen, weiteren Detailvorschriften und Ersatzlösungen.

1. Ich glaube nicht, dass wir mit diesem Verfassungsartikel eine brauchbare Lösung finden; ich bin auch nicht stolz über meinen Beitrag an diese Verfassungslösung, an eine Lösung, die an einer Volksabstimmung kaum verständlich gemacht werden kann. Daher habe ich mich nun in letzter Minute entschlossen, mit einem Gliederungsantrag den Verfassungsartikel von allem unnötigen Ballast zu befreien. Was nicht in die Verfassung – die Finanzierungsbestimmung – gehört, sind die Bauvorschriften, die in allen vier Projekten bereits rechtsgültig beschlossen sind. Ich werde bei der Begründung des Antrages darauf zurückkommen.

2. Das 1991 vom Parlament und 1992 vom Volk beschlossene Neat-Werk wurde als verkehrspolitische Notwendigkeit und als staatspolitische Klugheit gepriesen und bildete immerhin eine tragfähige Grundlage für eine Zustimmung durch Parlament und Volk. Die betriebswirtschaftliche Rendite wurde, wie wir heute alle wissen, sicher überbewertet. Der volkswirtschaftliche Nutzen wurde aber richtig eingeschätzt. In kurzer Zeit sind wir nun von einem Extrem ins andere gelangt. Es ist zwar allseits unbestritten, dass die zu optimistische finanzielle Sichtweise der frühen neunziger Jahre nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Doch heute haben fast ausschliesslich die Finanzstrategen das Sagen.

Entscheidend ist für mich eine ausgewogene Sonderfinanzierung, die neue Mittel erschliessen kann und nicht nur die Bundeskasse belastet. Das ist beim Antrag der Mehrheit durchaus der Fall. Wenn man davon ausgeht, dass zurzeit ein Lastwagen, der die Schweiz transitiert, für die pauschale Schwerverkehrsabgabe 40 Franken zu bezahlen hat und dass Österreich nun nach dem Prinzip des Road pricing bis zu 250 Schweizerfranken und mehr für die Fahrt über den Brenner verlangt, dann weiss man doch, wo Geld geholt werden könnte.

Dabei weiss wohl Jedermann, dass weder Verkehrsprognosen noch Rentabilitätsberechnungen das ganze Spektrum öffentlicher Interessen abdecken können. Es verbleibt immer ein beträchtlicher Ermessensspielraum, somit: Einbezug von volkswirtschaftlichen, aber auch, Herr Brändli, von regionalpolitischen Überlegungen, was zulässig und sinnvoll ist. Legitim sind auch die Anliegen der vorab vom Bau und Betrieb betroffenen Gegenden, der Dörfer, der Lebensräume, sei es im Kandental, sei es im Tessin, sei es im Unerland, wobei nicht einmal lärmtechnische Retuschen die Probleme zu lösen vermögen.

Auch beinhaltet die Verwirklichung eines nationalen Vorhabens dieser Grössenordnung stets ein beträchtliches Risiko. Für welche Lösung wir uns auch immer entscheiden werden, diesen verantwortungsvollen Entscheid können uns auch noch so viele Expertisen und Rentabilitätsberechnungen nicht abnehmen. Rückweltsungsanträge, wie sie nun wie Pilze zuhauf aus dem Boden schliessen, bringen uns höchstens in eine Verweigerungshaltung, aber nicht weiter. Wir müssen halt dem Volk reinen Wein einschenken und sagen, dass die Annahmen, die man vor fünf Jahren getroffen hat, zu optimistisch waren.

Wir müssen aber auch eingestehen, Herr Schoch, Herr Reimann, dass wir nicht bei Null beginnen können. Lesen Sie Artikel 36sexies der Bundesverfassung! Ohne Neat können wir ihn nicht umsetzen. Denken Sie auch an das Transitabkommen! In einer Zeit, da die bilateralen Verhandlungen auf des Messers Schneide stehen, hier eine Verweigerungshaltung einzunehmen, würde einen grossen Erklärungsbedarf für unseren Bundesrat und unsere Unterhändler zur Folge haben.

Wenn wir kein Wagnis mehr eingehen können und wollen, werden wir dieses Land nicht weiterbringen. Was wäre wohl passiert, wenn sich Männer wie Alfred Escher und Louis

Favre beim Bau der Gotthardbahn hinter einem Berg von Experten verschanzt hätten, statt diesen – heute noch gerühmten – Unternehmungsgestirne an den Tag zu legen? Bei so viel Kleinmut, wie er heute auch hier im Parlament auftritt, fragt man sich, ob wir an der Schwelle des neuen Jahrtausends überhaupt eine Gemeinschaftsaufgabe dieser Gröszenordnung vollbringen können.

3. Die nationale Dimension der grossen Eisenbahnprojekte erfordert sicher ein nationales Denken. Das Netzkonzept ist aber nicht nur verkehrstechnisch nach wie vor unerlässlich. Die zeitlich gestaffelte Netzlösung, wie sie die Kommissionsmehrheit beantragt, würde in Wirklichkeit zu einem reinen Lippenbekenntnis verkommen – darüber dürfen wir uns ehrlicherweise keine Illusionen machen. Wir alle wissen, dass die Verkehrsströme nicht statisch sind; der Verkehrsfluss folgt der Investition.

Die Zurückstellung einer Neat-Achse – die Neat ermöglicht auch die rasche und termingerechte Erfüllung von nationalen Verfassungsaufträgen und internationalen Verpflichtungen – wäre nicht nur verkehrspolitisch verfehlt. Gegen eine verengende Optik, die sich nur vordergründig finanziell «billiger» auswirkt, wehren sich die betroffenen Regionen – vor allem in der Romandie, in Bern und im Wallis – mit Recht. Der Sukkurs für die bundesrätliche Lösung der Weiterführung der Arbeiten auf beiden Achsen, mit den unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die sich aus dem Projekt ergeben, hat nicht nur symbolischen Charakter. Zu dieser Weiterführung, die selbstverständlich die Gotthardachse als Rückgrat der Neat nicht ausschliesst – das werden wir dann in der Detailberatung hören –, gibt es vernünftigerweise, Sie mögen «leider» oder «glücklicherweise» sagen, keine realistische Alternative. Ich glaube, dass wir mit derartigen Etappierungen, mit all ihren Konsequenzen, mehr Probleme schaffen, als wir lösen.

4. Die Neat ist auch nicht bloss die Summe von neuen Basistunneln und Verbindungsstrecken für eine Hochleistungseisenbahn. Sie stellt nach meinem Dafürhalten einen entscheidenden Impuls für eine europaweite Umlagerung von geeigneten Verkehrsströmen dar, nämlich von Personen-Hochleistungszügen – das wird oft vergessen – und von Gütertransiten auf langen Strecken. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr verbraucht 40 Prozent weniger Fläche als die Strasse, 2,3mal weniger Energie als das Auto, dreimal weniger Energie als das Flugzeug. Wenn man zudem bedenkt, dass die Schweizer Strassenbenützer gemäss zuverlässigen Prognosen in zehn Jahren rund 1500 Stunden Stau auf Autobahnen erleben dürften und dass das Schweizer Nationalstrassennetz gleichzeitig mit der Beendigung auch an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird, sind Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sehr wohl gerechtfertigt. Die Schweiz kann dank ihres Efforts eine Pionierleistung für den Umschwung im europäischen Denken bewirken.

5. Die Neat ist zwar unerlässlich; aber nur dann – ich betone das ebenso klar und deutlich –, wenn das gewaltige Vorhaben mit nationaler Auswirkung, aber von internationaler Dimension und Zielsetzung auch von der internationalen, der europäischen Gemeinschaft mitgetragen wird und damit das beträchtliche Nachfragepotential – nicht zu verwechseln mit der jetzigen Nachfrage – genutzt werden kann.

Die einseitigen finanziellen Opfer der Schweiz finden nur dann eine innere Rechtfertigung, wenn die EU ihrerseits ihre Verpflichtungen gemäss Transitabkommen – und zwar nicht nur dem Buchstaben nach – getreulich einhält. Gewisse Zweifel sind hier nun wahrlich am Platze, wie die Erklärungen der allerletzten Tage belegen. Österreich, das eigentlich die nämlichen Interessenlage hat wie die Schweiz, also unser natürlicher Bundesgenosse sein könnte, und das für eine ökologische Transitpolitik kämpft, wird, weil EU-Mitgliedland, von der gleichen EU daran gehindert, nebst den Wegekosten auch die externen Kosten zu überwälzen. Wir alle wissen, dass zurzeit aufgrund unserer Restriktionen mindestens 300 000 Fahrten von der Schweiz, vor allem vom Gotthard, auf den Brenner abgedrängt werden und dass nach dem Prinzip des kürzesten Weges rund 50 Prozent des Güterverkehrs über die Schweiz «rollen» müssten. Aus diesem Grund sieht sich Österreich gezwungen, gegen die von der Schweiz

angestrebte Internalisierung und Aufrechnung aller massgeblichen Kosten für den Alpen transit bei der EU Einspruch zu erheben, obschon es diese schweizerische Vorreiterrolle eigentlich begrüssen müsste und – Ich bin im Innersten davon überzeugt – auch befürwortet.

Wir bewegen uns in einem eigentlichen Teufelskreis, weil die Verkehrspolitik der EU hin- und hergerissen ist – zwischen klaren und ökologischen Zielsetzungen des Verkehrskommissärs einerseits und der mächtigen internationalen Strassenverkehrslobby andererseits, die unter dem Deckmantel nationaler Anliegen verbissen gegen jegliche Anpassung der Tarife kämpft. Wie soll hier europaweit eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt und wie eine Alpen transitabgabe als gezieltes Instrument zur marktwirtschaftlichen Verlagerung des Verkehrs aufgestockt werden?

Nachdem aber die Neat das für die Schweiz alles entscheidende Instrument einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene darstellt und eine betriebswirtschaftliche Teilrendite nur bei einigermassen kostendeckenden Tarifen erzielt werden kann, ist der Abschluss eines für die Schweiz akzeptablen Zusatzabkommens zum Landverkehr eine unabdingbare Voraussetzung, eine *conditio sine qua non*, für die Weiterführung unserer Arbeiten an den Transitlinien. Diese absolute Klarheit und diese Verlässlichkeit müssen vor einer neuen Volksabstimmung feststehen. Nur diesfalls ist eine Neat erforderlich. Anderenfalls, wenn das Trauerspiel der heutigen Transitpolitik an der Front, d. h. auf der Strasse, weitergeht, würden wir tatsächlich, wie es Kollege Brändli sagte, weder eine noch zwei Röhren benötigen.

Daher hängt das Schicksal der Neat und der Finanzierungsabstimmung letztlich ebensosehr, wenn nicht noch mehr, vom Erfolg unserer Unterhändler an der aussenpolitischen Front ab. Dort, in Brüssel, wird die Entscheidungsschlacht um die Neat geschlagen werden.

Cavadini Jean (L, NE): Lorsqu'en 1995 le Conseil fédéral décida de regrouper les gros projets d'infrastructure des transports publics, dont le financement devait être clairement réglé et garanti pour les vingt prochaines années, il prenait une décision dont nous saluons l'opportunité, mais il avait peut-être un peu tardé à le faire. Nous lui demandons avec la Commission des transports et des télécommunications, depuis trois ans en tout cas, d'établir le récapitulatif des dépenses prévisibles de ces travaux toujours croissants.

Et le total fut à la mesure de notre scepticisme. On vit alors que ces 30,3 milliards de francs ne couvrent que les deux axes du Saint-Gothard et du Lötschberg et prennent en compte «Rail 2000», le tunnel du Zimmerberg, le raccordement occidental du pays au réseau TGV et les mesures antibruit le long des voies des chemins de fer. Pour savoir ce que notre politique des transports pourrait réellement nous coûter dans ces vingt prochaines années, il conviendrait d'ajouter le poids financier des déficits des CFF, des engagements des entreprises de transport concessionnaires, pour ne pas parler de la terminaison, sans cesse différée, du réseau des routes nationales.

En fait, on peut doubler le montant envisagé, sans entrer dans le domaine de la science-fiction. C'est à la fois gigantesque et insupportable par la pluralité des projets, en raison de la situation plus que préoccupante de nos finances fédérales. Et puis, certains éléments sont apparus depuis les conceptions initiales. C'est ainsi que le prix du transport des marchandises a passé de l'indice 100, fixé en 1980, à l'indice 60, en 1995. Certes, ce prix pourrait remonter, selon la fiscalité routière appliquée, mais les propositions faites par le Conseil fédéral pour s'engager dans cette direction sont loin d'être agréées par le Parlement, et plus loin encore d'être acceptées par le peuple.

On travaille donc sur l'hypothèse d'un accroissement annuel du trafic ferroviaire des marchandises de l'ordre de 2,5 pour cent, mais on ne peut que constater l'absence de toute rentabilité économique du projet. Il est, par exemple, aujourd'hui impossible de savoir ce que coûterait annuellement l'ensemble du réseau réalisé. Nous rappellerons, lors de l'examen de détail tout à l'heure, que «Rail 2000» n'est toujours pas

financé, que plusieurs incertitudes, aujourd'hui, grèvent le rattachement du pays au réseau TGV. Et pour ne pas brosser un trop noir tableau, nous nous souviendrons simplement qu'il y a dix ans, on évaluait à 250 millions de francs le prix à payer pour atténuer les nuisances dues au bruit.

Dieu merci, on a affiné aujourd'hui la prévision, et nous en sommes à 2,3 milliards de francs.

Pour en finir avec les chiffres, rappelons que les quatre éléments du réseau proposé se répartissent les investissements de la manière suivante: les NLFA regroupent 46 pour cent du poids du projet; «Rail 2000», 43 pour cent; l'assainissement du bruit, 7 pour cent; le TGV, 4 pour cent. Si nous rappelons ces pourcentages, c'est pour bien leur donner leur poids respectif dans la balance finale.

Nous savons enfin que ces sommes considérables devraient être annuellement trouvées jusqu'en 2017 par l'emprunt pour 25 pour cent, par une surtaxe de 10 centimes le litre sur l'essence, par une taxe poids lourds substantiellement musclée et par une affectation supplémentaire de 25 pour cent des droits d'entrée sur les carburants pour les NLFA. C'est dire aussi que les usagers de la route sont ainsi invités à supporter les trois quarts des investissements qu'exigent les réalisations ferroviaires. On peut donc être assuré d'un refus populaire, d'autant plus qu'on se souviendra des péripéties qui accompagnèrent le projet de «Rail 2000» que le peuple crut acheter pour 5,4 milliards de francs, et dont on sait qu'on peut aujourd'hui déjà évaluer le surcoût à 3 milliards de francs au moins.

Dans une première conclusion, nous pouvons donc dire que nous ne pourrions nous rallier au Conseil fédéral dans son projet de financement, et que nous serons de ceux que la solution d'un fonds ralliera, mais dans une pratique qui soit compatible avec les normes budgétaires.

Devant ce barrage colossal que constitue le financement du projet, nous croyons qu'il serait plus sage de le contourner plutôt que de s'y écraser. C'est bien sûr la fameuse hypothèse de l'échelonnement, de l'«Etappierung», que nous retiendrons, mais un échelonnement qui garde sa crédibilité au projet. Si la majorité est forte pour se rallier à cette solution, elle s'affaiblit bien sûr quand il s'agit de déterminer l'identité de la première étape. Et pour parler tout à fait simplement, comme la Suisse occidentale comptait trois commissaires dans la Commission des transports et des télécommunications, et que le reste du pays était représenté par dix personnes, on n'étonnera personne non plus en voyant les partisans du Saint-Gothard prioritaire l'emporter largement.

Et pourtant, nous persistons à croire, à dire, à plaider pour une intervention du choix, et ceci dans l'intérêt général. Pourquoi? Parce que la création d'une transversale Lötschberg s'impose:

1. par le coût du projet, dans le rapport quasi 1 à 3: 3,4 milliards de francs contre 9 milliards de francs à peu près;

2. par le tracé et la géologie favorables à une réalisation maîtrisée. En effet, il est surprenant de souligner que le chemin le plus court entre le nord et le sud du pays ne passe pas par le Saint-Gothard, mais par le Lötschberg;

3. par l'acceptation politique de ce tunnel que les cantons intéressés plébiscitent. Ce projet ne présente pas de difficultés politiques majeures, dans la mesure où les cantons sur lesquels ce projet devrait se développer ou les cantons qui sont reliés à ce projet l'acceptent, voire le plébiscitent;

4. parce que si l'on inverse les choix et qu'on commence par le Saint-Gothard, en renvoyant le Lötschberg à des temps que l'on veut croire meilleurs, à coup sûr, et nous le savons, le Lötschberg ne se fera pas. Au contraire, si le Lötschberg est prioritaire dans la construction, le Saint-Gothard suivra assurément.

Terminons par quelques remarques qui soulignent l'extraordinaire complexité du choix qui nous est proposé.

1. Le transit ferroviaire a progressé plus faiblement que le Conseil fédéral ne l'imaginait. Les axes actuels peuvent absorber la croissance réelle du trafic ferroviaire, et ce pour plusieurs années encore.

2. Le budget du Saint-Gothard est assurément sous-évalué. La géologie nous réserve de bien mauvaises surprises.

3. L'acceptation de l'initiative des Alpes nous contraint bien sûr à respecter nos accords internationaux. Nous ne pouvons nous contenter simplement de voir venir.

4. Le déficit d'exploitation des NLFA est inconnu. On a parlé de 1,5 milliard de francs, on a dit 2 milliards de francs. On ne peut partir ainsi sur la base de deux projets simultanés. Et il faut de plus savoir que l'Autriche et la France envisagent, elles aussi, des axes ferroviaires de transit, que ce soit au Brenner ou au Mont-Cenis. L'offre risque aussi d'être pléthorique, donc d'alourdir encore le coût des NLFA.

La moins mauvaise des solutions consiste assurément à donner le départ au Lötschberg pour les raisons évoquées, d'autant plus que le Saint-Gothard a excité les appétits et les envies les plus insatiables du côté de ceux qu'il irrigue. Voyez le Tessin et ses demandes de prolongation du tunnel de base, voyez la Suisse orientale et ses exigences de raccordement, voyons la Suisse centrale avec ses variantes coûteuses, entendons Zurich et ses désirs onéreux de compléments.

Non, décidément, nous ne pourrions pas tout construire en même temps, et tenir les prix qui sont ici évoqués. Nous avons à choisir. Nous devons d'abord voir l'intérêt national. Nous sommes éternes par la maigre des finances, par les égoïsmes ou les intérêts contradictoires des régions, par notre peur de l'étranger. Nous ne pourrions conduire à son terme l'énorme projet qui nous est proposé. Nous devons donc prendre le chemin médian d'un redimensionnement, d'un échelonnement et d'une proposition qui soit politiquement et nationalement acceptable.

Küchler Niklaus (C, OW): Ich möchte mich für Eintreten auf die Vorlage aussprechen und bin persönlich gegen die verschiedenen Rückweisungs- und Nichteintretensanträge. Die Kommission hat während Wochen und Monaten intensive Arbeit geleistet. Wir haben diverse Zusatzberichte erhalten, wir haben die Kantone und verschiedene Organisationen angehört; die Berichte stehen auch Ihnen allen zur Verfügung. Auf jeden Fall müssen wir so oder so einen politischen Entscheid fällen; ich meine, dieser wäre heute oder morgen fällig.

Vor allem aufgrund des ausserordentlich starken und intensiven Regionallobbyismus, dem wir als Kommissionsmitglieder in den vergangenen Wochen und Monaten ausgesetzt waren, könnte man meinen, wir würden heute zum ersten Mal über die Frage der Alpentransversale Nord-Süd diskutieren. Dabei hat doch das Schweizer Volk, d. h., haben wir alle, vor bloss vier Jahren mit geradezu überwältigender Mehrheit beschlossen, die Schweizer Alpenbahnen zu modernisieren, und zwar sollte diese Modernisierung grundsätzlich auf zwei Achsen erfolgen, nämlich auf der Gotthard- und auf der Lötschbergachse. Das ist bewährter helvetischer Konsens und Weitblick.

Aber unser Volk ist seit jeher auch realitätsbewusst – das können wir ihm nicht absprechen –, und in den letzten vier Jahren ist es ganz offensichtlich auch noch sparsamer geworden. Überall muss der Gürtel enger geschnallt werden. Vor vier Jahren waren das öffentliche und das private Sparen nicht im gleichen Ausmass und nicht in der gleichen Intensität ein Thema wie heute. Deshalb hatte eine vollausgebaute Netzvariante auch eine entsprechende Chance. Heute aber laufen wir sogar Gefahr, dass wegen akribischer Sparanstrengungen grosse Teile unserer Wirtschaft beinahe lahmgelegt werden und dass wir vor allem Langfristprojekte nicht rechtzeitig in Angriff nehmen.

Solche Eisenbahn-Grossprojekte sind bekanntlich Langfristprojekte, die keine kurzfristige Politik ertragen. Wir müssen sie also rechtzeitig in Angriff nehmen, wenn wir nicht beträchtliche negative Konsequenzen im gesamten Verkehrsbereich – sei es bei der Umlagerung von der Strasse auf die Schiene, sei es auch bei den bilateralen Verhandlungen – in Kauf nehmen wollen. Selbstverständlich müssen wir uns heute auch bei der ganzen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auf das absolut Notwendige konzentrieren. Die Gelder, welche hierfür zur Verfügung gestellt werden, sollen gezielt und mit dem grösstmöglichen Nutzen eingesetzt werden. Das ist ein Auftrag des Volkes, gewissermassen ein Dauerauftrag.

Diesen Auftrag hat die Mehrheit Ihrer Kommission entsprechend ernst genommen und zum Beschluss erhoben. Sie bekennt sich nämlich trotz Etappierung nach wie vor zum Netzbeschluss, der vom Schweizervolk 1992 mit zwei Dritteln zu einem Drittel der Stimmen gutgeheissen und abgesegnet wurde. Dabei bestand 1992 – das ist interessant – die 63,6prozentige Jamerheit nicht nur aus Bahnbenützern. Die damalige Abstimmung über die Neat wurde auch deshalb so hoch gewonnen, weil die Autofahrer ebenfalls hinter dem Netzkonzept standen. Je attraktiver das Schienennetz ist, desto mehr Passagiere erreichen ihr Ziel per Bahn, desto mehr Güter werden per Bahn spediert, und desto mehr Platz gibt es auf den Strassen. Diese Rechnung ist auch schnell gemacht.

Generell vermischen sich heute die Grenzen zwischen einfachen Autofahrern und reinen Bahnbenützern; die meisten von uns sind nämlich beides. Damit dies aber auch in Zukunft gewährleistet ist, müssen beide Verkehrsträger, Schiene und Strasse, attraktiv sein, sonst gibt es auch kein freie Verkehrsmittelwahl mehr.

Ausgehend von solchen Überlegungen ist der Antrag der Mehrheit unserer vorberatenden Kommission ein realpolitischer Entscheid und deshalb meines Erachtens auch vor dem Volk mehrheitsfähig. Es geht darum, grundsätzlich am Netzbeschluss festzuhalten, aber bloss das zurzeit Vordringliche zu realisieren. Und das Vordringliche kann heute, nach sorgfältigem Abwägen aller Pro- und Kontraargumente für die eine oder andere Achse, nur die Gotthardachse sein. Wir werden morgen bei Beginn der Detailberatung noch dazu Stellung nehmen können. Denn das Setzen von Prioritäten hat ja viel mit dem klugen Einsatz der knappen Geldmittel zu tun. Wenn wir schon für die Realisierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs den grössten Teil des Geldes von uns Autofahrern verlangen – ich zähle mich bewusst auch zu den Autofahrern –, dann haben wir die Pflicht und Schuldigkeit, diese Mittel auch optimal zu investieren. Denn wir alle wissen ja: Entscheidend für die Rentabilität einer Verkehrsachse ist letztlich der Markt.

Die Gotthardachse zählt heute 13 100 Reisende pro Tag in beiden Richtungen; auf der Lötschbergachse sind es fast die Hälfte weniger, nämlich 7300 Reisende. Auf der Gotthardachse bewirken wir mit dem Bau des Basistunnels Reisezeitgewinne für 3 Millionen Einwohner; auf der Lötschbergachse sind es 1,5 Millionen Einwohner, also die Hälfte. Auf der Gotthardachse werden heute 13,6 Millionen Tonnen Güter transportiert; auf der Lötschbergachse 4,5 Millionen Tonnen, also ein Drittel des Volumens am Gotthard. Mit dem Bau des Basistunnels erhöhen wir auf der Gotthardachse die Kapazitäten für Güter von heute 130 Zügen pro Tag in beiden Richtungen auf künftig etwa 220 Züge. Am Lötschberg schaffen wir mit einem neuen, aber bloss einspurigen Basistunnel gegenüber der künftig ausgebauten Doppelspur-Bergstrecke überhaupt keinen zusätzlichen Kapazitätsgewinn, wie uns die Fachleute in der Kommission ausgeführt haben. Mit dem Gotthard-Basistunnel schliesslich, der eine Scheitelhöhe von 550 Metern aufweist, realisieren wir eine moderne Alpenflachbahn – das möchte ich unterstreichen –, während wir mit einem Basistunnel am Lötschberg nach wie vor eine Bergstrecke haben werden.

Das sind einige wenige stichwortartige Eckdaten, die wir bei unserem Entscheid über eine allfällige Etappierung zur Kenntnis zu nehmen haben. Meines Erachtens hat die Mehrheit der Kommission mit ihren Anträgen solchen Daten und Fakten Rechnung getragen.

Ich meine: Auch die Westschweiz geht nicht leer aus. Der Anschluss der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist gesichert und gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit finanziert. Die Ostschweiz ihrerseits soll – ebenfalls gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit – künftig vermehrt ins in- und ausländische Schienennetz integriert werden. Insofern trägt der Antrag der Kommissionsmehrheit den berechtigten regionalpolitischen Interessen bestmöglich Rechnung.

Was den Bau des Lötschberg-Basistunnels in einer zweiten Etappe anbelangt – um noch auf dieses Argument hinzuwei-

sen –: Das heisst nicht, dass er nicht gebaut wird. Das muss hier klar und deutlich festgehalten werden. Es ist also kein blosses Lippenbekenntnis, wie ein Vorredner ausgeführt hat. Die laufenden bilateralen Verhandlungen mit der EU im Bereich des Landverkehrs und die sie begleitenden verkehrspolitischen Diskussionen zeigen einen nicht zu verkennenden Trend. Dieser Trend geht dahin, dass es dank eines geeinten und starken Auftritts der beiden Alpenländer Österreich und Schweiz möglich wird, den Transitverkehr mit fiskalischen Massnahmen von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Je besser dies gelingt, desto grösser wird der zu erwartende Verkehr auf der «rollenden Landstrasse» durch unser Land. Ich meine: Das ist ein gewaltiges Marktpotential und ein Geschäft, das sich unsere Bahnen nicht entgehen lassen dürfen.

Daher sieht die Kommissionsmehrheit im Bundesbeschluss A *expressis verbis* die Realisierung des Lötschberg-Basistunnels vor, sobald die Marktlage es verlangt – ich betone: sobald die Marktlage es verlangt –; also auch hier kein blosses Lippenbekenntnis! Das heisst im Klartext: keine Bauten auf Vorrat, sondern flexibel auf künftige Nachfrageentwicklungen reagieren. Das grundsätzliche Festhalten am Netzkonzept und die fortlaufende Optimierung des Lötschbergastes machen den Antrag der Kommissionsmehrheit durchaus EU-kompatibel. Die im Transitabkommen vom 16. Dezember 1992 enthaltenen Bautermine sind nach den Äusserungen von Herrn Direktor Erdmenger vor unserer Kommission ohne weiteres diskutabel. Jedenfalls – und das ist interessant – nehmen die Österreicher und die Italiener, was den Brenner anbelangt, die gleichen Rechte für sich in Anspruch. Das tun auch die Italiener und die Franzosen bezüglich des Mont-Cenis. Sie sprechen dort immer von Zeit-, von Planungs- und von Richthorizonten. Ich meine, was den EU-Mitgliedern recht ist, sollte auch uns Schweizern billig sein.

In der parlamentarischen Beratung zwischen beiden Räten kann nun die Auseinandersetzung vor allem zwei grundsätzliche Wendungen nehmen: Entweder einigt man sich auf eine echte, kostensparende Etappierung der Alpentransversalen – dann müsste die Neat als Konzept, als notwendiges Element der helvetischen Europapolitik neben der besseren Einbindung der Schweiz in das europäische Hochleistungsschienennetz, gerade auch in der Romandie und in der Ostschweiz eine Chance haben –; oder der übertriebene Regionallobbyismus treibt weitere Blüten, und dann, so meine ich, sind alle Bahnräume vom Gotthard über den Lötschberg und den Hirzel bis zur TGV-Linie nach Genf vorerst einmal ausgeträumt. Über diese Gefahr des Nullentscheides helfen auch die verschiedenen Nichteintretens- und Rückweisungsanträge nicht hinweg.

Wir haben, wie erwähnt, selbst die Kantone erneut angefragt bzw. angehört, schriftlich und mündlich. Sie wurden bereits vorher angefragt bzw. angehört. Wir haben diverse Organisationen angehört. Die regionalpolitischen Interessen werden auch in drei Monaten oder in einem halben Jahr weiterhin aufeinanderprallen; also wird uns eine Verschlebung, ein Nichteintreten, höchstens kostbare Zeit kosten – Zeit, die wir im Hinblick auf die anderen verkehrspolitischen Vorlagen brauchen, vor allem aber auch im Hinblick auf die bilateralen Verhandlungen mit der EU.

Aus diesen Gründen meine ich, dass der Neat-Zug nun seine parlamentarische Fahrt sollte fortsetzen können und dass wir ihn nicht bereits heute wieder dürfen stoppen lassen.

Aus all diesen Gründen bin ich für Eintreten und gegen die besagten Anträge. Ich bin überzeugt davon, dass die Mehrheit der Kommission mit ihrem Antrag auf Etappierung durchaus in der Lage ist, den berühmten gordischen Knoten in diesem sensiblen Bereich der Verkehrspolitik durchzuhaufen. Ich bin davon überzeugt, dass das Volk unsere Überlegungen honorieren und unserem von 30 Milliarden auf rund 21 Milliarden Franken abgespeckten Paket zustimmen wird – eine Abspeckung, wie sie auch Kollege Brändli mit seinem Antrag fordert. Ich meine, dass wir gleichzeitig auch dem Volk gegenüber unseren Sparwillen unter Beweis stellen und zeigen können, dass wir gewillt sind, in einem ersten Schritt das absolut Notwendige zu tun und das heute Zurückge-

stellte sofort, bei entsprechender Marktlage, in einem zweiten Schritt zu realisieren – also eine typisch pragmatische, vom Volk und vom Ausland verstandene und vor allem von uns als Parlamentarier dem Volk auch kommunizierbare Lösung.

Onken Thomas (S, TG): Als erstes stelle ich fest, dass dieses Geschäft, das hier die Gemüter so sehr bewegt und nach mir noch ein gutes Dutzend weiterer Referentinnen und Referenten auf den Plan rufen wird, nicht Neat heisst und schon gar nicht Gotthard oder Lötschberg, sondern «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs». Und es war das Parlament, das diese Bündelung der Vorhaben, diese Zusammenschau, verlangt hat. Ich wundere mich deshalb über die Stimmen, die jetzt bereits wieder eine Aufteilung in verschiedene Pakete fordern.

Man kann an diesen Umstand nicht oft genug erinnern, denn die einseitige Fokussierung auf die Frage der Transitachsen verkürzt die Diskussion in unzulässiger Weise; sie wird damit der Herausforderung, der wir uns stellen müssen, meines Erachtens nicht gerecht. Diese Herausforderung heisst: Was für einen öffentlichen Verkehr wollen wir im nächsten Jahrhundert? Welche Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse wollen wir? Kurz: Wie bewältigen wir den Transport von Gütern und von Menschen bedürfnisnah und wirtschaftlich, eurokompatibel und umweltgerecht?

Auf diese Fragen, meine ich, bleibt unsere Kommission doch einige Antworten schuldig. Denn auch sie hat die Beratungen vorab auf die Frage «Netzvariante: ja oder nein?», auf die Frage «Gotthard oder Lötschberg?» ausgerichtet. Und vielleicht konnte sie auch gar nicht anders. Denn gerade eine ständerätliche Kommission muss natürlich die regionalen und auch die staatspolitischen Fragen, die damit verknüpft sind, die Anliegen der Kantone insbesondere, mit grosser Ernsthaftigkeit aufgreifen und zu ihren eigenen machen. Doch hier wird es ganz sicher eine Arbeitstellung mit dem Nationalrat geben, und es steht für mich ausser Frage, dass diese Vorlage wohl noch in wesentlichen Punkten verändert wird, ja sogar verändert werden muss. Denn es genügt ganz einfach nicht, die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen und diese Investition auch zu finanzieren; das ist eines. Es gilt aber auch, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit diese Infrastruktur danach auch wirklich optimal genutzt, nach Möglichkeit sogar ausgelastet wird, damit ihr Betrieb nicht zu einem weiteren Verlustgeschäft wird, denn davon haben unsere SBB bereits genug am Hals.

So, wie das jetzt angelegt ist, besteht meines Erachtens keine Gewissheit, dass die Investitionen, die wir tätigen wollen – nicht einmal die reduzierten –, wirklich sinnvoll sind und einigermaßen rentabilisiert werden können. Das müssen sich vor allem jene sagen lassen, die gleich zwei Tunnels durch die Alpen bohren wollen und einfach einmal blauäugig darauf hoffen, dass diese vielen Milliarden Franken dann schon irgendwie sinnvoll angelegt sein werden. Das sind sie erst, wenn der alpenquerende Güterverkehr, und zwar derjenige von Grenze zu Grenze, aber auch der nationale, von der Strasse auf die Schiene verlagert wird oder sich verlagern lässt, wie das die Alpen-Initiative als ein Volksauftrag verlangt. Dies wiederum geschieht nur dann, wenn ein attraktives Angebot der Bahn – und zwar einer Bahn, die ihre Produktivität nochmals massiv steigern muss, daran führt kein Weg vorbei – besteht, das günstiger ist als der Umwegverkehr, den wir zurücknehmen müssen, günstiger aber auch als der stärker belastete Transport auf der Strasse.

Genau in diesem Punkt ist die Kommissionsvorlage noch zu wenig ausgeleuchtet und meines Erachtens unzureichend realisiert; unzureichend in dem Sinne, als die Finanzierung eben nicht verbindlich und lenkend in den Dienst dieser Verlagerung gestellt wird. Das Benzin um 10 Rappen zu verteuern – das ist der Hauptbeitrag zur Finanzierung – ist für diese Verlagerung kein Beitrag. Das trifft alle Automobilisten gleichmässig und ist etwas, das in der heutigen Zeit, wo die meisten weniger im Portemonnaie haben, auf grossen Widerstand stösst.

Auf der anderen Seite war die Kommission beispielsweise nicht dafür zu haben, die pauschale Schwerverkehrsabgabe zu verdoppeln, wie das der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Sie war nur dafür, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Hälfte – und nicht etwa zu zwei Dritteln – zur Finanzierung beigezogen wird, und vor allem lässt sie vorderhand völlig offen, wann diese leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe kommt und wie sie ausgestaltet sein wird. Es gab sogar etwelchen Widerstand gegen das Eintreten, das die Kommission immerhin beschlossen hat; doch die Beratungen werden erst in naher Zukunft aufgenommen. Gleiches gilt auch für die Bereitschaft, einen allfälligen Produktivitätsgewinn abzuschöpfen, der durch die Erhöhung der Transportkapazität, also durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite, im Lastwagengewerbe entsteht, und diese Abschöpfung ebenfalls in den Dienst der Vorlage zu stellen. Schliesslich ist auch eine Alpentransitabgabe noch in weiter Ferne.

Mit anderen Worten: Alles, was einen wirkungsvollen Lenkungseffekt haben soll, alles, was für die Umsetzung der Alpen-Initiative und damit für die Ausschöpfung der Transportkapazitäten, die wir schaffen wollen, entscheidend ist, ist vorderhand ungesichert oder reichlich unverbindlich.

Hier hat natürlich der Nationalrat doch noch ein weites Feld der Konkretisierung. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe muss ein konkretes Profil erhalten und muss in diesen Beschluss eingebunden werden. Ohne diese dezidierte Verpflichtung, ohne diesen Tatbeweis, der in nächster Zeit zu erbringen ist, bleibt nämlich der Wettbewerb weiterhin verzerrt, wird die Strasse auch in Zukunft bevorzugt und die Schiene damit konkurrenzlos, bleiben dort Kapazitäten ungenutzt und liegen damit Investitionen brach. Und das ist eine fatale Perspektive, zu der ich, aber auch meine Partei, obwohl sie sich noch nicht verbindlich dazu ausgesprochen hat, nicht ja sagen können.

Solange so vieles und sogar so Entscheidendes in der Luft hängt, ist natürlich die Etappierung der Netzvariante dringend angesagt. Der Vollausbau mit dem gleichzeitigen Beginn zweier Tunnels, ohne effiziente Nutzung, ohne Sicherheit der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, hat meines Erachtens in der Bevölkerung null Chancen. Die Zeit der «Ogischen Beschwörungsformeln», doch um Gottes Willen etwas Mutiges, etwas Zukunftsgerichtetes zu tun, ist endgültig vorbei. Mit voluntaristischen Appellen lässt sich eine Abstimmung nicht mehr gewinnen, und dass das Departement mittlerweile die Hand gewechselt hat, kann man indirekt auch aus den Voten unserer Kollegen Reimann und Brändli ablesen. Die Leute wollen Fakten. Sie sind unsicher, misstrauisch geworden. Sie wollen verlässliche Entscheidungsgrundlagen; diese sprechen heute nicht mehr dafür, zwei Tunnels gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

So schliesse ich mich unter den gegebenen Umständen jenen an, die mit guten Gründen sagen: «Lasst uns doch zunächst einmal mit dem Gotthard als dem Kernstück des Alpentransits beginnen.» Er kostet mehr, das ist richtig; es dauert etwas länger, gewiss. Aber er schafft auch entscheidende höhere Kapazitäten und einen ungleich grösseren Nutzen.

Die Romandie braucht sich deshalb nicht verraten zu fühlen; sie wird nicht im Stich gelassen. Ich bitte doch darum, dass endlich aufgehört wird, so zu tun, als werde man einmal mehr sträflich übergangen, ja auch nur stiefmütterlich behandelt. Ich habe zwar, wie Sie alle oder die meisten von Ihnen auch, rund fünfzig Briefe für den Lötschberg erhalten, aber keine neuen und keine wirklich überzeugenden Gründe, keine Argumente, bloss Forderungen. Diese herbeilorganisierte, bei näherem Zusehen wohl ziemlich brüchige und wenig überzeugende Solidarität ist meines Erachtens sogar eher kontraproduktiv. Wenn es beispielsweise in einem Brief der «Regio Sempione», vom ehemaligen Nationalrat Schmidhaier mitunterzeichnet, heisst: «Mit dieser Etappierung wird der Lötschberg-Basistunnel auf den Sankt-Nimmerleins-Tag aufgeschoben», dann zeigt das ja, dass man offenbar von der Nützlichkeit des Lötschbergs sehr wenig überzeugt ist.

Nein, meine lieben Kollegen und Kolleginnen der Romandie, ich finde eigentlich, dass Sie mit dem, was erreicht worden ist, hoch zufrieden sein können. Ich bin für die Anträge Schoch und Reimann dankbar, die jetzt sogar noch einen ganz anderen Kontext schaffen, als er beispielsweise in den Diskussionen in der Kommission vorhanden war. Sie haben erreicht, dass die Netzvariante durch die Mehrheit der Kommission nicht in Frage gestellt wird; sie bleibt erhalten. Sie haben erreicht, dass der Lötschberg in die Finanzierung ausdrücklich einbezogen bleibt, sein Bau damit sichergestellt ist, wenn er beschlossen wird. Sie haben erreicht, dass auf der heutigen Linie eine Optimierung zur Leistungssteigerung erfolgt. Und sie haben erreicht, dass weiterhin ein TGV-Anschluss, für den immerhin 1,2 Milliarden Franken eingesetzt sind, gewährleistet bleibt.

Nur wer die Proportionen wirklich nicht mehr ganz zu wahren vermag, ist mit einem so großzügigen Programm und solchen Zusicherungen unzufrieden – dies um so mehr, als gerade die Exponenten der Romandie es waren, die sich bisher am entschiedensten gegen eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gewehrt haben und am konsequentesten gegen alle zwingenden Lenkungseffekte – die zum heutigen Zeitpunkt allein einen zweiten Basistunnel rechtfertigen würden – opponiert haben.

Das sage ich nun auch ein klein wenig als Thurgauer und Ostschweizer: Ich möchte nicht eine Region, die Ostschweiz, gegen eine andere, die Westschweiz, ausspielen, aber ein bisschen vergleichen darf man natürlich dennoch. Wenn man ehrlich bilanziert, kommt man doch um die Feststellung nicht herum, dass diese Ostschweiz einmal mehr hintenstehen soll und benachteiligt wird, sowohl beim jetzt vorgeschlagenen Neat-Konzept als auch bei «Bahn 2000». Das kann Punkt für Punkt nachgewiesen werden. Eine wirkliche Opfersymmetrie, wenn man hier von einer solchen sprechen will, gibt es nicht. Von diesen rund 30 Milliarden Franken fliessen nach dem Willen von Bundesrat und Kommissionsmehrheit nur ein paar wenige hundert Millionen Franken in unsere immerhin auch grosse Landesgegend; alles andere wird auf die Zeit nach dem Jahr 2017 verschoben.

Die übergeordneten Erfordernisse, die nationale Lösung, Herr Onken, das Interesse des Landes – gewiss, das höre ich immer wieder, das sagt man uns immer wieder! Damit hält man uns auch hin. Damit ruft man uns zur Vernunft auf; aber diese Karte ist auch schon ein bisschen ausgereizt, und das vor allem in einer Zeit, wo der willfährige Verzicht, dieses bescheidene Hintanstehen, nicht belohnt, noch nicht einmal in irgendeiner Form kompensiert wird, sondern wo ganz offenbar nur dreistes Begehren und beharrliches Fordern zum Ziel führen. Ich möchte die grossen Leitlinien und auch den europäischen Kontext, in die wir das Ganze einbetten müssen, nicht aus den Augen verlieren; aber wir sollten auch die erforderliche nationale Balance nicht übersehen. Eine wirklich mehrheitsfähige Vorlage muss in diesem Sinne auch eine staatspolitisch ausgewogene Vorlage sein, in der sich alle Landesteile, auch die Ostschweiz, einigermassen wiedererkennen können.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten auf diesen Beschluss und auch für eine gewisse «Nachbesserung», die vielleicht in der Detailberatung möglich ist. Damit bringe ich auch zum Ausdruck, dass ich entschieden dafür bin, dass wir die Beratung dieser Vorlage nun in Angriff nehmen. Irgendwann einmal muss mit diesem Werweissen Schluss sein, mit diesem Abwägen, mit diesem Nochmals-irgendeinen-Punkt-vertiefen-Wollen, mit diesem Nochmals-eine-Verhandlung-führen-Wollen. Das, meine ich, führt zu nichts Neuem, zu keinen wesentlichen zusätzlichen Erkenntnissen. Jedenfalls: Wir stehen in einem Prozess, wir haben ein Zweikammersystem. Wir haben jetzt zunächst einmal unsere Aufgabe zu erfüllen, der Nationalrat wird die Sache dann anpacken und seinen Beitrag dazu leisten.

Der Bundesrat hat seine Vorschläge unterbreitet; an ihn die Sache zurückzuweisen bringt meines Erachtens nichts. Wir müssen jetzt den parlamentarischen, den politischen Willen artikulieren und eine Vorlage schmieden, von der wir glauben, dass wir sie beim Volk durchbringen.

In diesem Sinn bin ich gegen einen Befreiungsschlag, wie ihn uns Herr Schoch beantragt. Ich bin auch gar nicht sicher, ob wir wirklich auf Null zurückgehen müssen, wie er es gesagt hat. Die zukünftige Entwicklung kann niemand absehen, und in diesem Sinne soll die Etapplerung, die spätere Erweiterung, meines Erachtens möglich bleiben.

Ich bin gegen den Antrag Reimann, der drei Aspekte zusätzlich abklären will. Zu den finanziellen Aspekten: Jeder Kanton, der hier noch ein bisschen Geld hat und bereit ist, es in diese Neat-Vorlage einfließen zu lassen, ist hochwillkommen und kann sich ohne weiteres bei Herrn Bundesrat Villiger melden. Ich glaube nicht, dass wir sehr viele finden werden. Der europäische Kontext konnte noch nicht weiter angegangen werden. Der Bundesrat, mit der Netzvariante, hatte sowieso keinen Anlass, hier Verhandlungen aufzunehmen. An der Realität der Güterströme in Europa wollen wir tatsächlich nicht vorbeiziehen, aber deshalb sind auch die begleitenden, die flankierenden Massnahmen notwendig, die den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen.

Auch den Antrag Brändli auf Rückweisung an die Kommission halte ich persönlich für falsch. Die Elemente dem Volk wieder einzeln zu präsentieren ist genau das, was das Parlament nicht wollte; es wollte die Zusammenschau, es wollte eine gesamthafte Vorlage, in die alle Grossprojekte integriert sind und in der die Finanzierung sauber sichergestellt wird. Man kann dazu stehen, wie man will: Die Kommission präsentiert dazu eine entsprechende Grundlage; auf dieser Basis ist jetzt die Detailberatung aufzunehmen und zu entscheiden.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten und für Beratung.

Schüle Kurt (R, SH): Herr Onken hat zu Recht auf den weitgefassten Titel dieser Vorlage, «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs», hingewiesen. Aber das Kernproblem ist und bleibt natürlich die Neat. Das spiegelt sich konkret in den Ihnen beantragten Beschlüssen. Die anderen Eisenbahn-Grossprojekte werden nur im Zusammenhang mit der neuen Kompetenz für den Bundesrat, in Zukunft Steuern für die Finanzierung erheben zu können, erwähnt und aufgelistet. Aber auf der baulichen Seite wird nur die Frage gestellt: Wie geht es mit dem Projekt der Neat weiter?

Wir bauen diesen Alpentransit – wenn wir ihn dann wirklich bauen – nicht so sehr für uns, für die Schweiz, sondern primär für Europa und eingebunden in ein gesamteuropäisches Netz. Dort, in der europäischen Dimension, liegt das zentrale Problem – und nicht bei den Investitionskosten, nicht bei der Frage, ein oder zwei Tunnel, ein- oder zweigleisiger Ausbau der Linien, oder bei der Frage der Etapplerung. Die zentrale Problematik liegt in der Frage, ob es uns gelingt, eine genügende Auslastung der Alpentransversalen zu kostendeckenden Preisen zu erreichen. Das ist die «Gretchenfrage» der Alpentransversalen. Die Nachfrageentwicklung wird über Erfolg oder Misserfolg dieser Neat entscheiden.

Wir haben die gleichen Fragen vor wenigen Jahren durchaus kritisch beurteilt, auch wenn der Kommissionspräsident heute von einem Grundlagenirrtum gesprochen hat. Wir standen damals, 1990, unter dem Eindruck des entstehenden europäischen Binnenmarktes. Wir erwarteten eine Verdoppelung des Transitverkehrs innert zwanzig Jahren. Die Frage war nie: Wie lasten wir diese Eisenbahntransversalen aus? Die Frage war einzig: Wie bewältigen wir überhaupt die Güterverkehrslawine, die auf uns zukommen wird? Die Alpen-Initiative war damals auch eine Reaktion auf diese Perspektiven.

Heute stehen wir unter dem Eindruck der Rezession, der Strukturkrisen, der Überkapazitäten im Transportbereich, wo ein ruinöser Preiskampf herrscht, der sich auch in den Rechnungen unserer Schweizerischen Bundesbahnen niederschlägt. Jetzt zeigt sich, wie unausgewogen wir diesen Transitvertrag ausgestaltet haben, der bis zum Jahre 2004 läuft. Wir haben uns einseitig zum Bau der beiden Basistunnels, am Gotthard und am Lötschberg, verpflichtet, und zwar nur, um die 28-Tonnen-Limite zu retten, die trotzdem ins Wanken geraten ist, und um in der Schweiz das Sonntags- und Nachtfahrverbot beibehalten zu können.

Erste Abschnitte des modernisierten Transitnetzes müssten nach diesem Transitabkommen bis im Jahre 2005 in Betrieb sein. Wir haben aber keine Zusicherungen seitens der EU erhalten. Sie hat sich nicht verpflichtet, unsere Transitachsen auszulasten, und zwar zu kostendeckenden Preisen.

Das hat mich schon vor einem Jahr dazu bewogen, Ihnen auf dem Postulatsweg eine Ergänzung, einen Zusatz, zum Transitabkommen zu beantragen. Vor dreiviertel Jahren ist das Postulat mit präsidialem Stichentscheid verworfen worden; heute fehlen darum verbindliche Aussagen zur Kapazitätsauslastung seitens der EU. Das aber wäre nötig gewesen, um die Neat in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Form, als gleichzeitig zu realisierende Netzvariante, zu begründen.

Nun stehen wir vor einer heiklen Situation: Die Neat, wie wir sie beschlossen haben und wie sie das Volk in Form einer ausserordentlich teuren Netzvariante bewilligt hat, ist durch die veränderten Verhältnisse obsolet geworden. Sie ist nicht mehr finanzierbar. Der Bedarf ist auf Jahre, ja Jahrzehnte nicht ausgewiesen, vor allem nicht für den gleichzeitigen Bau von zwei neuen Basisstrecken.

In der Botschaft von 1990 war dem Lötschberg dreierlei zugeordnet: die Verbesserung der Qualität der Transitinfrastruktur, die Übernahme eines Teils des Verkehrs von der Nordschweiz ins Wallis und nach Italien und die Verbindung zweier Nationalstrassen als Rawil-Ersatz. Auf Seite 35 der Botschaft heisst es: «Erst alle drei Aufgaben zusammen begründen den Bau der neuen Basislinie und garantieren ihre volle Auslastung. Weder die eine noch die andere Aufgabe allein rechtfertigt ein solches Vorhaben.»

Im neuen bundesrätlichen Konzept ist nun aber die Rawil-Funktion – der Autoviad – weggefallen. Das war aber eine Prämisse dieser «Raison d'être» des Lötschbergs.

Interessant war für mich auch die Aussage in der Kommission, dass die Scheffelstrecke am Lötschberg – optimiert – auch 104 Züge pro Tag in beiden Richtungen bewältigen kann. Das entspricht haargenau der Kapazität einer künftigen Basislinie.

Ich gestatte mir auch einen Hinweis auf die ursprüngliche Lötschberg-Vorlage aus dem Jahre 1974, welche die Lötschberg-Doppelspur-Scheffelstrecke als Teil des früheren Transitkonzeptes enthielt: Dieses Transitkonzept von 1973 des Departementes war auf die Zeit bis zur Jahrhundertwende ausgelegt. Es sah in einer ersten Phase den Ausbau der BLS auf Doppelspur, den Bau einer Gotthard-Basislinie und den Bau einer wintersicheren Verbindung Glarus-Vorderrheintal vor und in einer zweiten Phase dann den Bau einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur. Das war noch vor zwanzig Jahren die offizielle Konzeption.

Heute stehen wir vor dieser veränderten Situation, wo wir feststellen können, dass in der Zwischenzeit nur der erste Punkt – Ausbau der BLS auf Doppelspur – realisiert ist.

Zum Lötschberg im Moment nur soviel: Ein isolierter Bau des Basistunnels würde die Position unseres Landes im Transitverkehr nur unwesentlich verbessern. Herr Küchler hat es schon gesagt: Es würde daraus keine Flachbahn resultieren. Auch wäre der Fahrzeitgewinn gering, und die Güterverkehrskapazitäten würden lediglich um 15 Prozent erhöht. Der wesentlichste Vorteil wäre die Kapazitätssteigerung für die «rollende Autobahn» mit einer Eckhöhe von vier Metern. Dies liesse sich aber mit wesentlich geringeren Mitteln auch über die Bergstrecke erreichen.

Eines müssen gerade auch unsere welschen Kolleginnen und Kollegen bedenken: Käme nur der Lötschberg, dann würde sich der Druck auf die Simplonlinie vom Lötschberg her selbstverständlich massiv erhöhen. Das würde sich jedoch negativ auf die heute gleichwertig behandelte Verbindung Genf-Mailand auswirken, die zurückgestuft werden müsste, um die Rentabilität der Lötschberglinie nicht zu gefährden. Der von seiten der Westschweiz erwartete Vorteil könnte sich daher als absoluter Bumerang erweisen.

Zum Bundesbeschluss, der zur Diskussion ansteht: Dieser Beschluss ist so etwas wie ein verfassungsrechtliches «Monster». Die Absicht des Bundesrates war es, einen – und eben nur einen – Entscheid auf Verfassungsstufe vorzulegen, um

dann einen definitiven Entscheid zu bekommen. Im Kern geht es um die neue Finanzierungskompetenz, die wir dem Bundesrat einräumen würden, so dass er neue Finanzquellen erschliessen könnte, diesen Benzinzehner, und er die pauschale und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwenden könnte. Dann geht es um die Abspeckung und Änderung des gültigen Neat-Beschlusses, indem wir einen Teil dieses Beschlusses auf die Verfassungsstufe hievt, und letztlich um einen wenig transparenten Finanzbeschluss. Im Rahmen der darin enthaltenen Kosten von immerhin 1,6 Milliarden Franken hat sich der Bund grösstenteils bereits verpflichtet, und die ursprüngliche Kostenübersicht würde nach diesem Vorschlag fallengelassen.

Das wird zum Problem in der Vermittlung dieser Botschaft an die Bürger werden, die natürlich über die Kostenwirkung insgesamt orientiert sein wollen. Ein weiteres Problem der vorgeschlagenen Beschlussfassung besteht darin, dass keine Aussage darüber gemacht wird, was im Falle einer Ablehnung des Verfassungszusatzes überhaupt passieren würde.

Wenn ich heute die Situation beurteile, dann stelle ich fest, dass die Neat uns zu entzweien droht und möglicherweise zum Debakel werden könnte. Entweder gelingt es uns nun, uns zusammenzuraufen, um das Notwendige, das Unerlässlich, rasch zu realisieren – das wäre auch ein Stück aktuelle, konkrete, effiziente Wirtschaftsförderung –, oder wir werden scheitern. Scheitern kann nach meiner Meinung nicht heissen, dass wir uns in unbestimmter Weise an den gültigen Beschluss klammern. Wir müssen noch Klarheit darüber schaffen, was für diesen Ablehnungsfall gilt.

Persönlich bin ich aber für Eintreten auf der Linie der Kommissionsmehrheit, weil dieser alte Neat-Beschluss nicht mehr realistisch ist, weil eine neue Lösung gefunden werden muss; diese ist in den Anträgen der Kommissionsmehrheit vorgezeichnet. Ich bin für Eintreten, weil wir dieses zukunftsgerichtete Projekt bedarfsgerecht realisieren müssen. Das heisst aber, dass wir uns zu einer Variante durchringen müssen, die finanzierbar ist. Das bedeutet eine Etappierung, die sachgerecht sein muss, und das bedeutet «Gotthard light». Das bedeutet schliesslich auch, dass wir uns die weiteren Optionen für die Zukunft offenhalten müssen. Letztlich geht es darum, dass wir uns gemeinsam mit unseren Nachbarn bemühen, einen sinnvollen Verkehrssplit über alle Alpenstrecken zu finden.

Ich beantrage Ihnen Eintreten und Zustimmung zur Linie der Kommissionsmehrheit.

Bisig Hans (R, SZ): Das Volk hat 1992 dem Bundesbeschluss über den Bau der Neat in der Annahme zugestimmt, das Gesamtprojekt koste rund 14 Milliarden Franken und sei selbsttragend. Die zweite Annahme – ich betone: nur die zweite Annahme – hat sich in der Folge als falsch erwiesen; wir müssen also nochmals über die Bücher gehen.

Im Sinne einer vom Parlament mehrfach geforderten Gesamtschau unterbreitet uns nun der Bundesrat eine 30-Milliarden-Bauvorlage und ein Finanzierungskonzept. Das vom Bundesrat vorgeschlagene Investitionsprogramm hält aus unterschiedlichen Gründen an der Netzlösung fest: Reisezeitverkürzungen, höherer Marktanteil im Güterverkehr, Zuverlässigkeit des Bahnbetriebes, finanzielle Aspekte, Verteilung der Nachfrage und ökologische Überlegungen werden in der Botschaft als Argumente angeführt. Unter Berücksichtigung der weitgehend gegensätzlichen, vorwiegend regionalpolitisch begründeten Neat-Interessen konnte – oder wollte – die Exekutive nicht anders entscheiden.

Es liegt darum an uns, eine Lösung auszuarbeiten, welche die nationalen und internationalen Verpflichtungen respektiert, den Bedürfnissen gerecht wird und trotzdem einen haushälterischen Mitteleinsatz garantiert. Wenn alle nach wie vor ihr eigenes «Züglein» fahren, wird die Neat nie gebaut; wenn der Karren überladen wird, wie es vor allem die Strassenverkehrsverbände wollen, übrigens auch nicht. Die Neat erweist sich immer mehr als Prüfstein für den Inneren Zusammenhalt und die demokratische Gesprächskultur.

Neuerdings wird bereits vom «Thurgraben» gesprochen. Alle fordern, alle fühlen sich übergangen oder überlastet. Die Schweiz scheint zur Verwirklichung von zukunftsweisenden Aufgaben nicht mehr in der Lage zu sein. In den Hearings dominierte eine Melodie: das monotone Absingen des Forderungskataloges. Niemand – oder fast niemand – war zu Konzessionen bereit. Unter diesen Umständen ist es für mich verständlich, dass der Bundesrat den Weg des geringeren Widerstandes wählte und wenigstens die Mehrzahl der Kantone zufriedenstellen wollte. Ob er damit seinem Führungsauftrag gerecht geworden ist, darf allerdings in Frage gestellt werden.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich die Aufgabe wirklich nicht einfach gemacht. Die Mehrheit hat sich zu einer mehrheitsfähigen vernetzten Lösung durchgerungen. Die vielen Minderheitsanträge und die heute eingereichten Anträge lassen aber vermuten, dass es im Ratsplenum zu einer Fortsetzung der Kommissionsberatung kommen wird. Immerhin darf festgestellt werden, dass wenigstens die Kommissionsmehrheit ein klares und pragmatisches Ziel verfolgt, während die heterogen zusammengesetzten Minderheiten unterschiedliche, vor allem regionalpolitisch geprägte Vorstellungen haben. Das zeigt sich besonders im neuen Artikel 23 Absatz 2 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Hier finden sich Verfechter der bundesrätlichen Lösung oder, wenn schon etappiert, des vorgezogenen Lötschberg-Basistunnels, des alleinigen Gotthard-Basistunnels, ohne Ausbau der Strecke St. Gallen-Pfäffikon, und auch Befürworter des Hirzeltunnels.

Eine Disharmonie ist auch beim Finanzierungsbeschluss festzustellen. Ich hoffe, dass es uns letztlich wenigstens gelingt, ein in sich kohärentes Konzept an den Zweitrat weiterzuleiten. Eine Rückweisung dürfte jedenfalls kaum weiterhelfen, sind doch die Fakten bekannt; Nichteintreten bringt uns schon gar nichts.

Die Kommission konnte sich über alle möglichen Vorgehensvarianten unterhalten. Jetzt sind die politischen Entscheide fällig.

Aus meiner Sicht wird die zentrale Fragestellung zu stark auf die Mittelbeschaffung fokussiert. Mindestens ebenso bedeutend sind aber die Aspekte des ausgewiesenen Bedarfs sowie der baulichen und bahnbetrieblichen Umsetzungen. Planerische Gesamtkonzepte sind zwar notwendig. Eine bedarfsfremde Realisierung können und wollen wir uns aber sicher nicht leisten. Entscheidend sind letztlich die Betriebs-, nicht die Investitionskosten.

Vorerst stellt sich darum die Frage nach den betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten bei den heutigen Gegebenheiten. Diese sind keineswegs ausgeschöpft. Die erste Etappe von «Bahn 2000» ist im Bau. Damit wird die Voraussetzung für das betrieblich interessante Knotenprinzip und ein verbessertes flächendeckendes Angebot geschaffen. Die zweite Etappe von «Bahn 2000» beinhaltet vor allem nachfragebedingte, vorläufig nicht notwendige Ausbauten.

Dieses zweckmässige Vorgehen ist einleuchtend und sollte auch für die Neat richtungweisend sein. Wie bei «Bahn 2000» muss auch bei der Neat in einer ersten Bauetappe das realisiert werden, was marktgerecht und betrieblich sinnvoll ist – nicht mehr und nicht weniger. Das dürften aber, bei allem Verständnis für staatspolitische Überlegungen, kaum zwei gleichzeitig realisierte Basistunnels sein – und schon gar nicht Tunnels, die mangels Bedarf nur eingeleistigt ausgerüstet sind.

1991 wurde, nach einer 15jährigen Bauzeit und mit einem Gesamtaufwand von rund 900 Millionen Franken, der Ausbau der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn auf Doppelspur abgeschlossen. Der Huckepackkorridor wird 1998 fertiggestellt und 1999 in Betrieb sein. Mit der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist von «Bahn 2000» sowie weiteren Anpassungen werden dem Güterverkehr auf dieser Achse für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen. Vordringlich ist darum eine betrieblich sinnvolle Optimierung des Ist-Zustandes. Aus betrieblichen Gründen braucht es den Lötschberg-Basistunnel jetzt nicht – auch zur Erfüllung des Alpenschutzartikels nicht.

Etwas anders sieht es am Gotthard aus: Diese 114jährige Strecke mit grossen Höhendifferenzen und Kehrtunneln von insgesamt rund 30 Kilometer Länge ohne Distanzgewinn ist der Nachfrage im Güterverkehr nicht mehr gewachsen. Der Alpenschutzartikel kann so nicht vollzogen werden. Der Gotthard ist gesetzt. Dem widersprechen auch die Lötschbergverantwortlichen nicht. Am Gotthard, und nur am Gotthard, kann die erforderliche Kapazitätssteigerung erreicht werden. Die Möglichkeiten des Lötschbergs sind demgegenüber weit geringer. Nur beim Gotthard kann von einer Flachbahn und damit von einer rentablen Strecke gesprochen werden, zeigt doch das Längenprofil des Lötschberg-Basistunnels eine Scheitelpunktquote von 827 Metern, 256 Meter mehr als am Gotthard.

Gemäss Finanzexperten könnte der Gotthard-Basistunnel – und nur diese Strecke – privat finanziert werden, weil diese Strecke rentieren wird. Es dürfte wohl kaum im Interesse der Kantone Bern und Wallis liegen, den Grossteil des Gütertransitverkehrs zu übernehmen und damit den auch von Ihnen gewünschten Personenverkehr zu beschneiden. Genau dies würde aber passieren, wenn das Lötschbergprojekt vorgezogen würde.

Die aktuelle Diskussion dreht sich sowieso fast ausschliesslich um die Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, um den Personenverkehr. Verständlicherweise wollen alle Landesteile an diesem Wachstumsmarkt teilhaben. Ich frage mich nun aber ernsthaft, ob die allseitigen Spekulationen und Hoffnungen auch in Erfüllung gehen können. Wo die Hochgeschwindigkeitszüge letztlich fahren, entscheidet der Markt; dieser lässt sich nicht überlisten. Die Verbindung Basel–Mailand über die Lötschberg-Simplon-Achse ist bereits heute 20 bis 30 Minuten schneller, vermag aber trotzdem nicht mehr Transitverkehr anzuziehen. Bei gleichen Reisezeiten werden sich die Verhältnisse zu Lasten der Lötschberglinie zwangsläufig noch verschlechtern.

Zu beachten ist aber vor allem: Das Personenverkehrsaufkommen ist beim Binnenverkehr sowie bei den Fahrten aus der Schweiz und in die Schweiz auf der Gotthardstrecke, verglichen mit dem Lötschberg, schon heute doppelt so hoch – Tendenz steigend. Insgesamt war 1995 an Personentransportaufkommen zu verzeichnen: am Gotthard 13 100 Personen pro Tag, am Lötschberg 7300; davon waren lediglich Transitreisen: am Gotthard 2570 Personen und am Lötschberg rund die Hälfte, 1400 Personen. Rund 5500 Personen oder gut ein Drittel aller Fahrten auf der Gotthardstrecke haben Abfahrt oder Ziel im Raume Zürich. Profitieren von der Nord-Süd-Verbindung durch den Gotthard 3 Millionen Einwohner, so sind es beim Lötschberg 1,5 Millionen Einwohner.

Die mit dem Pendolino möglichen Geschwindigkeiten werden heute auf der Strecke Basel–Bern–Brig–Domodossola noch nicht genutzt. Dieses Projekt hat sicher erste Priorität. Zusammen mit der «Bahn 2000», der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und weiteren Verbesserungen können so innert kurzer Zeit und mit bescheidenem Aufwand eine interessante Nord-Süd-Verbindung und damit für die Region Bern ein Marktviorteil geschaffen werden. Eine optimierte Lötschberg-Scheitelstrecke mit einem leistungsfähigen Vier-Meter-Huckepackkorridor kann lange vor der Gotthardflachbahn dem Betrieb übergeben werden. Damit lassen sich Marktanteile gewinnen und sichern.

Die heutigen Gegebenheiten, ökologische Aspekte und eine Berücksichtigung aller Landesteile sprechen für eine Netzlösung. Bedarf, nationale und internationale Verpflichtungen, die regionalpolitische Ausgewogenheit sowie der unumgängliche haushälterische Mitteleinsatz rechtfertigen aber keineswegs den gleichzeitigen Bau von beiden Basistunneln. Vorerst gilt es, den Ist-Zustand zu optimieren, die mit grossem Aufwand neu gebaute Lötschberg-Scheitelstrecke, Doppelspur und Huckepack, und die sich im Bau befindende erste Etappe von «Bahn 2000» zu nutzen.

Ebenfalls müssen die negativen Auswirkungen des Schienenverkehrs – ich meine damit Lärm und Erschütterungen – massgeblich reduziert werden. Gleichzeitig muss mit dem

Bau des Gotthard-Basistunnels, des Zimmerbergtunnels für den Anschluss der Ostschweiz und des Ceneri-Basistunnels eine leistungsfähigere, wirtschaftlich interessante Transitachse erstellt werden und der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert werden.

In der Folge, und soweit die Marktlage es erfordert, soll die Bundesversammlung in einer zweiten Etappe über die Vervollständigung des Programms, insbesondere über den Bau des Lötschberg-Basistunnels und dessen Finanzierung, beschliessen.

Die Finanzierung des Lötschberg-Basistunnels ist aus zwei Gründen in die zweite Etappe zu verlegen: Einerseits dürfte es dannzumal kaum mehr um eine einspurige Linienführung gehen, und andererseits kann damit der Mittelbedarf auf 21,17 Milliarden Franken reduziert werden. Dies bedeutet, dass die Treibstoffzollerhöhung um höchstens 10 Rappen pro Liter nur gut zur Hälfte ausgeschöpft und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe europakompatibel ausgestaltet werden muss, und das ohne zeitlichen Druck.

Ich bin darum für Eintreten und bitte Sie, grundsätzlich der Kommissionsmehrheit zu folgen sowie bei Artikel 23 Absatz 2bis der Minderheit I und damit den Investitionskosten von lediglich 21,17 Milliarden Franken zuzustimmen. Ich bin überzeugt: Mit diesem Konzept ist die Volksabstimmung zu gewinnen.

Weber Monika (U, ZH): Wenn ich die Atmosphäre der momentanen Neat-Diskussion – Sie erlauben mir diesen Ausdruck, Herr Onken; es ist eine Neat-Diskussion, auch wenn die Vorlage einen anderen Titel trägt – mit jener vor fünf Jahren vergleiche, dann würde ich sagen: Die Begeisterung war wahrscheinlich vor fünf Jahren grösser als heute. Aber die Divergenz der Erwartungen und Hoffnungen ist sicher ungefähr gleich geblieben.

Grossinvestitionen haben in der Schweiz immer Anlass dazu gegeben, das Geld zu verteilen, und zwar gleichmässig. Man hat mich schon einige Male belehrt, die Schweiz habe immer nur zusammengehalten, wenn jeder etwas erhalte. Dieser Föderalismus kommt uns also sehr teuer zu stehen, und es stellt sich nun die Frage, ob wir dazu in der heutigen Situation noch die nötigen Finanzen haben.

Die Mehrheit der Kommission hat ihre Meinung zum gesamten Paket geäussert. Ich anerkenne den guten Willen. Ich habe indessen ein bisschen eine andere politische Betrachtungsweise, die näher bei den Gedanken von Herrn Schoch ist. Und auch wenn sich Herr Onken nicht mehr daran erinnert, habe ich am Anfang in der Kommission sehr deutlich gesagt, dass ich nicht für eine Netzvariante bin. Das ist übrigens nicht neu, weil ich das schon vor fünf Jahren gesagt habe. Vielleicht erinnern Sie sich noch besser an Herrn Dr. Walter Biel, der die Meinung von nur einer Achse sehr vehement vertreten hat. Nun: Wenn die Mehrheit der Kommission recht bekommt, beglückwünsche ich sie. Ich fürchte aber, dass das Ganze leider scheitern wird.

Der Bundesrat legt uns eine Paketlösung vor, mit «Bahn 2000» erste und zweite Etappe, Neat, Netzvariante, TGV und Schallschutzbauten. Es ist richtig, dass der Bundesrat im Vergleich zu den 1992 beschlossenen Projekten zu einer reldimensionalen Vorlage gekommen ist. Indessen ist sein Entwurf immer noch ein Allerweltpaket, so dass es meines Erachtens am Parlament liegen würde, die entsprechenden Einschränkungen, d. h. die politisch unpopulären Schritte, zu beschliessen. Mit den beiden detaillierten Minderheitsanträgen, die ich zum Bundesbeschluss A gestellt habe, lege ich den Grundstein zu einer etwas anderen Betrachtungsweise, als sie die Mehrheit der Kommission hat. Es ist eigentlich das, was von meinem Konzept übriggeblieben ist, das ich am Anfang formuliert habe.

Ich habe diese Überlegungen quasi zuhänden meiner Enkelkinder, die ich nicht habe, in der Fahne verankert bzw. deshalb, weil einmal klar zuhänden der Materialien und der Geschichte, wie jeweils Herr Bundesrat Ogi sagt, abgestimmt und damit festgehalten werden muss, dass wir uns eben nicht auf eine «schlanke» Linie festlegen wollen. Ich gehe

aber davon aus, dass Sie mir bei meinen Minderheitsanträgen nicht folgen werden.

Ich möchte nun meine drei Hauptüberlegungen zu dieser Vorlage ausformulieren; vorwegnehmen möchte ich, dass ich mit der Lärmsanierung einverstanden bin, dass ich auch für einen TGV-Anschluss der Westschweiz bin:

1. Der Bundesrat legitimiert seinen Neuansatz mit der «drastischen Verschlechterung der Bundesfinanzlage» und den «veränderten Wirtschaftlichkeitserwartungen». Die drastische Verschlechterung der Bundesfinanzlage haben wir letzte Woche besungen. Ich denke, ich muss das nicht wiederholen. Einige haben zwar schon wieder Morgenröte gesehen. Ich habe Ihnen gesagt, dass ich eigentlich eine pessimistischere Einstellung habe und pessimistischer bin als der Bundesrat und auch das Parlament, und zwar weil der Sanierungsprozess doch äusserst harzig ist. Man redet viel, hat viel Hoffnungen. Aber Hoffnungen, wie Bacon sagt, sind gut zum Frühstück, aber schmerzlich zum Abendbrot. Gehandelt wird eigentlich noch nicht. Nachdenklich stimmt mich auch die Einnahmenseite, da die Wirtschaftsindikatoren immer noch schlecht sind, so dass wir annehmen müssen, dass wir mit einem grossen Schuldenberg in das nächste Jahrhundert – das ist die Zeit des Baus dieser Neat – hineingehen.

In Anbetracht der finanziellen Situation, der Wirtschaftlichkeitsrechnungen und insbesondere auch in Anbetracht der Nachfrageprobleme – das betrifft die Betriebskosten, von denen man im Grunde genommen nicht spricht, man hat auch keine Zahlen; sie sind schwierig zu bekommen, und man kann auch keine Hochrechnungen machen – wären wir verpflichtet, eine ganz «schlanke» und ganz transparente Variante zu wählen und vor allem die immer noch bestehende Paketlösung zu entrümpeln. Wir kommen um echte Entscheidungen nicht herum, wenn wir den Soverän gewinnen wollen. Das ist meine Betrachtungsweise.

2. Die Neat betrachte ich nicht als ein innenpolitisches Verteilungsgeschäft – das muss ich deutlich sagen –, sondern als einen «freiwilligen verpflichtenden Beitrag» an ein europapolitisches Planungskonzept. «Freiwillig verpflichtend» ist unser Beitrag insbesondere aufgrund unserer geographischen Lage. Wir liegen inmitten eines europäischen Verkehrsnetzes. Die Schweiz ist allein deshalb interessant – im Grunde genommen, wenn man historisch schaut, ist sie dies seit 2000 Jahren –, weil wir verkehrsmässig den kürzesten Durchgang durch die Alpen bieten. Damit sind wir für das EU-Verkehrsnetz weichenstellend. Waren und Menschen sollen von Hamburg bis in die mailändische Region bzw. bis nach Genua zur Verschiffung geführt werden können.

Aber wir betreiben immer noch in gewisser Weise eine Nabelschau. Diese Nabelschau verwirrt unseren Geist. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird nämlich nicht wegen uns gebaut, sondern die Neat wird allenfalls gebaut, damit die Nord-Süd-Achse durchgehend und auf der kürzesten Strecke durchgezogen werden kann. Es muss auch gesagt werden – damit wir die Dimensionen nicht verlieren –, dass die Hochleistungszüge sicher nicht alle 5 bis 10 oder 20 Kilometer anhalten können. Sie fahren primär durch die Schweiz hindurch, weil die Destinationen, in denen grosse Mengen von Gütern und Massen von Menschen zu finden sind, sicher ausserhalb unseres Raumes liegen. Das müssen wir sehen, das ist der Anreiz, der dazu führt, dieses Netz im europäischen Raum zu errichten.

Weil nun aber heute schon klar feststeht – dies kann anhand erhärteter Zahlen bewiesen werden –, dass der grösste Anteil der Auslandsfernenreisen über Basel-Badischer Bahnhof Richtung Deutschland sowie über Chlasso Richtung Mailand abgewickelt wird und der Gotthard bezüglich Güterverkehr bereits heute überlastet ist, ist meines Erachtens auf der Gotthardachse weiterhin und vor allem mit einer zunehmenden Belastung zu rechnen. Das bringt mich dazu, weiterhin an der Gotthardachse festzuhalten und diese zu unterstützen.

3. Das bringt mich dazu, zu sagen, dass wir diese Durchfahrt, die Gotthardstrecke, «organisieren» müssen und dieses Gebiet nicht einfach dem Schicksal und der Entwicklung überlassen dürfen. Das bedeutet, dass wir uns um die Qualität der

vom Verkehr arg in Mitleidenschaft gezogenen Regionen bemühen und einen gezielten Ausbau mit Schutzvorrichtungen gegen Lärm und gegen die mit der Schnelligkeit der Züge verbundenen Emissionen vorsehen.

Ich bezweifle also, dass die Idee allein erstrebenswert ist, alle paar Minuten riesenlange Züge durch unser Land passieren zu lassen. Da diese Entwicklung aber wahrscheinlich unumgänglich ist, bin ich der Meinung, dass wir dieses Unternehmen insofern beschränken, als wir Schutzmassnahmen einbauen.

Ich möchte zusammenfassen und – wie Herr Bundesrat Ogi sagt – zuhänden der Materialien sagen:

Erstens bin ich nicht für eine Netzvariante, auch wenn ich diesen Antrag jetzt nicht mehr stelle, weil ich in der Kommission allein war.

Zweitens möchte ich sagen: Ich finde, dass man den Mut haben sollte – ich habe ihn jetzt –, sich definitiv auf eine Achse zu konzentrieren und keine Versprechungen zu machen. Ich bin in diesem Zusammenhang der Meinung, dass eventuell alles Weitere ruhig einer nächsten Generation überlassen werden kann.

Drittens möchte ich sagen: Alles, was man sowieso bauen muss – ich denke an die Strecke St. Gallen–Pfäffikon oder an die Lötschberg-Elektrifizierung –, gehört aber meines Erachtens nicht in die Neat-Vorlage, sondern in das normale SBB-Investitionsprogramm, wenn man die Neat-Vorlage, die vor uns liegt, transparent erhalten will. Das Volk hat genug von Paketlösungen, die alles einschliessen und dem Bürger nicht die Möglichkeit geben, seinen Willen klar zum Ausdruck zu bringen.

Lassen Sie mich noch einen vierten, letzten Gedanken formulieren, dann haben Sie mich los: Last, but not least sollten wir nicht so tun, als ob wir von jemandem ein Geschenk erhielten. Wir tun meines Erachtens unsere Pflicht. Wir steuern etwas an das europäische Netz der Hochgeschwindigkeitszüge bei. Übrigens kann uns niemand zwingen, etwas zu bauen, das wir nicht bezahlen können; dieses Bewusstsein sollten wir haben. Wir sollten also an einer «schlanken» Durchfahrt partizipieren, und wir sollten uns auf weitere Entwicklungen vorbereiten.

Im Grunde genommen steht aber dieses Nord-Süd-Projekt, das zwar seinen Sinn hat, in alten Geleisen; es stehen aber neue Entwicklungen vor der Tür. Was meine ich damit? Die neue, grosse Ausrichtung wird West-Ost heissen, denn im Osten sind die neuen, aufstrebenden Märkte. Der Anschluss an diesen Strom wird eines Tages für die Schweiz als Exportland von mindestens so grosser Bedeutung sein wie die heute vorliegenden Nord-Süd-Pläne.

Maissen Theo (C, GR): Bei dieser Vorlage ist vorerst bemerkenswert, dass wir eine Reihe von Faktoren haben, die man als bestimmte Grössen bezeichnen kann, und wir haben eine Reihe von unbestimmten Grössen.

Zu den bestimmten Grössen gehört sicher einmal der sogenannte Neat-Beschluss aus der Volksabstimmung vom 27. September 1992. Zu diesen bestimmten Grössen gehört auch, dass ein Konzept einer Netzlösung vorliegt; diese Netzlösung – das ist auch entscheidend für mich – liegt nicht nur auf dem Papier vor, sondern sie ist mit dem Verpflichtungskredit, den wir gesprochen haben, bereits in Realisierung.

Als weitere feste Grösse haben wir die Umsetzung des Alpenschutzartikels, Artikel 36sexies der Bundesverfassung; auch das ist ein Volksbeschluss. Wenn wir in bezug auf diese Vorlage hier immer wieder von Volksbeschlüssen und von Volksmeinung sprechen, gehe ich letztlich davon aus, dass das Volk, wenn es diesen Alpenschutzartikel angenommen hat, nachher auch die Mittel, um diesen Alpenschutzartikel umzusetzen, bereitstellen sollte.

In bezug auf diesen Alpenschutzartikel müssen wir uns bewusst sein, dass dieser zehn Jahren nach Annahme, also am 20. Februar 2004, umgesetzt sein soll; das ist bereits in sieben Jahren. Das heisst, dannzumal müsste man – wenn man der Verfassung folgt – den alpenquerenden Verkehr von Grenze zu Grenze über die Schiene abwickeln.

Eine weitere feste Grösse – bereits verschiedentlich erwähnt – ist das Transitabkommen vom 2. Mai 1992. Hier ist explizit die langfristige Verpflichtung enthalten, Transitstrecken durch die Alpen zu bauen, und zwar werden namentlich erwähnt: ein Gotthard- und ein Lötschberg-Basistunnel.

Eingebunden sein soll diese Netzlösung in das europäische Hochleistungsnetz, und zwar gehen wir dabei davon aus, dass wir einen Nutzen haben. Wir haben einen Nutzen, indem wir an ein Netz angeschlossen sind, das von Hamburg bis Mailand und weiter geht und das auch Ost-West-Verbindungen hat. Wir können von diesem Nutzen nicht nur profitieren, sondern wir müssen das Angebot auch bereitstellen, wir müssen die Verbindungen durch unser Land derart herstellen, dass dieses Hochleistungsnetz funktioniert. Es ist somit ein Geben und Nehmen.

Schliesslich haben wir als feste Grösse die «Bahn 2000» beschlossen, die aber nicht mehr finanziert ist und die wir mit dieser Vorlage zu finanzieren gedenken.

Nun haben wir auch eine Reihe von unbestimmten Grössen. Da ist einmal – zum ersten – der Bedarf bzw. sind die notwendigen Kapazitäten zu nennen. Wie grosse Kapazitäten brauchen wir – und wann brauchen wir sie? Ich möchte Sie auf die Seiten 55 und 56 der Botschaft verweisen. Dort wird festgehalten, dass 1994 auf der Schiene 14,3 Millionen Nettotonnen durch die Schweiz transportiert worden sind (Ziff. 231.54). Wäre in Europa allein die Distanz massgebend, würden bedeutend mehr Güter durch die Schweiz transportiert. Die Strassenverkehrsgesetzgebung, die mangelnde Attraktivität im Kombiverkehr verhindern das aber im Moment. Wenn wir aber die Studien über die Entwicklung der Transportmengen, die durch die Schweiz gehen könnten, betrachten – das können wir auch in der Botschaft nachlesen –, ist die Spannweite sehr gross, aber die Mengen sind doch auch im unteren Bereich beachtlich. Im Jahre 2010 rechnet man mit 30 bis 40 Millionen und im Jahre 2020 mit 35 bis 60 Millionen Gütertonnen. Im Vergleich mit heute kann man also mindestens von einer Verdoppelung ausgehen. Wie auch immer dieses Wachstum sein wird: Es wird ein Wachstum sein – davon können wir ausgehen –, und es wird ein Druck auf die Schweiz entstehen, hier entsprechende Angebote zu machen.

Eine zweite unbestimmte Grösse, die immer wieder diskutiert wird, ist die Wirtschaftlichkeit, die Rentabilität, dieses alpenquerenden Schienenverkehrs. Hier sind auch weitere Untersuchungen in Auftrag, soviel wir gehört haben. Aber auch wenn wir neue Untersuchungen haben: Das Ganze ist abhängig von der Entwicklung der Verkehrsvolumen und vom Modal split, der Aufteilung auf Schiene und Strasse. Dieses wiederum ist abhängig von Lenkungsmechanismen, über die wir heute noch zu wenig wissen. Lenkungsmechanismen sind die Abgabensysteme, die international mit dem Wegekostensystem der EU koordiniert werden müssten; es sind die zulässigen Tonnagen – wobei wir heute auch noch keine Gewissheit haben, wie das aussehen wird – und die Transporttarife der Bahnen.

Eine dritte unbestimmte Grösse ist die Finanzierung. Kommen wir zu einem konsensfähigen Konzept? Haben wir dieses konsensfähige Konzept auf dem Tisch? Auch wenn wir es auf dem Tisch haben, müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Entwicklung der ertragsbestimmenden Faktoren nicht mit Sicherheit voraussehbar ist. Somit kann auch das Finanzierungskonzept wieder ändern. Denken wir z. B. nur an den Treibstoffzehner. Diese Erträge sind natürlich von der Menge des verkauften Treibstoffes abhängig. Wer sagt uns schon, wieviel Treibstoff in 15 Jahren verkauft wird?

Schliesslich noch eine letzte unbestimmte Grösse: der Ausgang der Volksabstimmung. Ich meine, man muss doch zur Kenntnis nehmen, dass es nicht richtig ist, hier über die ursprüngliche Neat-Variante zu diskutieren. Der Bundesrat schlägt doch eine redimensionierte Netzlösung vor. Ich frage mich, mit welcher Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass diese Lösung nicht mehrheitsfähig sei. Man kann bezüglich der Annahme einer gemäss Mehrheit geänderten Vorlage durch das Volk genauso viele Fragezeichen machen wie zum Entwurf des Bundesrates. Ich glaube: Hier stehen

einander einfach Beurteilungen unterschiedlicher Art gegenüber.

Ein Teil dieser unbestimmten Grössen ist beeinflussbar. Ich denke an die Transporttarife. Ein Teil dieser Grössen ist aushandelbar. Ich denke an das Abgabensystem, das mit der EU auszuhandeln sein wird. Aber bei entscheidenden Restgrössen werden Unsicherheiten bestehenbleiben. Da werden auch weitere Untersuchungen und Erkenntnisse nicht weiterhelfen. Wir haben eine Reihe von Annahmen und Prognosen, so dass die Unwägbarkeiten letztlich bleiben. Keine Studie kann uns letzte Sicherheit geben. Mathematisch betrachtet haben wir es mit einer Gleichung mit mehr Unbekannten als Bekannten zu tun. Bekanntlich gibt es dann keine eindeutige Lösung.

Es ist somit heute die Aufgabe und die Verantwortung der Politik, Entscheide für die Zukunft zu treffen. Bei diesen Fragestellungen ist es nicht angebracht, einer Entwicklung in kleinen Schritten nachzulaufen. Wir müssen ein der Sache angemessenes Vorgehen wählen und die Zukunft gestalten. Denn die Frage der Verkehrsentwicklung und der zukünftigen Vorwegnahme dieser Belange entwickelt sich letztlich nur in Quantensprüngen.

Wir haben nun allerdings eine Reihe von Anhaltspunkten für die Entscheidungsfindung: einmal die Notwendigkeit, dass wir bei einem System von Schienen quer durch die Alpen, das nun hundert und mehr Jahre alt ist, eine Modernisierung mit Flachbahnen oder mit mindestens einer Flachbahn brauchen.

Es braucht des weiteren eine erhöhte Leistungsfähigkeit, um unter anderem auch auf den mittellangen Strecken die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Luftverkehr wiederherzustellen. Es geht um die Transporte von Gütern und Personen, was ursprünglich nicht so vorgesehen war. Ursprünglich sprach man vor allem von der Verbesserung der Kapazitäten für Gütertransporte. Es waren dann die Kantone, Parteien und Verbände, die sagten, sie wollten auch für den alpenquerenden Verkehr im Personenbereich entscheidende Verbesserungen.

Grundlage dieser Umsetzung ist jedoch die Netzlösung als Konzept, wie es vom Parlament und vom Volk beschlossen worden ist. Wenn der Präsident der Kommission bezüglich der selbsterzeitigen Volksabstimmung von einem Grundlagenirrtum spricht, so möchte ich das nur mit Blick auf die Finanzierung gelten lassen, aber nicht bezüglich der Grundlagen des Konzeptes mit einem System von zwei Achsen. Denn wir müssen heute nach wie vor davon ausgehen, dass die Bewältigung des Mischverkehrs – also langsame Güterzüge neben schnellen Personenzügen, was auch mit einem Sicherheitsproblem verbunden ist – nur mit einer Netzlösung möglich sein wird. Wenn es auf einer Strecke Probleme gibt, ist die Zuverlässigkeit des Systems nur mit zwei Achsen gewährleistet. Dasselbe gilt für die Produktivität und für die Leistungsfähigkeit.

Ein Punkt, der vor allem in bezug auf den weniger stark oder erst später vorgesehenen Ausbau der Zufahrtsstrecken übersehen wird: Bei der Netzlösung hat die Verteilung auf zwei Achsen eine erhebliche Entlastung und eine bessere Verteilung der Belastungen auf beiden Achsen zur Folge.

Ein weiterer Punkt: Die Netzlösung hängt mit dem Konzept «Bahn 2000» zusammen. Beim Konzept «Bahn 2000» haben wir ein Anschlussknotensystem mit zwei Anschlussknoten – einen Anschlussknoten in Zürich und den anderen in Bern. Wenn wir uns von der Netzlösung trennen, dann funktioniert auch das Konzept «Bahn 2000» nicht mehr.

Meine Folgerungen: An der Netzlösung kann man nicht beliebig ändern bzw. «herumschrauben». Wenn man dieses Konzept grundsätzlich ändert, indem man von der Netzlösung wekommt – auch wenn die Mehrheit sagt, im Grunde werde sie aufrechterhalten, wird sie jetzt nicht umgesetzt –, dann funktioniert das System nicht mehr. Ich werde das in der Detailberatung bei der Begründung des von mir vertretenen Minderheitsantrages näher erläutern. Volkswirtschaftlich ist für mich entscheidend, dass mit dem Betrieb des alpenquerenden Verkehrs auf der Schiene ein Nutzen entsteht. Letztlich werden wir gerade in der heutigen wirtschaftlichen

Situation mit dem Bau über Jahre wertvolle Impulse für die Volkswirtschaft haben. Ich habe bis jetzt die Bedeutung dieser Beschlüsse vor allem aus nationaler und internationaler Sicht beleuchtet.

Erlauben Sie mir noch ganz kurz einige Bemerkungen aus der Sicht der Ostschweiz. Mit der Vorlage des Bundesrates wird der Bundesbeschluss vom 26. September 1991 über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale aufgehoben. Für mich als Bündner ist es besonders schmerzhaft, dass mit diesem Bundesbeschluss der Ausbau des Bahnhofs Chur, der damals zugesichert worden ist, wegfällt. Hier kann man mir wieder den Vorwurf des regionalpolitischen Denkens machen. Ich habe mir im Rahmen der Kommissionsverhandlungen versichern lassen, dass dieser Ausbau auch über «Bahn 2000», über das Eisenbahngesetz sowie den Verkehrstrennungsfonds möglich sein soll.

Wenn ich das Thema hier trotzdem aufgreife, so deshalb: Der Kanton Graubünden gehört zwar zur Ostschweiz, ist aber letztlich die Südostecke, die «Ferienecke», der Schweiz. Wenn Sie alle Karten betreffend die Verkehrspolitik ansehen, die wir diskutieren, müssen Sie feststellen, dass diese «Ferienecke», diese Südostecke, der Schweiz eigentlich bestens für das Anbringen von Legenden für die Beschreibung der Verkehrslinien, die durch die Schweiz gezogen werden, geeignet ist. Es sind verschiedene Änderungen im Gange, die für diesen Raum nachteilig sein werden. Es ist in der Botschaft z. B. aufgeführt, dass die Aribergstrecke, die heute über Zürich, Sargans nach Wien führt, neu mit dem schnelleren Langstreckenverkehr via Bregenz–München umfahren werden soll. Das heisst, dass es für uns entscheidend sein wird, dass wir zusammen mit der Ostschweiz in das Hochleistungsnetz eingebunden werden, dass wir gute Zubringer aus dem Raume Stuttgart nach Zürich und Anschlüsse von München nach Zürich haben. Für Graubünden ist letztlich die Verbindung Zürich–Chur wichtig, denn für den Tourismuskanton Graubünden ist Zürich das Tor zur Welt. Ich werde in der Detailberatung noch darauf hinweisen, weshalb gerade für diese Knotenfunktion in Zürich die Netzlösung sehr entscheidend ist.

Wir gehen davon aus – damit kann ich diesen regionalpolitischen Exkurs schliessen –, dass im Zusammenhang mit den gegebenen Gesetzgebungen und Konzepten mit einem Ausbau der Netzlösung und des Knotenpunktes Zürich, mit der Verbesserung der Verbindung Zürich–Chur und mit einem modernen Bahnhof Chur die Bedürfnisse befriedigt werden können.

Ein letzter Punkt – Herr Schüle hat es auch angedeutet –: Es gibt noch das Ostalpenbahn-Versprechen, und angesichts der Güterströme Ost–West und der geologischen Probleme – erlauben Sie mir die Bemerkung – wären wir heute vielleicht mit einem Splügenprojekt mindestens so glücklich wie mit den Vorhaben, die wir jetzt diskutieren.

Zurück zur Gesamtbeurteilung: Wir sind in einem Entwicklungsprozess mit Entscheidungs- und Realisierungsschritten. Es sind Beschlüsse gefasst worden. Wir sind nicht bei der Stunde Null, wir stehen nicht vor einem leeren Planungstisch. Wir haben geplant und realisieren; wir haben beschlossen. Neue Abklärungen würden nur noch abnehmenden Erkenntniszuwachs geben – das ist wie in der Wirtschaft mit den abnehmenden Ertragszuwächsen – im Verhältnis zum Aufwand, den wir betreiben würden, um die Erkenntnisse zu gewinnen. Es sind heute Entscheide zu fällen.

Was mich bedenklich stimmt, ist das, was bereits Kollege Darnioth angedeutet hat: Wir sind offensichtlich in einer gesellschaftspolitischen Situation, in der es uns schwerfällt, mit gemeinsamem Effort grosse Werke zu schaffen. Uns fehlt vielleicht auch der Pioniergeist. Die Konsequenzen einer Rückweisung oder eines Nicht Eintretens wären folgende: Es müssten Bauarbeiten eingestellt werden, es würden falsche und möglicherweise verheerende Signale für die bilateralen Verhandlungen gesetzt, und schliesslich würde «Bahn 2000» nicht realisiert werden können, weil sie so, wie es heute steht, nicht finanzierbar wäre.

Ich bitte Sie um Eintreten.

Uhlmann Hans (V, TG): Um etwas abzukürzen, beschränke ich mich auf die Hauptfrage dieser Vorlage, nämlich auf die Neat. Alle übrigen Komponenten werden wir sicherlich anlässlich der Detailberatung noch besprechen können.

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft die heikle und entscheidende Frage der Etappierung nicht beantwortet. Der Bundesrat hat – das muss ich hier sagen – den Schwarzen Peter dem Parlament zugeschoben. Wir müssen nun schauen, dass wir am Schluss nicht nur den Schwarzen Peter in der Hand haben, sondern dass wir eine Lösung haben, die der Sache gerecht wird.

Ich nehme es vorweg: Die momentan einzige tragbare Lösung heisst Etappierung mit Priorität einer «schlanken» Gotthardachse. Tatsache ist, dass wir heute schon zwei Alpentunnels für den Schienenverkehr in Betrieb haben; und eine weitere Tatsache ist, dass diese beiden Linien die Nachfrage nach der Transitkapazität heute und auch noch längere Zeit absolut erfüllen können, dies um so mehr, als ja die Lötschberglinie bis im nächsten Jahr durchgehend als «rollende Landstrasse» betrieben werden kann. Dafür wurden auch erhebliche Mittel in die Lötschberglinie investiert. Es ist auch anzubringen, dass der grösste Teil der Kredite für die erste Etappe von «Bahn 2000» in die Linie Basel–Bern–Lötschberg investiert wurde.

Wir haben natürlich auch die Pflicht, den Transitvertrag mit der EU zu erfüllen und die Alpen-Initiative umzusetzen. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass die Prognosen betreffend Verkehrsaufkommen, insbesondere mit Bezug auf Güterkapazitäten, seit dem Neat-Beschluss von 1992 nicht erfüllt wurden. Wie die Entwicklung in Zukunft aussehen wird, ist ebenso offen. Prognosen sind natürlich immer Schätzungen, und sie hängen von ausserordentlich vielen Faktoren ab; das wurde heute bereits mehrfach erwähnt. Selbst die flankierenden Massnahmen sind noch nicht greifbar, und wir wissen nicht, welche Auswirkungen die Umsetzung haben wird.

Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass es ökonomisch falsch wäre, zu den bestehenden zwei Tunnels gleichzeitig nochmals zwei Tunnels zu bauen; denn niemand baut auf Vorrat, und schon gar nicht so grosse Werke. Niemand investiert auf Vorrat, und schon gar nicht in ein Werk, das über viele Jahr nicht nötig sein wird. Von Verzinsung und Amortisation wollen und können wir ohnehin nicht reden. Wer bei objektiver Betrachtung die Vorlage unvoreingenommen beurteilt, muss zu diesem Schluss kommen. Soweit können wir uns noch finden.

Die Differenz liegt aber – das wissen wir alle nicht erst, seitdem die entsprechenden Anträge auf dem Tisch liegen – in der Frage, welcher Basistunnel zuerst gebaut werden soll.

Auch hier ist die Antwort bei objektiver Betrachtung klar: Die Lötschberg-Simplon-Linie wird nie zu einer echten Flachbahn ausgebaut werden können. Das ist eine Tatsache, und vor dieser Tatsache können wir die Augen nicht verschliessen. Zudem ist es nicht nur so, dass die zu stelle Südrampe des Simplons ein Hindernis ist, sondern es wird auf dieser Linie nie eine befriedigende Lösung geben. Herr Bisig hat auch auf die Scheitelhöhen bei den beiden Tunnelvorhaben hingewiesen. Der Gotthard-Basistunnel ist also auch aufgrund objektiver Kriterien tauglicher. Es ist ihm daher der Vorzug zu geben. Es ist im übrigen aktenkundig, dass der Basistunnel am Gotthard mit täglich über 200 Güterzügen gegenüber der Lötschberglinie die doppelte Kapazität aufweisen wird.

Wenn wir uns auf das Sinnvolle und Notwendige beschränken, ist auch eine tragbare Finanzierung durchaus möglich. Zur Finanzierung und zu den Nebeninvestitionen will ich mich im Rahmen der Eintretensdebatte nicht äussern. Dazu werden wir noch Gelegenheit haben.

Wenn wir die Neat in einer Volksabstimmung nicht entgleisen lassen wollen, müssen wir uns auf einen Basistunnel beschränken. Aufgrund der objektiven Kriterien kommt damit als erste Etappe der Gotthard-Basistunnel zum Zug. Die Mehrheit der Kommission hat dies erkannt, ist jedoch nicht in allen Teilen konsequent gewesen. Es besteht noch ein Minderheitsantrag bezüglich Finanzierung, der schliesslich zum Beschluss der Mehrheit des Rates erhoben werden sollte.

Ich bin für Eintreten und gegen Rückweisung. Wir haben uns in der Kommission eingehend zu allen Fragen geäussert. Wir haben auch über hervorragende Unterlagen verfügt. Ich meine, dass eine Rückweisung nichts Neues bringt. Sie wird kaum neue Erkenntnisse bringen. Auf die nationale Gerechtigkeit oder – wenn Sie lieber wollen – auf die nationale Ungerechtigkeit werden wir in der Detailberatung noch zu sprechen kommen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Zimmerli Ulrich (V, BE): Es ist für mich als Nichtkommissionsmitglied beeindruckend, wie unvoreingenommen wir alle an diese Vorlage herangehen und wie wir die Kunst beherrschen, sogenannte Tatsachen zu unseren Gunsten auszulegen.

Die Botschaft, über die wir heute sprechen, ist ein Unikum. Nach Jahr und Tag – das Konzept «Bahn 2000» ist immerhin schon zehn Jahre alt – überlegen wir uns endlich, wie wir jene Anlagen des öffentlichen Verkehrs finanzieren können, die wir seinerzeit mit einem heute kaum verständlichen Optimismus beschlossen haben und die teilweise, ich denke an die «Bahn 2000», schon im Bau sind. Die Gründe, weshalb wir das tun, sind bereits hinlänglich erläutert worden. Es sind die drei Stichworte: Finanzierungsschwierigkeiten bei der Neat, Alptransitbeschluss und Alpen-Initiative.

Der Bundesrat hat die Konsequenzen daraus gezogen und uns eine Vorlage präsentiert, welche die Logik für sich hat. Die Kommission hat den begrüssenswerten Versuch unternommen, die Prioritäten bei der Realisierung der Neat zu setzen und die Finanzierung zu entlasten. Ich bin aber der Meinung, dass das Resultat verkehrspolitisch unglaublich ist, dass die Anträge der Kommissionsmehrheit finanzpolitisch nicht konsequent sind und dass sie ausserdem staatspolitisch und wirtschaftspolitisch bedenklich sind. Dazu ist bereits einiges gesagt worden. Ich will das nicht wiederholen.

Eines scheint mir jedoch klar zu sein: Die Kommissionsmehrheit dürfte mit ihrer Fassung in einer Volksabstimmung kaum Erfolg haben, und auch der Entwurf des Bundesrates fände, so logisch und begründet er ist, zurzeit beim Volk keine Gnade. Ich teile aber die Auffassung jener, die gesagt haben, es müsse alles getan werden, damit nicht Entscheide gefällt werden, die eine mittel- und langfristige Verkehrspolitik unseres Landes ernsthaft gefährden. Wir können uns ein Nein in der Volksabstimmung nicht leisten, wenn wir nicht buchstäblich den Anschluss verpassen wollen.

Also was tun? Ich bin der Meinung, dass wir hier die möglichen Alternativen auf den Tisch legen müssen und dass wir vor allem entscheiden müssen. Ich glaube, dass der Befreiungsschlag von Herrn Schoch nicht zum Ziel führt, weil er einen Scherbenhaufen produziert und weil – das scheint mir ein wesentlicher Mangel seines Antrags zu sein – die Finanzierung von «Bahn 2000» damit völlig aus Abschied und Traktanden fällt.

Auch eine Rückweisung scheint mir nicht sinnvoll zu sein, weil man von der Kommission wahrscheinlich nicht mehr verlangen kann als das, was sie getan hat. Eine Rückweisung an den Bundesrat müsste zudem zuerst noch durch den Nationalrat bestätigt werden. Stellen Sie sich vor, mit welcher Ausgangslage wir mit einer Rückweisung an den Bundesrat in die politische Diskussion gingen. Wir sind also quasi zum Erfolg verdammt.

In diesem Sinne habe ich Ihnen mit meinem Antrag ein Konzept vorgestellt. Dieses Konzept lehnt sich an den Antrag der Minderheit II an. Es ist aber nicht ein Eventualantrag zur bundesrätlichen Netzvariante für den Fall, dass die Netzvariante unterliegt, sondern es ist eine echte Alternative zur Priorität Gotthard im Sinne der Priorität Lötschberg. Das müssen wir untereinander ausdiskutieren können. Ich will zwei, drei Worte dazu sagen, damit ich mich dann in der Detailberatung sehr kurz fassen kann. Ich meine aber, dass wir am Schluss der Eintretensdebatte wissen müssen, welche Varianten einander effektiv gegenüberstehen.

Anders als beim Antrag der Kommissionsmehrheit zum Lötschberg wird bei meinem Konzept die Realisierung des Gotthard-Basistunnels gerade nicht grundsätzlich in Frage ge-

stellt. Ich beantrage, dass der Bundesrat erneut mit einer Vorlage an das Parlament gelangt, wenn absehbar ist, wann – nicht ob – der Gotthard realisiert werden soll und wie er zu finanzieren ist.

Die Kommissionsmehrheit geht demgegenüber davon aus, dass der Lötschberg nur realisiert werden darf, wenn sich die Verhältnisse gegenüber der heutigen Beurteilung ändern. Das widerspricht dem scheinbar mitgetragenen Alpentransitbeschluss; Herr Danioth hat darauf hingewiesen. Damit fällt eigentlich der Lötschberg aus Abschied und Traktanden. Man kann das wollen, aber dann müsste man es ehrlicherweise sagen.

Zur Finanzierung: Sie haben die Zahlen auch. Wenn man den Lötschberg und die erste Etappe von «Bahn 2000» baut, die Projektauficht und die geringfügigen Ausbauten in der Ostschweiz, die TGV-Anschlüsse und die Lärmsanierungen mit einrechnet, kommt man, wenn man die bereits getätigten Zahlungen für 1996 abzieht, auf 14,6 Milliarden Franken. Das sind rund 6 Milliarden Franken weniger als das, was der Antrag der Kommissionsmehrheit an Kosten zur Folge hat.

Anders gesagt: Vergleicht man die Investitionskosten der beiden Basistunnelachsen miteinander, so entfallen rund 72 Prozent auf die Gotthardachse und 28 Prozent auf die Lötschbergachse. Das sind auch Tatsachen. Daraus folgt, dass sich die Variante Priorität Lötschberg mit der ersten Etappe von «Bahn 2000», den Lärmsanierungen und den TGV-Anschlüssen ohne den Treibstoffzollzuschlag von 10 Rappen pro Liter finanzieren lässt. Ich bin überzeugt, dass Herr Bundesrat Leuenberger diese Rechnung bei der Vorbereitung der möglichen Varianten auch angestellt hat. Ich bitte ihn, dazu im Detail Stellung zu nehmen.

Wenn aber Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung ersatzlos gestrichen werden kann, dann erhöht das meines Erachtens die Akzeptanz der Variante Priorität Lötschberg politisch ganz erheblich. Es ist ganz klar, dass der heute zu fällende Entscheid über die Neat nicht nur aus der Optik der Staatsfinanzen gesehen werden darf. Es sind insbesondere auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen anzustellen, verkehrspolitische Abwägungen vorzunehmen und die staatspolitischen Befindlichkeiten zu berücksichtigen. Herr Onken hat darauf hingewiesen. Aber er hat meines Erachtens den falschen Schluss gezogen. Ich hätte genau gegenteilig argumentiert. Aber an seiner Stelle hätte ich das gleiche gemacht. Das ist die Problematik der heutigen Diskussion.

Warum ist nun die Priorität Lötschberg sachlich richtig, ja zwingend? Es gibt meines Erachtens schlagende Argumente:

1. Von der vorgesehenen totalen Kapazität der Neat entfallen nach der bundesrätlichen Netzvariante – das gilt für Personen- und Güterzüge – nach den mir zugänglichen Unterlagen 60 bis 65 Prozent auf den Gotthard und 35 bis 40 Prozent auf den Lötschberg. Vergleicht man die Investitionskosten – ich habe bereits auf die Prozentzahlen hingewiesen: 72 Prozent beim Gotthard und 28 Prozent beim Lötschberg –, so ergibt sich für den Lötschberg eine erheblich bessere Wirtschaftlichkeit als für den Gotthard – ungeachtet der Prognosen, die bekanntlich ja deshalb schwierig sind, weil sie die Zukunft betreffen. Ich bitte Herrn Bundesrat Leuenberger, uns auch dazu die Ergebnisse seiner neuesten Abklärungen vorzulegen.

2. Nach menschlichem Ermessen kann mit einer Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels spätestens im Jahre 2006 gerechnet werden. Das Plangenehmungsverfahren wird – anders als beim Gotthard – nicht durch zusätzliche teure Ausbauwünsche und Projektergänzungen und entsprechend viele Einsparungen verzögert und finanziell gefährdet. Man kann heute schon von einem «schlanken» Gotthard sprechen, wenn man nicht weiss, was dort noch alles angehängt wird und was das kostet.

Die Geologie ist mit erheblich weniger Risiken behaftet als beim Gotthard, der selbst bei sehr optimistischer Prognose frühestens zu Beginn des zweiten Jahrzehnts des kommenden Jahrhunderts betriebsbereit wäre, wenn man ihm heute Priorität zuerkennen würde.

In der Zwischenzeit könnte die Schweiz ihre Transitverpflichtungen auch mit einem optimierten Huckepackangebot über den Lötschberg nicht erfüllen. Der Huckepackkorridor auf der Lötschberg-Berglinie kann nur eine Übergangslösung sein. Wollte man das nicht, müsste man, wie das der Kommission eindrücklich dargestellt wurde, Investitionen tätigen, die in keinem Verhältnis zur erreichbaren Kapazität mit dem Lötschberg-Basistunnel stehen würden.

Gestatten Sie mir, dass ich von den Sicherheitsproblemen eines solchen Mischverkehrs gar nicht spreche und mich auf das Stichwort beschränke: Der Kanaltunnel lässt grüssen! Eine Reduktion des Personenverkehrs auf der Lötschberglinie zugunsten des Güterverkehrs ist verkehrspolitisch nicht akzeptabel.

3. Der immer wieder erhobene Vorwurf, der Lötschberg-Basistunnel sei letztlich nur dazu bestimmt, das Mittelland mit dem Wallis zu verbinden, und erschöpfe sich damit in einer bloss regionalen Bedeutung, wird durch ständiges Wiederholen nicht schlüssiger. Man möge doch endlich zur Kenntnis nehmen, dass Domodossola und Bellinzona auf dem gleichen Breitengrad liegen und dass von beiden Orten je eine Doppelspur nach Mailand und eine Einspurstrecke nach Novara führt, wobei die letztere via Domodossola das Vier-Meter-Huckepackprofil aufweist.

Der Lötschbergast ist gewiss flach genug, um als echte Flachbahn gelten zu können. Italien ist am Ausbau des Lötschbergastes jedenfalls ebensowohl interessiert wie am Gotthard; der Kommissionspräsident hat das gesagt. So wurde bisher vom italienischen Verkehrsministerium, gestützt auf die Verhandlungen mit Herrn Bundesrat Leuenberger und Herrn Direktor Friedli, jedenfalls offiziell informiert, und Verhandlungen führen in dieser Sache die beiden erwähnten Herren und niemand anders.

4. Bern und die Westschweiz können es unter diesen Umständen nicht verstehen, dass man ihnen bis weit ins nächste Jahrhundert hinein die Inkonvenienzen des unausweichlich steigenden, immissionsträchtigen Güterverkehrs zumutet, sie aber von den positiven wirtschaftlichen Auswirkungen eines Anschlusses an das europäische Schnellbahnnetz ausschliessen will. Und das erst noch ohne die Gewissheit, dass der Gotthard innert nützlicher Frist das bringen kann, was man sich im Grossraum Zürich davon verspricht.

Bedenkt man das alles, so ergeben sich zwei mögliche Lösungen: Entweder man stimmt dem bundesrätlichen Netzkonzept zu und realisiert dieses sofort, mit den entsprechenden finanziellen Belastungen und den sich daraus ergebenden direktdemokratischen Risiken, oder man beschränkt sich auf das heute finanziell und politisch Machbare – unter Einhaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen – und baut den Lötschberg-Basistunnel zuerst.

Für mich ist es ganz klar, dass es auch den Gotthard braucht. Es wäre für mich indessen unverantwortlich, heute nach dem Motto «Augen zu und durch – so weit, wie es der Fels erlaubt» zu handeln. Der Zeitpunkt des Baubeginns für den Gotthard-Basistunnel müsste doch davon abhängen, ob es uns gelingt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wie gewünscht zu Erträgen zu führen, wann uns das gelingt, wann wir eine Alpentransitabgabe erheben können und wie sich der internationale Verkehr auf der Schiene weiterentwickelt.

Für mich ist es bei dieser Ausgangslage selbstverständlich, dass die Vorarbeiten für den Gotthard-Basistunnel planmässig weitergeführt und die geforderten Kredite dazu freigegeben werden müssen. Denn eine Alternative zur bundesrätlichen Netzvariante gibt es aufgrund der geforderten Gesamtschau nicht. Hier unterschreibe ich jedes Wort, das Herr Danioth gesagt hat. Aber ich bitte Sie, heute mit jenen Steinen zu bauen, die wir haben und die uns das Schweizervolk zur Verfügung stellen wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und sich für die von mir beantragte Priorität Lötschberg auszusprechen.

Bloetzer Peter (C, VS): Die Vorlage des Bundesrates über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Ver-

kehr, mit ihren Eckwerten Neat, «Bahn 2000», Lärmsanierung, TGV-Anschluss und neues Finanzierungskonzept, ist von zentraler Bedeutung für unsere Verkehrspolitik und für die gesamtpolitische Strategie unseres Landes.

Die Vorlage muss, will sie dieser Gesamtstrategie entsprechen, einige zentrale Anforderungen erfüllen:

1. Sie muss den übergeordneten Zielen der Verkehrs- und Umweltpolitik entsprechen. Wenn wir der Forderung nach Mobilität im Sinne eines umweltverträglichen, volkswirtschaftlich sinnvollen und tragbaren Verkehrs entsprechen und das zu erwartende Verkehrswachstum bewältigen wollen, so sind eine Verbesserung des Angebotes auf der Schiene und die hierzu notwendige Verbesserung der Infrastruktur zwingend.

Die Prognosen über das Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs, die von einer Verdoppelung bis ins Jahr 2020 ausgehen, sind nicht bestritten. Offen ist hingegen die Frage, ob es uns gelingt, das Güterverkehrspotential auf die Schiene zu bringen. Ob dies gelingt oder nicht, hängt vom Bau der notwendigen Infrastruktur und von flankierenden Massnahmen wie zum Beispiel der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe ab.

Die Auslastung des geplanten Infrastrukturausbaus hängt vom politischen Willen ab, den Güterverkehr inklusive Umwegverkehr auf die Schiene zu bringen. Unsere Verkehrspolitik will das erklärterweise. Es braucht hierzu den gleichzeitigen Bau der beiden Neat-Achsen und flankierende fiskalische Massnahmen.

Der Bau beider Achsen ist notwendig, um mit dem Lötschberg-Basistunnel rechtzeitig Kapazitäten für die Umsetzung des Transitabkommens und des Aipenschutzzartikels bereitzuhalten. Mit einer raschen Realisierung des Gotthardtunnels müssen wir die entscheidende Attraktivität im Güter- und Personenverkehr anbieten können, um unsere Wirtschaftszentren und Wirtschaftsräume mit den neuen Hochgeschwindigkeitslinien Europas zu verbinden. Die Vorlage entspricht insgesamt diesen übergeordneten Zielen unserer Verkehrspolitik.

2. Die Vorlage muss den finanzpolitischen Anforderungen entsprechen. Mit der vorgesehenen fondsähnlichen Finanzierung über zweckgebundene Mittel ist die Attraktivitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs langfristig sichergestellt. Der Entwurf des Bundesrates dürfte allerdings kaum genügen, um die notwendige Akzeptanz der Strassenverkehrsverbände zu erreichen. Mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission wird grundsätzlich die gleiche Finanzierungsart wie für den Nationalstrassenbau erreicht, wobei die Zweckbindung festgeschrieben wird und zwischen den beiden Finanzierungen keine Mittelkonkurrenz entsteht. Insgesamt dürfte die Vorlage den finanzpolitischen Anforderungen entsprechen.

3. Eine weitere Anforderung sehen wir in der staatspolitischen Bedeutung der Vorlage. Die Kommissionsarbeit, die Diskussion in der Öffentlichkeit und die heutige Debatte um die Neat zeigen die Divergenzen der regionalen Interessen auf ausgeprägte Art und Weise. Mit gutem Grund hat der Bundesrat als Leitlinien der Politik für die laufende Legislatur folgendes festgelegt: die Stärkung des nationalen Zusammenhaltes, die Stärkung der staatlichen Handlungsfähigkeit und die Stärkung der Wohlfahrt. Ich sage «mit gutem Grund», denn die Schweiz präsentiert sich zunehmend als gespaltene Nation mit schwacher Handlungsfähigkeit, mangelndem nationalem Zusammenhalt und abnehmenden Standortqualitäten. Im Sinne dieser Leitlinien braucht es neben der Förderung der Standortfaktoren eine bessere Abstützung der Politik im Volk durch glaubwürdiges Handeln in Staat und Gesellschaft und durch eine kohärente Politik der Solidartät, des Schutzes der Umwelt und des regionalen Ausgleichs. Die Vorlage des Bundesrates entspricht den Leitlinien, seiner Politik und den übergeordneten staatspolitischen Interessen unseres Landes.

4. Ein Aspekt der Vorlage ist ihr Beitrag zur Standortattraktivität unseres Landes und der dringend notwendige konjunkturelle Impuls. Unser Land wies in der ersten Hälfte der neunziger Jahre das tiefste Wachstum in Europa und in allen OECD-Ländern auf. Die Prognosen für die Entwicklung der

konjunkturellen Lage in den nächsten Jahren sehen kaum besser aus.

Allein im Bauhauptgewerbe gingen infolge der schlechten Konjunkturlage und der Investitionsschwäche seit Beginn des Jahrzehntes 50 000 Arbeitsplätze verloren. Und dieser Abbau wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Bauinvestitionsquote hat einen absoluten Tiefstwert erreicht. Sie liegt, wie ich das bereits in dieser Session gesagt habe, mit 12,2 Prozent des Bruttoinlandsproduktes um 2 bis 3 Prozent tiefer als der in den EU-Ländern mittelfristig angestrebte Wert.

Unser Land müsse für Investoren attraktiver werden, so steht es im Aussenwirtschaftsbericht des letzten Jahres, allerdings ohne dass dabei der regionale Ausgleich, der soziale Friede und die Umwelt vernachlässigt würden. Die Vorlage, so meine ich, entspricht den wirtschaftspolitischen Anforderungen, die an sie gestellt werden müssen.

5. Die Verträglichkeit mit den ausserpolitischen und mit den ausserwirtschaftspolitischen Interessen der Schweiz bildet eine weitere Anforderung. Im Transitabkommen vom 2. Mai 1992 mit der EU, welches am 22. Januar 1993 in Kraft getreten ist, verpflichtet sich die Schweiz auf der Basis des Alpen transitbeschlusses zum Bau von zwei Flachbahnen, am Gotthard und am Lötschberg, sowie dazu, im Jahre 2005 die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes dem Verkehr zu übergeben. Die Vorlage des Bundesrates erfüllt die eingegangenen Verpflichtungen. Die Selbstbehauptung eines hochindustrialisierten, exportorientierten Kleinstaates bedarf der solidarischen Zusammenarbeit mit dem Ausland, und zwar vor allem mit den Staaten auf dem eigenen Kontinent. Sie bedarf einer Verkehrspolitik in Abstimmung mit den europäischen Partnern und insbesondere der Einhaltung der internationalen Abkommen. Die Vorlage des Bundesrates erfüllt diese Anforderungen.

6. Eine Anforderung, welche die Vorlage auch erfüllen muss, ist die Mehrheitsfähigkeit. Die diesbezügliche Stärke der Vorlage ist, abgesehen von der Erfüllung der genannten Anforderungen, die politische Glaubwürdigkeit der Vorlage. Sie stützt sich auf die bisherigen Volksabstimmungen, und sie ist mit diesen im Einklang. Die Schwäche liegt in der fraglichen Akzeptanz der für die Finanzierung vorgesehenen Abgaben. Hier ist ein vermehrtes Eingehen auf die Vorschläge der Strassenverkehrsverbände unabdingbar. Unter dieser Voraussetzung, so glaube ich, ist die Vorlage mehrheitsfähig. Ich möchte kurz auf die wichtigsten Anträge der Kommission eingehen. Die Kommission hat die Vorlage des Bundesrates in bezug auf die Anforderungen, die wir an sie stellen, zum Teil erheblich verändert. Wir wollen aus der Sicht der gemachten Überlegungen die wichtigsten Anträge kurz beurteilen. Die Schaffung eines rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte und damit die Fortschreibung der Zweckbindung bedeutet ein Eingehen auf die Forderung der Strassenverkehrsverbände. Es ist dies ein Schritt in die richtige Richtung, der die Mehrheitsfähigkeit der Vorlage verbessert.

Der Antrag der Mehrheit der Kommission, die «Bahn 2000» zu «stutzen» sowie eine Neat-Etappierung vorzusehen und den Lötschberg-Basistunnel aus der ersten Etappe herauszunehmen, stellt zweifelsohne eine Schwächung der Vorlage des Bundesrates dar, deren Ausmass in keinem Verhältnis zu den damit bewirkten Einsparungen steht – dies insbesondere aus folgenden Überlegungen: Ohne Lötschberg kann das Transitabkommen mit der EU nicht zeitgerecht eingehalten werden. Die Schweiz als exportabhängiger Kleinstaat ist auf gute, verlässliche Beziehungen zu ihren Haupthandelspartnern angewiesen.

Völkerrecht ist die einzige Waffe, über die Kleinstaaten im Aussenhandel verfügen. Gerade Kleinstaaten wie die Schweiz müssen deshalb ihre Abkommen einhalten. Das Risiko, welches die Mehrheit der Kommission diesbezüglich eingeht, ist für unsere Exportwirtschaft zu gross. Die politische Glaubwürdigkeit der Vorlage wird erheblich geschwächt.

Niemand glaubt im Ernst, dass der Lötschberg-Basistunnel in einer späteren Etappe je gebaut wird. Eine solche Etappie-

nung kommt einem Verzicht auf den Lötschberg gleich. Dies, obwohl das Volk am 27. September 1992 einer Neat mit Lötschberg zugestimmt hat. Das Gebot des regionalen Ausgleichs und die politische Leitidee des nationalen Zusammenhalts werden damit verletzt. Das gleiche gilt für den Antrag der Mehrheit der Kommission, auf die zweite Etappe von «Bahn 2000» gänzlich zu verzichten. Die Glaubwürdigkeit und die Akzeptanz der Bundespolitik würden dadurch erheblich strapaziert.

Insgesamt würde die Mehrheitsfähigkeit der Vorlage durch die von der Mehrheit der Kommission beantragte Kürzung und Etappierung entscheidend geschwächt. Der politische Trümmerhaufen nach der Volksabstimmung wäre vorprogrammiert.

Die Vorlage des Bundesrates erfüllt die Anforderungen, welche an sie aus der Sicht der Verkehrs- und Umweltpolitik und aus der Sicht der übergeordneten Bundespolitik zu stellen sind. Sie ist der Ausdruck einer glaubwürdigen, kohärenten Politik. Mit einigen Anpassungen im Finanzierungsbereich im Sinne der gemachten Ausführungen und einer gezielten politischen Überzeugungsarbeit ist die Vorlage, so glaube ich, mehrheitsfähig.

Ich bin für Eintreten. Ich bin gegen die Rückweisungsanträge und beantrage Ihnen, der Vorlage in ihrer Substanz – d. h. echte Netzlösung und «Bahn 2000» inklusive zweite Etappe – zuzustimmen.

Büttiker Rolf (R, SO): Als Nichtkommissionsmitglied erlaube ich mir, hier das Wort zu ergreifen, weil ich eine eigentliche Verkehrsregion der Schweiz vertrete.

Mit dem Autobahnkreuz A 1/A 2 im Raum Egerkingen-Härkingen liegt nämlich nicht nur das nationale Autobahnkreuz in dieser Region, sondern auch der traditionelle Eisenbahnknotenpunkt Olten mit dem zweitwichtigsten Umsteigebahnhof der Schweiz. Die beiden nationalen Verkehrsknoten haben natürlich auch eine internationale Dimension. Deshalb ist für mich die Einbettung der Neat in eine europäische Verkehrspolitik von zentraler Bedeutung; ich meine, dass auch die internationalen Argumente eigentlich für die Verwirklichung der Neat sprechen.

Der Transitverkehr Nord-Süd – und umgekehrt – ist für die europäische Wirtschaft von grosser Bedeutung. Man sollte jetzt in dieser Frage den West-Ost-Verkehr und den Nord-Süd-Verkehr nicht gegeneinander ausspielen; das führt uns nicht weiter. Ohne gute Alpenübergänge würde der Verkehr behindert und verteuert, und damit würden sich die Wirtschaftsbeziehungen einzelner EU-Länder mehr in Richtung Überseeländer entwickeln, was nicht den Zielen der EU entspricht.

Die Transitachse durch die Schweiz ist eine Schlüsselstelle im europäischen Verkehrsnetz. Indem wir die Bahn und nicht die Strasse ausbauen, können wir die europäische Verkehrspolitik in unserem Sinne beeinflussen, nämlich in Richtung Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Bahn. Die EU-Verkehrsminister haben wiederholt festgehalten, dass ihre Verkehrspolitik die gleichen Ziele anstrebe. Der Entschluss der niederländischen Regierung, die sogenannte Boute-Linie für den Güterverkehr von Rotterdam ins Ruhrgebiet zu bauen, zeigt, dass dieses Umdenken langsam Realität wird. In den Unterlagen der EU wird übrigens diese Linie als Bestandteil einer durch die Schweiz führenden Eisenbahnachse Rotterdam-Italien dargestellt.

Wenn in Europa das Vertrauen besteht, dass mittelfristig die heute bestehenden Schwächen der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr beseitigt werden, kann die angestrebte europäische Verkehrspolitik, die den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse verstärken will, realisiert werden. Dazu braucht es für die erste Etappe mindestens den Lötschberg-Basistunnel, der die grossen italienischen Umschlagzentren des kombinierten Verkehrs um den Hafen von Genua in idealer Weise erschliesst.

Mit dem Lötschberg kann für den Güterverkehr eine relativ kostengünstige Achse geschaffen werden – Herr Zimmerli hat es vorgerechnet –, die das nötige Lichtraumprofil aufweist, die einen zuverlässigen Betrieb ermöglicht, weil sie

nicht überlastet ist, und deren Benützung kostengünstig ist, weil die Investitionen nicht so gross sind. Die Lötschberg-Simplon-Achse ermöglicht auch den «free access» für den internationalen Güterverkehr besser, weil nach der Fertigstellung der Strecke Rothrist-Mattstetten auf dem kritischen Abschnitt der schnelle Reisezug- und der Güterverkehr entflochten werden können und auf der ganzen Strecke von Basel bis Italien genügend Fahrplantrassen für Güterzüge verfügbar sind.

Es zeigt sich, Herr Bundesrat Leuenberger, dass eine ganz grosse Region – die Nordwestschweiz, die Region Jurasüdfuss und auch Teile der Nordschweiz sowie Teile der Zentralschweiz – etwas die Katze im Sack kaufen muss, ob sie nun für den Lötschberg oder für den Gotthard ist, weil der Juradurchstich weit hinausgeschoben worden ist. Es wäre vielleicht einmal interessant zu hören, welche Vorstellungen im Bundesrat in bezug auf den Juradurchstich bestehen. Ich meine, dass sehr wahrscheinlich noch keine bestehen; aber für die Abstimmung an der Urne ist das von entscheidender Bedeutung, weil beinahe ein Viertel unseres Landes davon betroffen ist. Der Lötschberg ist übrigens im Weissbuch der EU-Kommission mit dem Titel «Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft» vom Juli 1996 als europäischer «Güter-Freeway» vorgesehen. Dies zeigt, dass diese Experten diese Achse positiv bewerten.

Soweit einige Bemerkungen zum Eintreten. Eintreten ist für mich unbestritten.

Unbestritten ist für mich auch das Prinzip der Netzlösung. Die Gründe dafür sind in der Botschaft klar und überzeugend dargelegt. Gerade der Brand im Kanaltunnel hat gezeigt, wie wichtig es für den Bahnverkehr ist, dass bei Streckenunterbrüchen eine in etwa gleichwertige zweite Strecke für den internationalen Verkehr besteht, weil der Verkehr sonst sofort wieder auf die Strasse abwandert, wo viel mehr Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Nach über dreissig Jahren Diskussion über den Eisenbahn-Alpentransit brachte erst die Netzlösung den Durchbruch. Keine Lösung mit einer Achse war verkehrstechnisch und in bezug auf Markterschliessung ideal und politisch mehrheitsfähig. Wenn man jetzt wieder zu einer Lösung mit einer Achse wechseln wollte, müsste die ganze konzeptionelle Planung von vorne beginnen. Wenn der Lötschberg-Basistunnel einfach weggelassen würde, wäre das dasselbe, wie wenn man ein Auto, das für vier Räder konzipiert ist, wegen Geldmangels nur mit drei Rädern ausrüsten würde.

Fazit: Ich bin für Eintreten. Die Zeit des Zeitspielens ist jetzt vorbei; es muss dann nachgespielt werden. Ich bin aus staatspolitischen Gründen für die Netzlösung. Aus finanzpolitischen Gründen ist eine Etappierung angezeigt. Darum kommen wir nicht herum. Ich bin für die Lösung Lötschberg vor Gotthard. Zudem bin ich aus Gründen der Klarheit und der Transparenz und auch aus Gründen der Akzeptanz in bezug auf die Finanzierung für eine Fondslösung.

Forster Erika (R, SG): Das vom Volk beschlossene Konzept für den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale stellt ein umfassendes Vorhaben zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung gegenüber Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen dar. Das Konzept soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterverkehr entlasten und dem Personenverkehr dienen. Dieser Grundsatz wurde in den laufenden Diskussionen nicht bestritten und hat seit der Annahme der Alpen-Initiative sogar noch an Gewicht gewonnen. Umstritten sind die Teilprojekte, die Finanzierung des Konzepts sowie die Etappierung. Für die Zukunft des Schienenverkehrs aber ist die Realisierung der Neat von allergrösster Bedeutung. Nur wesentlich kürzere Fahrzeiten der Bahn vermögen die Konkurrenzsituation mit der Strasse zu korrigieren. Aus diesem Grund liegt mir daran, dass wir die Verantwortung wahrnehmen, heute und morgen Entscheidungen treffen und die getroffenen Entscheidungen auch mit Vehemenz vor dem Volk vertreten. Ich bin deshalb gegen die Rückweisungsanträge und werde auch den Antrag Schoch nicht unterstützen.

Im Sinne einer Neubeurteilung liegt die Vorlage des Bundesrates auf dem Tisch. Die vorberatende Kommission hat sie im Hinblick auf eine mehrheitsfähige Vorlage überprüft und beantragt eine Etappierung, mit dem Gotthard als Priorität sowie mit gleichzeitiger Kapazitätserhöhung der Lötschbergachse.

Angesichts des desolaten Zustandes der Bundesfinanzen und der angespannten Ertragslage der SBB steht ein Projekt Neat erst dann auf sicheren Füßen, wenn dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit ein höherer Stellenwert eingeräumt wird als bisher. Dann ist auch die Frage der Finanzierbarkeit, die bekanntlich ebenfalls grosses Kopfweh bereitet, leichter lösbar. Deshalb ist für mich eine Etappierung zwingend.

Ich unterstütze die Variante der Mehrheit der Kommission, die in erster Priorität den Gotthard verwirklichen will. Trotz der höheren Kosten und einer längeren Bauzeit weist der Gotthard klare Vorteile gegenüber dem Lötschberg auf; weder die vielen Voten für den Lötschberg noch die viele Post haben mich vom Gegenteil überzeugt. Namentlich erlaubt der Gotthard die gerechte Einbindung der Schweiz ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und verbindet die Ballungsräume nördlich und südlich der Alpen auf direktem Weg. Schliesslich bringt der Gotthard hinsichtlich der Umlagerung von der Strasse auf die Schiene den grössten Effekt. Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen aus Ostschweizer Sicht: In der Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wird die Ostschweiz weitgehend ausgeblendet. Hinweise auf diesen Landesteil und seine Neat-Anliegen finden sich nur vereinzelt bzw. indirekt, wenn etwa unter Ziffer 15 von der sogenannten Netzlösung mit TGV-Anschluss der Westschweiz, von Lötschberg-, Gotthard- und Ceneri-Basistunneln die Rede ist und dargelegt wird, dass damit eine Verteilung der Nutzen des Alpentransits auf alle Landesteile der Schweiz erreicht werde. Nicht erwähnt wird allerdings, dass bis auf einen Betrag von 83 Millionen Franken alle Vorhaben zum Einbezug der Ostschweiz im engeren Sinn in das Alpentransitkonzept des Bundes aus dem Jahre 1991 gestrichen wurden.

Dem Thema «Integration der Ostschweiz» ist zwar ein eigenes Kapitel gewidmet, es umfasst indessen lediglich eine halbe Seite. Dabei wird unter anderem dargelegt, dass die lokalen Ausbauten auf der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ gegenüber der ursprünglichen Vorlage redimensioniert würden und der Güterverkehr aus dem Bodenseegebiet über Zürich, Othmarsingen und weiter über die Südbahn geleitet werden solle.

Diese offensichtliche Benachteiligung eines Landesteils wird von der Mehrheit der Kommission mit dem Antrag zu Artikel 23 Absatz 1 des Bundesbeschlusses A korrigiert. Mit diesem Antrag wird der Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bestätigt; sie war bereits im vom Volk am 27. September 1992 akzeptierten Neat-Anschluss Ostschweiz ausdrücklich enthalten.

Damit werden die Personenverkehrsverbindungen von Norden nach Süden gegenüber heute wesentlich begünstigt. Für den alpenquerenden Verkehr, vorab für den Güterverkehr aus dem süddeutschen Raum, aus Baden-Württemberg, Bayern, dem Fürstentum Liechtenstein und der Ostschweiz, ist aber eine direkte Anschlusslinie an die Gotthardachse zwingend. Mit einer neuen Bahnverbindung vom Zürichsee (Raum Wädenswil-Au) in den Raum Sihlbrugg-Litti-Baar würde dem Anliegen eines Lebens- und Wirtschaftsraums mit gesamthaft annähernd 20 Millionen Einwohnern Rechnung getragen.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten und Etappierung der Netzvariante mit Priorität Gotthard.

Inderkum Hansheir (C, UR): Gestatten Sie mir, dass ich anhand von ein paar Grundsätzen kurz die Interessenlage unseres Landes im Bereich der Neat zu umschreiben versuche: 1. Verkehrspolitik ist nicht Infrastrukturpolitik. Es gab Zeiten, da wurde Verkehrspolitik praktisch ausschliesslich als Infrastrukturpolitik betrieben. Stichworte hierzu sind: der Eisenbahnbau im letzten Jahrhundert oder der Bau der National-

strassen in den sechziger Jahren. Man glaubte, bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb von Verkehrsnetzen ginge es nur um die baulichen Anlagen. Die Auswirkungen auf den Raum, die Umwelt, die anderen Verkehrsträger wie auch auf die Verkehrswirtschaft blieben weitestgehend ausgeklammert. Wir sollten diese Fehler heute nicht wiederholen, sondern uns bewusst sein, dass nationale Bauvorhaben vom Ausmass einer Neat in einen grösseren Zusammenhang zu stellen sind, z. B. in den Zusammenhang der internationalen Entwicklung, der Marktorientierung, des technischen Fortschritts, vor allem aber der Raumordnung und des Schutzes der Umwelt, und wir sollten auch die kommenden Generationen nicht unverhältnismässig stark belasten.

2. Die Schweiz hat eine leistungsfähige Transitstrecke anzubieten. Die Schweiz – Herr Kollege Bloetzer hat es gesagt – ist ein Binnenland. Als solches muss sie daran interessiert sein, in andere Länder hinein und durch andere Länder hindurch Transportleistungen erbringen zu können. Dem steht aber, und zwar unabhängig vom Transitvertrag, als Korrelat die Verpflichtung gegenüber, den Verkehr von aussen in unser Land und durch dieses hindurch zu akzeptieren, selbstverständlich unter gewissen Bedingungen und mit gewissen Auflagen.

Aufgrund dieser Interessenlage ergibt sich, dass die Schweiz dem internationalen Verkehr eine neue Transitstrecke Nord-Süd anzubieten hat, eine Transitstrecke, die leistungsfähig und ins europäische Netz integrierbar zu sein hat.

3. Die Neat muss periodisch den veränderten Verhältnissen angepasst werden können. Die Neat ist ein Jahrhundertwerk, d. h. auf eine erhebliche Dauer angelegt. Die zukünftige Entwicklung ihrer Rahmen- oder – wie Herr Kommissionspräsident Loretan gesagt hat – ihrer Randbedingungen ist daher mit vielen Ungewissheiten behaftet. Wie zum Beispiel wird sich denn der Markt räumlich gesehen entwickeln? Wie wird sich der Transportbedarf von Gütern, für welche die Bahn das geeignete Transportmittel ist, entwickeln? Welchen Stellenwert hat längerfristig gesehen der Faktor Zeit? Welchen Einfluss haben neue technische und wissenschaftliche Erkenntnisse und Möglichkeiten auf die bauliche und betriebliche Entwicklung der Eisenbahn im Hinblick auf eine substantielle Leistungssteigerung derselben? Welche Konsequenzen haben neue Konkurrenzlinien östlich und westlich der Schweiz?

Daraus ergibt sich, dass die Neat so zu konzipieren ist, dass sie periodisch neu disponiert werden kann, um mit Professor Martin Lendl zu sprechen.

4. Es sind einige spezifisch schweizerische Elemente zu beachten. Es ist bereits auf den Alpenschutzartikel und auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe hingewiesen worden. Man mag zu diesen verfassungsrechtlichen Bestimmungen stehen, wie man will: Tatsache ist, dass sie vom Souverän angenommen worden und demzufolge zu beachten sind. Eine leistungsfähige Neat bildet ein unerlässliches Instrumentarium zur Umsetzung dieser Verfassungsbestimmungen.

Die genannten und weitere Grundsätze bestimmen nach meiner ganz bestimmten Überzeugung die Interessenlage der Schweiz mit Blick auf die zu erstellende Neat. Diese Interessenlage unseres Landes ist eben nicht gleichbedeutend mit der Summe regionaler Interessen.

Welche Schlussfolgerungen ergeben sich aus diesen Grundsätzen?

1. Ich meine zunächst, dass es richtig ist, die Neat als Gesamtkonzept – oder, wenn Sie wollen, als Netzvariante – beizubehalten. Sie ist aber nur schrittweise zu realisieren.

2. Diese schrittweise Realisierung muss gewährleisten, dass die Neat vom Anbeginn an im Sinne eines günstigen Verhältnisses zwischen Aufwand und Nutzen möglichst leistungsfähig ist und periodisch an die veränderten Entwicklungen der Rahmen- oder Randbedingungen angepasst werden kann. Das wird auch nach meiner Überzeugung auf eine irgendwie geartete Etappierung hinauslaufen.

3. Die entsprechende Bergstrecke – es ist darauf hinzuweisen, dass sowohl der Gotthard als auch der Lötschberg über gutausgebaute und leistungsfähige Bergstrecken verfügen –

ist, vor allem betrieblich, in die neu zu erstellende Transitstrecke zu integrieren.

4. Es sind insbesondere auch die entsprechenden Zufahrtslinien nördlich und südlich des oder der Basistunnels zu erstellen – dies, erstens aus Gründen des Umweltschutzes und der Raumordnung. Ich habe in dieser hochinteressanten Debatte sehr wenig über Umwelt- und Raumschonung gehört. Wahrscheinlich liegt es an der Zeit. Aber ich möchte doch betonen, dass wir bei diesem Jahrhundertwerk auch die Werte der Ökologie beachten sollten. Ein zweiter Grund dafür, dass wir die Zufahrtslinien jetzt erstellen müssen, damit sie dann mit den Basistunneln zusammen betriebsbereit sind, ist die Erhaltung des Kapazitätsgleichgewichtes. Denn es macht meines Erachtens wenig Sinn, ein Herzstück mit einem leistungsfähigen Basistunnel und einer gutausgebauten und immer noch leistungsfähigen zweispurigen Bergstrecke zu haben – sei dies Gotthard oder Lötschberg –, andererseits aber auf den Bau der Zufahrtslinien, und dies erst noch auf unabsehbare Zeit, zu verzichten.

Ich bitte Sie ebenfalls, auf die Vorlage einzutreten und die Grundsätze, die ich Ihnen darzulegen versucht habe, zu bedenken.

Beerli Christine (R, BE): Sie können mir entgegenhalten, ich sei als Berner Ständesvertreterin sowieso Partei und man könne sich deshalb ausmalen, was ich sagen werde. Ich möchte dem entgegenhalten, dass ich mich immer und mit Überzeugung für die Realisierung der Netzvariante eingesetzt habe und dies noch heute tue. Warum?

Die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen sind für mich Kernpunkt einer nachhaltigen Verkehrspolitik. In den letzten 25 Jahren hat sich der alpenquerende Güterverkehr in den Alpenländern Schweiz, Frankreich und Österreich nahezu verdreifacht. Durch den Alpenbogen von Ventimiglia bis Wien wurden 1994 insgesamt 132,8 Millionen Tonnen Güter befördert. Der für die Schweiz wichtige Abschnitt vom Mont-Cenis bis zum Brenner bewältigte mit 84,9 Millionen Tonnen fast zwei Drittel dieser Tonnagen. Durch die Schweizer Alpen wurden davon 24 Millionen Tonnen oder 28 Prozent transportiert.

Seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels gewinnt der alpenquerende Strassengüterverkehr in der Schweiz zunehmend an Gewicht. Diese manifeste Erhöhung des Strassenanteils gibt zu Besorgnis Anlass, erstens darum, weil, wie eine aktuelle Studie von Dr. H. Bernard aus dem Jahre 1994 zur Zukunft des Verkehrs auf unseren Autobahnen prognostiziert, wichtige Autobahnteilstücke, z. B. die Verbindung Zürich–Basel–Bern, die Strecke Lausanne–Genf und die Gotthardachse, um das Jahr 2000 herum mehr als 1500 Stunden Stau pro Jahr aufweisen werden. Andererseits verpflichten uns die angenommene Alpen-Initiative und der Alpentransitbeschluss vom 27. September 1992 dazu, den alpenquerenden Verkehr möglichst auf die Schiene zu verlegen.

Die Erstellung der Neat ist daher einerseits Voraussetzung einer nachhaltigen Gütertransportpolitik durch die Alpen, und andererseits ermöglicht sie dem Personen-Individualverkehr ein Fortkommen auf möglichst nicht verstopften Autostrassen.

Das System des gemischten Bahnverkehrs erfordert die Netzvariante. Die Schweiz hat ein sehr gut ausgebautes Bahnsystem, das seit jeher nach den Grundsätzen des gemischten Bahnverkehrs betrieben wird. Das bedeutet, dass Güterverkehr und schneller Personenverkehr auf den gleichen Linien fahren. Dies zu ändern ist heute nicht mehr möglich, da eine Trennung unerschwingliche Kosten mit sich bringen würde.

Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, mit denen Güter- und Personenschnellzüge fahren, führen jedoch zu gegenseitigen Behinderungen der verschiedenen Zugarten. Dies wiederum bedingt, dass die Fahrpläne so aufeinander abgestimmt werden müssen, dass schnelle Züge ungehindert fahren können. Deshalb kann die Zahl der schnellen Züge nicht gross sein. Die Streckenauslastung hat auf das Fahrplanangebot im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit Rücksicht zu nehmen. Nicht eine theoretisch mögliche Auslastung

der Strecken darf Massstab sein, sondern die im praktischen Betrieb auch bei kleinen Störungen noch beherrschbare Zugzahl.

Die Aufteilung des Güterverkehrs auf mehrere Strecken ergibt sich somit aus dem Nebeneinander von schnellem und langsamem Verkehr, aber auch wegen der Umweltbelastung. Heute ist die Frage nicht mehr, wieviel Güterverkehr eine Strecke zu fassen vermag, sondern wie viele Güterzüge den Anwohnern einer Bahnlinie zugemutet werden können. Andererseits fehlt für die Verbesserung der Standortgunst und damit für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung einer Region natürlich der schnelle Personenverkehr, der auf den gleichen Strecken abgewickelt wird wie der Güterverkehr. Die Netzvariante verteilt Lasten und Vorteile gleichmässig und ist gleichzeitig Garant für Sicherheit und Flexibilität.

Es kann unter diesem Gesichtspunkt nicht akzeptiert werden, wenn davon gesprochen wird, den gesamten Güterverkehr im Sinne einer «rollenden Landstrasse» über die Lötschberg-Simplon-Strecke zu führen und den schnellen Personenverkehr durch einen neuen Basistunnel am Gotthard zu leiten. Nur die Netzvariante bringt zudem ein System des Gleichgewichtes. Gotthard und Lötschberg dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Nur die Realisierung der Netzvariante erlaubt es uns, zu vermeiden, dass in diesem Lande eine emotionale Auseinandersetzung um die Frage der Bevorteilung oder Benachteiligung von Regionen und Bevölkerungsgruppen ausbricht. Wir haben weder die Zeit noch die Kraft, unnötige Grabenkämpfe zu führen, und müssen der Frage des nationalen Zusammenhaltes die grösste Bedeutung zumessen.

Wie komme ich bei dieser Einschätzung der Situation dazu, heute und hier trotzdem den von Herrn Kollege Zimmerli eingereichten Antrag zu unterstützen? Grundlage des Antrages Zimmerli ist ganz klar das Konzept der Netzvariante. Angesichts der Knappheit der finanziellen Mittel und der unsicheren geologischen Situation am Gotthard – ich komme später darauf zurück – werden jedoch eine Etappierung und ein Vorziehen der Realisierung des Lötschberg-Basistunnels vorgeschlagen.

Eine echte Etappierung – im Gegensatz zu einer stillschweigend hingenommenen Amputation eines Astes – erscheint mir aus den folgenden Gründen angezeigt:

1. Die im Antrag Zimmerli zur Realisierung vorgeschlagene Etappe verursacht Kosten in der Höhe von etwa 14,6 Milliarden Franken. Das von der Mehrheit der Kommission beantragte Konzept verursacht je nach Ausgestaltung Kosten zwischen 21 und 24 Milliarden Franken. Die Finanzierung von 14,6 Milliarden Franken ist möglich, ohne den Treibstoffzuschlag um 10 Rappen pro Liter zu erhöhen. Dies bringt mit Sicherheit eine Erhöhung der Akzeptanz der Vorlage in der Bevölkerung mit sich.

2. Die vorgezogene Realisierung des Lötschberg-Basistunnels erlaubt es, sich genügend Zeit für die Abklärung der ungewissen und höchst problematischen geologischen Situation am Gotthard zu lassen. Dem Bericht des Bundesamtes für Verkehr vom 20. November 1996 über die Geologie und Bautechnik der Basistunnels ist zu entnehmen, dass das Risiko einer Verzögerung bei der Inbetriebsetzung am Lötschberg als gering einzustufen ist und man sich mit den ausgewiesenen wahrscheinlichsten Kosten auf der sicheren Seite bewegt. Ganz anders lautet die Einschätzung der geologischen Risiken am Gotthard. Hier wird festgehalten, «dass die erforderlichen Kosten für die mögliche Vorbehandlung und Durchörterung der Piorazone in den ausgewiesenen wahrscheinlichsten Kosten für den Bau des Gotthard-Basistunnels nicht enthalten sind». Aus heutiger Sicht sei jedoch damit zu rechnen, dass die Piorazone in einer noch unbekannteren Mächtigkeit und Zusammensetzung bis auf das Niveau des Basistunnels hinunterreiche und durchörtert werden müsse. Dies stelle eine einmalige Herausforderung für alle Projektbeteiligten dar. Es wird die Schlussfolgerung gezogen, die am Gotthard ausgewiesenen wahrscheinlichsten Kosten beinhalten keine Reserven und seien aus heutiger Sicht knapp bemessen.

Um diesen Voraussetzungen erscheint es mir klar, dass am Gotthard weitere Abklärungen zu treffen sind und in der Zwischenzeit mit dem Bau des kosten- und terminsicheren Lötschbergs begonnen werden muss. Nur so wird es uns möglich sein, unseren Verpflichtungen aus dem Transitvertrag zeitgerecht nachzukommen.

Erlauben Sie mir noch ein Wort zum immer wieder vorgebrachten Argument, beim Lötschberg sei der Anschluss nach Italien nicht gewährleistet und der Simplon könne den neu anfallenden Verkehr nicht aufnehmen. Diese Aussagen sind schlichtweg falsch. Der Simplontunnel besteht aus zwei parallelen einspurigen Eisenbahntunneln von je 20 Kilometer Länge. Diese Tunneln haben bezüglich Querschnitt günstige Verhältnisse für hohe Güter, weil dort die Ladungsecken gut im Tunnelgewölbe Platz haben. Deshalb bietet der Simplontunnel dem Hucklepackverkehr mit 4 Metern Eckhöhe kein Hindernis. Ab 1999 wird deshalb ein durchgehender Hucklepackverkehr für Lastwagen mit 4 Metern Eckhöhe über die Lötschberg-Simplon-Strecke nach Novara bzw. Turin möglich sein. Der Simplon wird zurzeit von etwa 100 Zügen pro Tag durchfahren. Seine Kapazität liegt bei 300 Zügen. Nach Beendigung des Lötschberg-Basistunnels ist geplant, täglich etwa 210 Zugkompositionen durch den Simplon zu leiten. Die Kapazitäten dieses Tunnels werden also auch dann noch lange nicht ausgelastet sein.

Die Arbeiten, die auf italienischer Seite im Hinblick auf die Aufnahme des Hucklepackverkehrs ab dem 1. Januar 1999 durchgeführt werden, und der Ausbau der Güterbahnhöfe Domo 2 sowie Busto Arsizio sind Leistungen, die von italienischer Seite erbracht werden und bewirken, dass nach dem Ausbau der Lötschberglinie ein reibungsloser Durchgangsverkehr nach und von den wichtigen Zentren Italiens möglich ist. Namentlich die industriell starke Region Piemont ist sehr an einem Ausbau der Nord-Süd-Verbindung Lötschberg-Simplon interessiert.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und an der Netzvariante festzuhalten, im Sinne einer vernünftigen Etappierung aber dem Antrag Zimmerli zuzustimmen.

Rochat Eric (L, VD): Il n'est effectivement que de parcourir la «Fahne» que nous avons reçue pour être certain, Monsieur le Président, que vous affrontez ces deux jours un des exercices les plus difficiles de votre mandat. Gérer publiquement des minorités de cinquième rang, des minorités conditionnelles, des minorités dans lesquelles figurent peut-être parfois même des partisans de la majorité, relève d'un talent d'équilibriste dont nous vous savons doté et qui, à vrai dire, me fascine et m'inquiète tout à la fois, quant à la cohérence ultime du texte qui sortira de nos travaux.

Parallèlement, il est peu d'objets qui aient suscité autant de suppliques, de menaces, d'injonctions à notre intention. Ces seuls derniers jours, vous avez, comme moi, tous reçu plus de quarante, voire huitante messages témoignant de la déception, de l'inquiétude, de la révolte même face aux décisions annoncées par notre commission. Je crois bon de souligner ici que ce sont les plus petites entités constitutives de la Confédération, nos communes, qui se sont exprimées le plus. Cela mérite d'être souligné.

Les transversales ferroviaires alpines dont nous parions ont été voulues et votées par le peuple, et l'épreuve de force qui a fini par mutiler le projet qui nous est soumis est ressentie comme une violence par une grande partie de notre population. Certes, je connais comme vous nos difficultés financières et les difficultés de financement. Je suis donc convaincu, comme beaucoup d'entre vous, que ce mandat populaire doit être réalisé, mais qu'il doit l'être le mieux possible, le plus vite possible, et le moins cher possible. Je me suis d'ailleurs demandé, avec mes collègues libéraux qui en ont même fait une motion au Conseil national, s'il était encore aujourd'hui nécessaire, comme l'a dit M. Schoch, de construire ces transversales, compte tenu des possibilités d'amélioration du trafic, d'optimisation de la circulation des trains, et de l'accès des poids lourds aux sites de chargement.

Si je me suis laissé convaincre, par la suite, de l'utilité de proposer au moins une troisième transversale à travers les Al-

pes – car j'aime à le rappeler: nous disposons déjà de deux transversales –, c'est bien après avoir réalisé que les accès actuels au Gotthard, et particulièrement les tunnels malheureusement trop bas, limitaient considérablement les meilleures possibilités d'utilisation des tunnels existants. Il restait alors à déterminer, il reste à faire déterminer par les spécialistes et les géologues comment passer le mieux possible, le plus vite possible et le moins cher possible, nous souvenant que ces transversales ferroviaires alpines et l'obligation pour la Suisse de les construire découlent d'une négociation qui n'a pas été si brillante que cela.

Laissez-moi vous rappeler à ce propos un dessin de presse particulièrement suggestif que certains d'entre vous ont probablement vu à l'époque. La première image nous montre un Suisse, un montagnard, sac au dos, corde au côté, piolet, souliers de montagne, sac à pain, chapeau tyrolien avec une plume au côté, qui proclame fièrement: «Je pars en négociation.» La seconde image nous montre le même Suisse, timide et rougissant, vêtu uniquement d'une feuille de vigne. Il annonce prudemment: «J'ai préservé l'essentiel.»

Eh bien, nous tenions tant à nos 28 tonnes pour de bonnes fausses raisons écologiques et pour de fausses bonnes raisons économiques, nous y tenions tant que nous avons tout bradé pour signer un traité qui nous autorise à laisser le monopole sur le territoire suisse à ce type de camion durant une petite douzaine d'années.

Tout bradé: vous voulez deux tunnels, ah, vous aurez deux tunnels! vous ne voulez pas participer à leur construction, nous les paierons nous-mêmes! Aussi aujourd'hui, lorsque nous parlons de transversales ferroviaires alpines, il faut nous souvenir qu'elles nous sont imposées par les pays qui nous entourent et que nous avons à honorer notre signature, même si le contrat était quelque peu pipé. Il faut nous rappeler que le but principal de ces transversales est d'amener d'Allemagne en Italie, et d'Italie en Allemagne, les camions lourds que nous ne voulons pas sur nos autoroutes. Peu importe l'endroit où passe le tube. Peu importe le canton qui, après avoir très peu obtenu lors de la construction, n'obtiendra que des nuisances à l'entrée en service du tunnel. Ce qui importe, c'est que nous ne fassions aucun luxe pour cet aspirateur à camions, pour ce tube à containers, ou ce pipeline à routiers. Ce qui importe, c'est que nous le fassions vite pour répondre à nos engagements et aux exigences de l'initiative des Alpes que le peuple suisse a votée.

Vous avez connaissance comme moi des difficultés géologiques énormes rencontrées dans le massif du Saint-Gothard. Elles sont un formidable défi technologique à relever, mais elles sont aussi, malheureusement, une cause de retard considérable et une raison certaine d'explosion des coûts, comme d'ailleurs cela s'est passé lors du premier percement du Saint-Gothard. Il est donc difficile, si nous devons donner une priorité, de la donner à un ouvrage dont on ne peut prévoir avec certitude, ni le début des travaux, ni leur durée, ni leur fin, ni leur coût. Si on ajoute que seul un tiers des camions pourraient emprunter le tunnel terminé pour traverser le massif alpin en raison de la cote à 3,80 mètres, il faut bien admettre qu'il est déraisonnable de se prononcer pour une telle priorité.

Je ne sous-estime pas les éléments historiques, patriotiques, qui sous-tendent une telle option de notre commission. Je comprends aussi la hâte des cantons de Suisse centrale et du Tessin d'être soulagés d'un trafic aujourd'hui insupportable, mais je les appelle, je vous appelle à ouvrir les yeux. Sans renoncer à la nécessaire modernisation du tunnel du Saint-Gothard, nécessaire pour de multiples raisons de compétitivité, d'écologie, d'économie d'énergie, de temps de déplacement, si nous donnons aujourd'hui la priorité au Lötschberg, l'état des relevés géologiques permet d'espérer un début très rapide des travaux, une avance rapide dans un rocher sûr, un tracé plus court, donc moins coûteux, le tout dans un contexte d'acceptation du projet par les deux cantons, et une attitude favorable de l'Italie. Il leur est donc permis d'espérer rapidement un soulagement considérable de l'axe du Gotthard et de ses accès par transfert efficace du trafic lourd sur l'autre branche du réseau.

Nous méfions-nous à ce point de nos autorités fédérales, nous méfions-nous à ce point de nous-mêmes, que nous n'osions pas entreprendre en premier lieu le facile, le court et le moins cher? Nous savons qu'il est nécessaire, à terme, d'améliorer notre réseau, de le connecter au TGV français, de le connecter au sud de l'Allemagne, de désenclaver la Suisse orientale, de raccourcir le temps de trajet nord-sud, de délaissier les itinéraires voyageurs et d'optimiser le temps de transport des marchandises. Rien de ceci ne doit être considéré comme une monnaie d'échange. C'est l'avenir inéluctable, c'est la nécessité de notre réseau de transports publics et de ses investissements dans notre pays.

Mais, de grâce! ne mélangeons plus la concrétisation nécessaire d'un engagement international et la modernisation, nécessaire, elle aussi, de notre réseau. Il s'agit là de deux objectifs bien différents. L'état de nos finances implique que nous marquions une priorité pour des raisons dans lesquelles la politique, je le souhaite, ne devrait jouer aucun rôle. Pour des raisons géologiques, financières et de délai, le Lötschberg est seul capable, pour l'instant, d'assumer cette priorité.

Dernière réflexion, le financement qui nous est proposé pèse sur la route et ses usagers d'un poids disproportionné. 75 pour cent du financement provient des différents prélèvements et taxes, et une telle répartition représente un obstacle, à lui tout seul, à la faisabilité populaire du projet. Le démarrage rapide des travaux, les résultats positifs en lieu et place d'hypothèses, la perception, dans quelques années déjà, des soulagements attendus, tous ces éléments sont une réponse aux doutes actuels, un signe de dynamisme, dont la Suisse a le plus grand besoin.

Si nous donnons aujourd'hui la priorité à un tunnel du Gotthard dont on ne peut, encore une fois, prévoir avec certitude, ni la durée, ni la fin, ni le début des travaux, nous manquerons à coup sûr à notre signature, nous alimenterons la sinistrose, le doute, les oppositions et les blocages, nous retarderons finalement de façon considérable la modernisation de tout notre réseau de transports publics et le meilleur accès de tous nos cantons au réseau international.

En conclusion, je me rallie au projet du Conseil fédéral, je voterai l'entrée en matière, et je soutiendrai la proposition Zimmerli.

Iten Andreas (R, ZG): Ich habe bei der ersten Neat-Vorlage in diesem Saal nein gestimmt, weil man mich nicht hatte überzeugen können, dass die angenommenen Kosten von 14 Milliarden Franken für die beiden Achsen reichen würden. Heute scheinen mir die Zahlen realistischer, darum bin ich für Eintreten.

Ich habe der Diskussion mit Aufmerksamkeit zugehört. Ich komme zu folgendem Schluss: Wir stehen vor einer Pattsituation. Es stehen sich zwei grosse, fast geschlossene Lager gegenüber: die Befürworter des Basistunnels am Lötschberg und die Befürworter desjenigen am Gotthard. Beide Seiten haben gute Argumente. Ich kann mir nicht vorstellen, dass eine Volksabstimmung mit je der einen oder der anderen Gegnerschaft zu einem Durchbruch für die Neat führt. Wir werden zu keinem Ergebnis kommen, statt dessen werden wir den nationalen Zusammenhalt, den Bundespräsident Delamuraz am letzten Mittwoch beschworen hat, gefährden. Er hat mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass es uns an einer Vision des nationalen Zusammenhaltes fehle; das sei für die Willensnation Schweiz beunruhigend und könne verhängnisvoll werden. Der Bundespräsident führte weiter aus: «Wir müssen wieder zusammenfinden, den föderalen und nationalen Zusammenhalt neu schaffen. Wir müssen alle zerstörerischen Egoismen, die unser Land zerreissen, überwinden.»

Solche Worte sollten nicht in den Wind gesprochen worden sein. Wenn wir den Tatbeweis des Zusammenhaltes erbringen wollen, dürfen wir an den Anfang unserer Bemühungen nicht die Strategie, die Taktik und die Muskelkraft stellen, sondern eine Lösung, die die schweizerischen Regionen miteinander versöhnt; das kann nur die Netzvariante sein.

Nun spricht sich die Mehrheit der KVF für die Neat-Etappierung aus und will dem Gotthard den Vorzug geben. Das ist an

sich durchaus verständlich. Der Gotthard ist nun einmal verkehrstechnisch die zentrale Nord-Süd-Verbindung. Ich selbst wohne in einem Gotthardkanton. Meine Regierung favorisiert diese Linie, weil sie wirtschaftliche Vorteile bringt und die Einzugsgebiete an der Gotthardachse wirtschaftlich bevorzugt. Überall, wo der grosse Verkehr durchgeht, sind die wirtschaftlichen Chancen grösser. Diese Tatsache ist die Grundlage unserer intensiven Auseinandersetzung. Eine leistungs-, umwelt- und raumgerechte Bahn bringt Vorteile für den Reise- und den Güterverkehr und schafft für den Beginn des neuen Jahrtausends hervorragende Bedingungen in bezug auf internationalen Handel und Austausch.

Von dieser Einsicht und Erkenntnis gehen auch die Befürworter des Lötschbergs aus. Sollten wir, die wir den Gotthard bevorzugen, dafür nicht Verständnis haben? Ohne dieses Verständnis und ohne das gegenseitige Zugeständnis, dass eine Neat-Linie grosse regionale Vorteile bringt, können wir gar keine ehrliche Diskussion führen. Eine solche aber ist die Basis für einen Entscheid, der auch vom Volk getragen wird. Welches ist eine ehrliche Lösung? Ist der Antrag der Mehrheit der Kommission, den Bau der Neat zu etappieren und dem Gotthard den Vorzug zu geben, eine ehrliche Lösung? Ich glaube nicht, denn es wird nicht nur gemunkelt, sondern offen gesagt, dass nach dem Bau des Gotthard-Basistunnels der Lötschberg-Basistunnel nicht mehr gebraucht werde. Damit ist die Netzvariante erledigt. So kann man aber keine vom Bundespräsidenten beschworene Politik des nationalen Zusammenhaltes machen. Wer für eine ungleiche Behandlung der Wirtschaftsregionen der Schweiz plädiert, müsste sagen, wie die Ungleichheit den am wenigsten Begünstigten nützt. Die Befürworter der Gotthardvariante müssten also zwingend nachweisen, dass den Lötschbergkantonen keine Nachteile erwachsen. Gelingt dies nicht, so muss man fairerweise prioritär eine echte Netzvariante anstreben.

Ich gehe bei dieser Debatte davon aus, dass am Anfang aller Überlegungen die Ehrlichkeit stehen muss. Ehrlichkeit bedeutet einzugestehen, dass eine wichtige internationale Alpenachse den Einzugsregionen grosse wirtschaftliche Vorteile bringt. Wenn man diese für einen Teil der Schweiz beansprucht, so sind sie auch für den anderen gerechtfertigt. Es ist also nicht nur eine finanzielle Frage, die hier zu entscheiden ist, sondern auch eine Frage der Gerechtigkeit und des regionalen Ausgleichs. Das ist der Grund, warum die Diskussion um die Bevorzugung der einen oder anderen Neat-Variante so lange dauert und in der Volksabstimmung auch Emotionen auslösen wird.

Wenn ich nun meine persönliche Entscheidung mit Blick auf eine gerechte Lösung treffen muss, dann steht für mich die Lösung des Bundesrates im Vordergrund. Unser Kollege Danioth hat ein bemerkenswertes Votum für eine volkswirtschaftlich ausgewogene, richtige Lösung gehalten. Es war ein beeindruckendes, kluges Referat mit einer echten Perspektive in die Zukunft. Herr Danioth tritt berechtigterweise einer punktuellen Betrachtung entgegen.

Der Bundesrat hat diese von mir angesprochenen Überlegungen auch gemacht. Man kann um diese Überlegungen gar nicht herumkommen. Man kann vielleicht realpolitisch sagen, die bundesrätliche Netzvariante sei utopisch, sie werde vom Volk nicht angenommen, einer der beiden Basistunnels sei überflüssig usw., aber man kann dann nicht sagen, man habe eine gerechte Lösung gefunden.

Wenn wir dem Anspruch auf Gerechtigkeit nachkommen wollen, dann steht also die Lösung des Bundesrates im Vordergrund. Wenn diese aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden kann und eine Etappierung realpolitisch notwendig ist, dann ist die von Kollege Zimmerli beantragte Variante die zweitgerechteste. Er hat sie übrigens überzeugend vorgestellt. Man muss seine Argumente hier nicht wiederholen.

Die Vorteile dieser Variante sind auch von Frau Beerli und von Herrn Büttiker erwähnt worden. Ich fasse aber dennoch einige zusammen: Diese Variante ist schneller realisiert. Sie trägt der gegenwärtigen finanziellen Lage der öffentlichen Haushalte Rechnung. Sie erfüllt die gegenwärtig gegenüber dem Ausland eingegangenen Verpflichtungen. Mit dem Lötschbergast lässt sich der vertragliche Anspruch der EU

erfüllen, und zwar erst noch in der vorgesehenen Zeit. Sie steht übrigens im internationalen Verkehrsnetz nicht schlecht da.

Dem Lötschberg-Basistunnel kommt an sich aus verschiedenen Gründen nach der bundesrätlichen Lösung die erste Priorität zu. Vieles am Gotthard – das wurde schon gesagt – ist noch gar nicht geklärt. Wir haben allen Grund, auch auf die Wünsche der Urner und der Tessiner Regierung einzutreten, sonst werden diese am stärksten betroffenen Gotthardkantonen widerspenstig. Übrigens weiss z. B. der Kanton Zug noch immer nicht, was ihn erwartet. Die Linienführung ist nicht festgelegt. Die Lärmschutzdispositive sind nicht bekannt. Man fährt im Kanton Zug durch sehr dichtbesiedeltes Land. Auch hier könnte noch erheblicher Widerstand auftreten.

Auch unter dem Aspekt der Ehrlichkeit wäre die Lötschberglinie zu bevorzugen. Niemand sagt nämlich: Wenn der Lötschberg gebaut ist, braucht es den Gotthard nicht mehr, im Gegenteil. Der Bau des Gotthards ist, wie versichert wurde, unter allen Umständen nötig und sinnvoll, und zwar nicht nur, weil die Bahninfrastruktur erneuert werden muss, sondern auch wegen seiner hervorragenden geographischen und demographischen Voraussetzungen. Die Ziele des Transitabkommens und der Alpenschutz-Initiative lassen sich letztlich nur mit beiden Basistunneln verwirklichen. Da muss man dem Bundesrat wohl vertrauen.

Will man dereinst den Schwerverkehr wirklich von der Strasse auf die Schiene bringen und findet man dafür in der EU Gehör – das wird aus umweltpolitischen Gründen früher oder später der Fall sein müssen –, dann sind die beiden ausgebauten Verkehrsachsen nicht überflüssig. Zwingend ist, dass eine europäische Verkehrspolitik entsteht, welche die Umlagerung des Schwerverkehrs im Transitbereich auf die Schiene verpflichtend vorschreibt. Wäre dies nicht der Fall, dann bräuchten wir weder den Lötschberg noch den Gotthard auszubauen.

Der Bundesrat hat sich aber auch gegenüber der EU klar vernehmen lassen, indem er bereits ein Massnahmenpaket zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene bekanntgegeben hat. Der Alpenschutzgedanke muss durchgesetzt werden.

Wenn also der Bau der Neat in Etappen, wie der Kommissionspräsident ausgeführt hat, vordringlich ist und als gesetzt gelten soll, dann muss ich unter dem Aspekt der gerechten Lösung dem Konzept Netzvariante mit Priorität Lötschberg zustimmen.

Martin Jacques (R, VD): Le 27 septembre 1992, le peuple suisse acceptait le principe de la construction de deux transversales ferroviaires alpines, l'une par le Saint-Gothard, l'autre par le Lötschberg-Simplon. Quatre ans plus tard, et bien que nous ayons depuis lors signé un accord de transit avec l'Union européenne, dont les termes sont étroitement liés à la réalisation de ces deux ouvrages, nous en sommes encore à discuter du principe de cette dernière et, me semble-t-il, encore pour quelque temps!

Certes, le Conseil fédéral et les Chambres ont dû, dans ce laps de temps, examiner avec soin les conséquences de ce chantier du siècle, conséquences sur les déficits publics qui, depuis la décision, ont très gravement augmenté. Ce souci majeur apparaît d'ailleurs dans le message qui nous est présenté aujourd'hui, puisque le projet initial a été redimensionné et nous est proposé avec un mode de financement détaillé sur lequel nous sommes appelés à nous prononcer. J'ajoute que l'aspect financier de cet aménagement majeur du transport public en Suisse ne doit pas occulter les divers objectifs visés par la réalisation des NLFA. De nombreux paramètres doivent impérativement être pris en compte dans notre décision. Ils touchent à la faisabilité financière, mais aussi technique de ce projet, voire géologique, à la politique générale des transports, à la prise en compte des différents intérêts des régions helvétiques, enfin à la rapidité d'exécution de ce chantier.

L'examen attentif de ces différents objectifs m'incite à vous recommander de rejeter la proposition de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications qui

donne la priorité à l'aménagement de l'axe du Saint-Gothard et reporte celle du Lötschberg-Simplon. Ce report est dangereux pour les raisons suivantes.

Sur un plan technique, la solution en réseau, qui nous est proposée par le Conseil fédéral, comporte des avantages d'efficacité indéniables, puisqu'elle permet d'appliquer les principes de «Rail 2000» au trafic transalpin. La réalisation des deux tunnels raccourcit en effet notablement les temps de trajet. J'ajoute que la ligne Bâle-Lötschberg-Simplon-Milan a été inscrite sur le plan directeur du réseau européen des trains à grande vitesse, une inscription qui serait vraisemblablement radiée si l'on reportait les travaux du Lötschberg, puisque le trafic international des voyageurs ne pourrait pas y être transféré.

Enfin, la répartition des rames sur deux tunnels de base facilite l'exploitation dite mixte, à savoir la cohabitation des trains voyageurs rapides et des trains marchandise plus lents. La performance du transport public est ainsi assurée.

Or, le succès de l'ensemble de la politique globale des transports, telle que voulue par le peuple, repose sur un attrait suffisant du rail afin qu'il puisse concurrencer valablement la route.

Les raisons politiques: nous ne pouvons ignorer le contexte dans lequel va s'inscrire notre décision. Or, la crise économique qui affecte la Suisse depuis plusieurs années fait que les tensions entre les différentes régions du pays augmentent, les minorités romandes et tessinoises ne comprendraient pas qu'on prive leurs économies durement touchées d'une infrastructure de transport dont elles ont besoin dans leurs rapports commerciaux avec l'étranger. Qu'on songe un seul instant à nos amis valaisans privés à l'époque du Rawil, sous prétexte que, et j'ai assisté aux débats au Conseil national, le Lötschberg-Simplon répondrait plus tard à leur souci de décroissement. Comment pouvoir leur dire aujourd'hui sereinement qu'il n'y a pas non plus de ligne ferroviaire performante pour les rapprocher de Berne et de l'Italie?

Prendre une telle décision, celle de la majorité de la commission, c'est accroître dans notre population le sentiment que la Berne fédérale favorise la majorité alémanique, partant c'est menacer une fois encore notre cohésion nationale. J'en veux pour preuve l'abondance et le ton de la correspondance que nous avons reçue – dont a parlé M. Rochat tout à l'heure – après la décision de la Commission des transports et des télécommunications de notre Conseil. D'autant plus que les raisons financières invoquées pour justifier la priorité accordée au Gotthard ne tiennent pas, à la lumière des études faites à ce jour.

Puisque, et j'en viens à souligner cet aspect du dossier, l'aménagement du Gotthard coûte nettement plus cher que celui du Lötschberg – 9,2 milliards de francs estimés pour le premier, 3,4 milliards de francs pour le second –, sans compter les surprises géologiques qui, selon les experts, risquent fort d'augmenter encore la facture. Surprises qui, en plus au demeurant, ralentiraient une mise en service prévue au plus tôt en 2008, alors que le Lötschberg-Simplon pourrait être prêt en 2005 déjà.

Si nous avons à choisir entre deux tunnels, dont l'un sera prêt plus rapidement et à moindre coût, dans des conditions géologiques plus sûres, comment pourrions-nous justifier le choix de l'autre aux populations minoritaires des régions touchées? Je vous le demande, car, pour ma part, cette décision m'apparaît comme totalement irréaliste et injustifiable.

C'est la raison pour laquelle je vous demande d'entrer en matière sur le projet présenté de solution en réseau avec une construction simultanée des deux ouvrages. Dans le cas où notre Chambre considérerait cette réalisation comme trop coûteuse pour les finances fédérales, je plaiderais alors, selon la proposition présentée par M. Zimmerli, pour la construction prioritaire du Lötschberg redimensionnée, tunnel de base indispensable à l'économie des régions latines, moins cher et prêt dans les délais impartis par l'accord de transit signé avec l'Union européenne.

Respini Renzo (C, TI): Notre ancien président, M. Schoch, nous a présenté une proposition suggestive: faire voter le

peuple encore une fois pour nous libérer de la situation d'otages dans laquelle nous nous trouvons. Si cette proposition est suggestive, elle ne résout certainement pas le problème. En effet, si nous avons aujourd'hui l'impression d'être les otages d'une situation bizarre – pas de Gothard sans Lötschberg; pas de Lötschberg sans Gothard –, ceci n'est pas dû à un aspect juridique, institutionnel ou constitutionnel, ceci est dû en partie à la musique qui a été jouée habilement sur la partition du «Röstigraben».

Je suis favorable à l'entrée en matière. J'ai même renoncé à présenter un quelconque amendement pour éviter d'alourdir la panoplie de variantes et de sous-variantes présentées par la commission et pour donner ma modeste contribution à la simplification de ce débat. Ce débat a grand besoin en effet de se résumer et de se concentrer sur les points essentiels, parce que le pays veut savoir et parce que l'économie de notre pays a besoin qu'on ouvre les chantiers. Vous voyez que je suis favorable non seulement à l'entrée en matière, mais que je souhaite aussi que les travaux puissent commencer le plus tôt possible.

Pour faire démarrer ces travaux, je pense qu'il faut tenir compte de trois éléments:

1. du consensus;
2. des aspects financiers;
3. des considérations relatives à la nécessité, à l'utilité et à la faisabilité des ouvrages.

1. Avant tout le consensus: en Suisse, il faut être logique, on ne peut réaliser un ouvrage de cette dimension, dans un moment économiquement difficile tel que nous le vivons, contre la volonté expresse d'une partie importante du pays et contre la volonté des populations des régions traversées. M. Martin a cité, et je l'en remercie, les espoirs et les exigences des populations romandes et tessinoises à ce propos. Cela signifie pour moi qu'il est inimaginable de renoncer à la variante réseau telle que la prévoit le Conseil fédéral. Mais s'il ne faut pas y renoncer, il ne faut pas recourir à des escamotages.

On ne peut pas tricher et dire oui à la «Netzvariante», mais d'abord le Gothard et après le Lötschberg ou bien d'abord le Lötschberg et après le Gothard. La «Netzvariante», c'est une philosophie qui prétend et qui veut que les deux tunnels soient creusés en même temps.

Ceci signifie aussi qu'il faut que les voies d'accès soient fixées ou au moins déterminées, et la volonté des populations locales ne peut pas être ignorée. A ce propos, l'accord qui a été récemment signé entre la Direction générale des chemins de fer fédéraux et le canton du Tessin est très important, il est éloquent et significatif. Il serait même faux et pernicieux d'exclure tout souci de cohésion nationale quand on s'apprête à ouvrir le chantier du siècle – mieux vaudrait dire le chantier des deux siècles. La cohésion nationale doit être au centre de nos préoccupations, même si nous parlons d'un projet d'infrastructure liée aux transports.

2. Le point de vue financier: le Conseil fédéral dit dans le message que la longévité de l'ouvrage justifie qu'une partie des charges soient imputées aux générations futures. De fait, cela signifie qu'on accepte un endettement de 25 pour cent. Je prétends qu'on pourrait aller plus loin. Les générations futures ont en effet besoin que notre génération leur laisse en héritage des projets, l'enseignement de la volonté de l'espoir, des visions nouvelles du trafic et des transports. Nous avons profité de ce même héritage des générations qui nous ont précédés. En outre, les générations futures ne doivent surtout pas recevoir les charges des coûts externes des transports que nous n'avons pas voulu ou pas pu organiser d'une façon plus rationnelle. Il s'agit de coûts énormes qui font peur. Il suffit de penser que, pour les pays européens, on parle de 270 milliards d'euros par an, donc 4,6 pour cent du produit intérieur brut des pays européens, pour le coût externe des transports.

Je prétends aussi que les taxes sur les poids lourds peuvent être augmentées. Quand on sait quelles sont les taxes pour le transport routier des marchandises par le Brenner ou par le Mont-Blanc, on voit qu'il y a une marge de manoeuvre pour nous, une marge qu'on peut non seulement utiliser, mais qu'on sera obligé d'utiliser. En effet, comment pouvons-nous

imaginer que, pendant tout le siècle prochain, la Suisse pourra se réserver le droit de limiter le trafic routier à 28 tonnes? Le message du Conseil fédéral expose les conséquences d'une éventuelle suppression de cette limite. Il faut donc imaginer des taxes pour arriver à maîtriser ce trafic.

3. Considérations relatives à l'utilité et à la faisabilité de cet ouvrage: ma vision de ce projet est celle de mon canton, qui est conscient que lorsqu'il demande la réalisation d'Alptransit-Gothard, il ne formule pas une revendication régionale ou locale. Il réclame et soutient un projet d'intérêt national et européen. Ce projet est en effet indispensable pour le Tessin, mais aussi pour la Suisse et pour l'Europe. Je ne peux m'empêcher de vous rappeler que le Tessin ne s'est pas contenté de dépenser l'argent pour quelques dizaines de timbres-poste, qu'il a déjà investi plus de 5 millions de francs pour l'étude des tracés et qu'il a offert à la Confédération une participation de 400 millions de francs pour la réalisation d'une ligne complète jusqu'à Lugano.

Mais vous ne vous êtes pas demandé pourquoi le Tessin a fait cet effort. Je vais vous le dire: parce que le Tessin a vécu, et son histoire le démontre, des trafics et de leur gestion intelligente, parce que le Tessin s'est développé autour des grands axes du trafic ferroviaire, routier et autoroutier; parce que, aujourd'hui, au Tessin, nous sommes suffoqués par un accroissement incontrôlé du trafic poids lourds sur l'axe du Gothard. Il suffit de penser que si, en 1982, l'année après l'ouverture du tunnel routier du Gothard, 200 000 camions ont transité sur cette route, l'année passée c'était 1 million de camions, soit une augmentation moyenne de 12 pour cent ces dernières années, ce qui signifie que le chiffre aura doublé dans sept ou huit ans. Et encore, parce que le Tessin connaît la crise économique la plus dure et la plus difficile depuis la fin de la guerre! Une crise mille fois plus dure et plus lourde de conséquences que la situation difficile que l'on connaît dans les autres cantons suisses.

Voilà pourquoi nous sommes incapables de prendre au sérieux les raisons des supporters du Lötschberg lorsqu'ils viennent nous dire ici qu'il faut faire seulement le Lötschberg, voilà pourquoi on ne peut pas admettre que les raisons du Gothard soient jugées de façon plus sévère que celles du Lötschberg. Dire que pour le Gothard on ne connaît ni la date du début des travaux, ni leur durée, ni leur fin, ni leur coût, démontre qu'il y a des barrières encore plus difficiles à percer que la «Pioramulde», ce sont les barrières régionales. Alors, même si on est favorable, comme je le suis, à la «Netzvariante», on ne peut pas s'empêcher de dire:

1. que le Lötschberg ne pourrait jamais absorber les quantités de trafic marchandises qui sont mentionnées dans le message;

2. que le nouveau tunnel du Lötschberg n'augmenterait même pas d'un iota la capacité de la ligne pour le trafic marchandises.

Voilà mes conclusions: «Netzvariante», oui, mais sans escamotage, c'est-à-dire que les deux tunnels démarrent en même temps, avec des engagements précis pour les voies d'accès; augmentation de l'endettement et de la taxe poids lourds; enfin, impossibilité d'abandonner la solution du Gothard.

Je voterai donc l'entrée en matière, ainsi que toutes les propositions qui se rapprocheront le plus des postulats que j'ai indiqués.

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

*Schluss der Sitzung um 20.30 Uhr
La séance est levée à 20 h 30*

96.059

Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung

Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1051 hiervoor – Voir page 1051 ci-devant

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich will nicht etwa anstelle des Chefs EVED zur gestrigen Debatte Stellung nehmen. Aber es ist üblich, dass der Kommissionspräsident nach langer Eintretensdebatte ein Wort – nicht zum Sonntag, aber zum Dienstag – spricht. Aber nicht ex cathedra, ich bin mir meiner bescheidenen Rolle in diesem Variantenstreit – in diesem «cauchemar», aus dem wir herausfinden müssen – bewusst.

Der Wille, zu einer Lösung zu kommen, ist vorherrschend, insbesondere für den Bereich der Neat. Die Lösung dürfte aber vermutlich nach dem Gang der Debatte von gestern nicht bei der Variante des Bundesrates liegen, also nicht bei der integralen, zeitgleich mit zwei Röhren zu realisierenden Netzvariante. Wenn das zutreffen würde, wäre die Hauptzielsetzung der Kommissionsmehrheit erreicht, nämlich eine bedarfsgerechte Etappierung.

1. Die Neuregelung der Finanzierung der Grossbauvorhaben im öffentlichen Verkehr mit den drei Pfeilern «Erhöhung des Treibstoffzolls, Umwidmung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe und vor allem Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe voraussichtlich auf das Jahr 2001» ist nicht hart bestritten worden. Sie liegt ja in der Kompetenz des Bundesrates. Der Bundesrat kann diese drei Abgaben erheben, sofern dies für die Umsetzung des Programms nötig ist. Die Mehrheit der Kommission hat die Plafonds dieser drei neuen Finanzierungsquellen herabgesetzt, weil wir von den 30 Milliarden Franken, die das Gesamtprogramm des Bundesrates ausmachen, auf 21 bzw. auf zwischen 23 und 24 Milliarden Franken heruntergekommen sind, je nachdem, ob wir den Lötschberg-Basistunnel mitberechnen oder nicht. Er ist in unserer Finanzenveloppe enthalten, allerdings in zweiter Etappe.

Herr Kollege Onken hat beklagt, dass man bei der LSVA zu wenig energisch auf den Umlagerungseffekt geschaut habe, dass man ihr zu wenig Gewicht gegeben habe. Ich habe Ihnen gestern gesagt, dass die Kommission einhellig Eintreten auf die LSVA-Gesetzesvorlage beschlossen hat. Ob überhaupt und wie sie letztlich herauskommen wird, steht noch ziemlich in den Sternen. Persönlich bin ich der Meinung, dass sie das entscheidende Instrument sein wird, um die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene bewerkstelligen zu können.

Die Kommission wird sich bemühen, die Detailberatung so zu führen, dass wir Ihnen die Vorlage in der kommenden Märzsession präsentieren können. Soviel zu Herrn Onken.

Herr Zimmerli hat gestern dargelegt, dass man mit seiner Variante auf den «Benzinzehner» verzichten könne. Ich glaube indessen, dass dieser Verzicht gut überlegt sein will, denn Herr Zimmerli will ja den Gotthard so oder so realisiert haben – aber erst nach dem Lötschberg-Basistunnel. Für den Gotthard, glaube ich, brauchen wir diesen «Benzinzehner» mindestens zum Teil. Gemäss Konzept Bundesrat und Kommission ist der Bundesrat in bezug auf den Zeitpunkt, in dem er diese neuen Abgaben erheben will, und in bezug auf den Umfang, in welchem er sie erheben will, frei. Wir haben eine Kann-Formulierung in Absatz 1 von Artikel 23 (Beschluss A).

2. Zu den Infrastrukturelementen: Mehr oder weniger unbestritten geblieben ist gestern in diesem Multipack in Artikel 23 Absatz 2 «Bahn 2000», erste Etappe. Das Programm

läuft; man ist engagiert. Nur die Finanzierung hinkt. Die Entlastung des Programms von der zweiten Etappe von «Bahn 2000» scheint klar zu sein. Wir wollen ja die Vorlage entlasten. Hier geht es um rund 5 Milliarden mehr oder weniger. Die Anbindung der West- und Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist im Rat akzeptiert, und ich glaube nicht, Herr Onken, dass man von einer Vernachlässigung der Ostschweiz sprechen kann, zumal ja auch nach Ihrer Meinung der Gotthard in erster Priorität in Angriff zu nehmen ist, und das dient weiss Gott – mit oder ohne Hirzel; das ist ein Nebenproblem, glaube ich – auch der Ostschweiz!

Wir müssen doch etwas grossräumiger denken, auch in diesem kleinen Land! Was sind denn 100 Kilometer Distanz angesichts der Verbindungen, die uns bereits heute zur Verfügung stehen? Man kann doch nicht jedem «Kantönl» sein «Löchli» und nicht jeder Region eine eigene Zufahrtsstrecke zu neuen Stammlinien Nord-Süd geben!

Die Lärmsanierung des Stammnetzes der SBB und der Konzessionierten Transportunternehmungen scheint ebenfalls unbestritten zu sein, immer als Bestandteil des Paketes, das in den Genuss der Spezialfinanzierung kommen soll, die neu vorgeschlagen wird.

Die Spezialfinanzierung ist in Absatz 1 von Artikel 23 umschrieben, ebenso das, was damit ermöglicht werden soll. In der Botschaft sind die Kostenrahmen in Milliarden- und Millionenbeträgen angegeben. Für jede Konkretisierung des Programms – Neat usw. – braucht es separate Verpflichtungskredite der eidgenössischen Räte, wie das bereits bei den Verpflichtungskrediten I und II für die Neat sowie für die Anbindung der Ostschweiz an die Neat in der Vergangenheit der Fall gewesen ist. Dies eine Bemerkung an die Adresse von Kollege Brändli.

3. Der vierte Teil des Paketes – oder, in der Formulierung der Vorlage, der erste –, die Neat, ist nach wie vor heftig umstritten. Gestern erhielten wir aus den Voten im Rat ein gutes Abbild der Kommissionsberatungen. Ich muss Herrn Iten und Herrn Zimmerli sagen, dass die Mehrheit der Kommission nicht vom schlechten Gewissen geplagt ist, eine unehrliche, fahrlässig schlechte Lösung gebracht zu haben.

Auch wir meinen es ehrlich, auch wir streben eine gerechte Lösung an, Herr Iten! Über Gerechtigkeit kann man immer diskutieren. Da gibt es keine absolute, für immer und ewig definierte Formulierung. Ich hatte gestern abend, offen gesagt, mit der Argumentation von Kollege Iten etwas Mühe: Zuerst propagiert er unter dem Stichwort «Gerechtigkeit» die bundesrätliche, integrale Netzvariante, sagt dann aber, da diese wohl chancenlos sei, müsse man, wiederum im Zeichen der Gerechtigkeit, auf die Variante Lötschberg von Herrn Zimmerli einschwenken. Und zum Schluss sagte er, mit dem Gotthard habe sein Kanton wegen der Emissionen ohnehin etwas Mühe, es sei da noch einiges unklar.

Ich weiss nicht, ob ich ihm jetzt unrecht tue, wenn ich daraus den Schluss ziehe, er würde die Probleme mit den Emissionen usw. gerne in Richtung Lötschberg abschleiben. So kann man natürlich nicht operieren! Ich hoffe indessen, meine Annahmen könnten sich als falsch herausstellen. Ich wollte Herrn Iten nicht verletzen.

Die Kommissionsmehrheit hat keinen Anlass, ihr Konzept jetzt wegen des gestrigen Trommelfeuers im Stich zu lassen. Sie ist überzeugt, dass diese Variante nach wie vor richtig ist. Sie will die Netzvariante in drei Stufen bzw. in zwei Zeitetappen umsetzen:

1. Sie will die bestehende Lötschbergachse, in die bereits 1 Milliarde Franken investiert worden ist, für eine weitere halbe Milliarde Franken optimieren. Sie will den Huckepack ohne Slalom auf den Bergstrecken realisieren und damit auch für den Personenschnellverkehr etwas herausholen.

2. Sie will den Gotthard als zentralen Bestandteil der Netzvariante in erster Etappe realisieren. Das wird auch von Herrn Zimmerli und seinen Mitstreiterinnen und Mitstreitern so gesagt: Der Gotthard ist gesetzt. Er kommt so oder so, und ich sehe nicht ein, weshalb dann der Umweg über den Lötschberg-Basistunnel derart zwingend sein soll, wie es dargestellt worden ist. Ich habe Ihnen gestern gesagt, dass der Gott-

hard-Basistunnel aus sachlichen Gründen dem Lötschberg-Basistunnel vorzuziehen ist.

3. Wir haben, in dritter Linie, in der zweiten Etappe den Lötschberg-Basistunnel nach wie vor in unserem Programm, sofern dereinst der Bedarf dafür nachgewiesen ist. Ich wiederhole: Der Umweg über den Lötschberg-Basistunnel zum ohnehin – auch nach der Gruppe Zimmerli – gesetzten Gotthard ist nicht nötig, zumal wir am Lötschberg bis jetzt nichts getan haben, im Gegenteil: Wir haben eine Milliarde Franken in Leistungssteigerungen investiert.

Damit ist gesagt, dass das Konzept von Kollege Zimmerli an einem inneren Widerspruch leidet, insofern es als Etappierungskonzept verkauft wird; das ist es nicht, weil der Gotthard nach dem gestrigen Votum von Herrn Zimmerli auch hier gesetzt ist. Damit sind wir wieder bei der bundesrätlichen Netzvariante, die gemäss Bundesrat nicht etappiert werden soll. Die Variante Zimmerli ist also eine unechte Etappierungsvariante. Sie staffelt lediglich, da sie – wie gesagt – den Gotthard als gesetzt anschaut.

Ich möchte Sie noch einmal auffordern, die Problemsituation in den europäischen Rahmen zu stellen. Denken Sie an den Mont-Cenis und an den Brenner. Diese beiden Alpendurchstiche könnten uns bzw. unsere Nachkommen dereinst wieder auf den harten Boden der Realität bzw. zu den roten Zahlen unserer Doppelröhrenlösung zurückholen, sofern wir diese wider Erwarten realisieren sollten. Mit dem Konzept der Mehrheit erfüllen wir den Transitvertrag mit der EU in bezug auf das Zieljahr 2005. Wir dürfen uns nicht an die wörtliche Auslegung dieses Vertrages klammern. Nicht umsonst hat das EVED für die Umlagerung Strasse/Schiene Sofortprogramme in Gang gesetzt. Das ist das Ziel, das wir in einem ersten Schritt bis zum Jahr 2005 erreichen müssen, nicht partout eine neue Tunnelröhre.

Herr Reimann, in bezug auf die Auslegung dieses Vertrages fragen wir Brüssel nicht. Das machen wir selber.

Ich komme noch auf die Nichteintretens- und Rückweisungsanträge zu sprechen. Solche lagen in der Kommission – im nachhinein betrachtet: eigentlich erstaunlicherweise – nicht vor. Die Anträge Schoch, Reimann und Brändli sind abzulehnen.

Der Bundesrat hat den Ball zum Torschuss uns zugeschoben. Gut, wir haben Mühe, den Treffer zu erzielen, aber das ist kein Grund, die Herausforderung nicht anzunehmen. Geben wir doch den Ball jetzt nicht wieder an den Bundesrat zurück! Nehmen wir die Herausforderung an!

Weitere Studien, wie sie Kollege Reimann in seinem Rückweisungsantrag vorschlägt, sind überflüssig. Wir sind mit Studien zuhauf eingedeckt worden. Wir haben in der Kommission noch und noch Experten angehört. Auch die Frage West-Ost-Transit ist von uns im Zusammenhang mit der FÖV-Vorlage erörtert worden. Wir haben jetzt zu entscheiden.

Was die Rückweisung an die Kommission anbelangt, Kollege Brändli, so danke ich für das Zutrauen. Es dürfte aber vermutlich aus einer zweiten Runde kaum etwas grundlegend anderes in den Rat kommen, ausser Sie würden in der Kommission den Platz von Herrn Uhlmann einnehmen und uns Ihre Vorgaben und grossen Würfe selber anpreisen.

Eine abschliessende Bemerkung: Ich habe gestern hin und wieder etwas über die mangelnde Sensibilität gegenüber den Bedenken betreffend die Wirtschaftlichkeit und finanzielle Belastbarkeit der Bahnen und des Bundes gestaunt, als hier wiederum und erneut von Zusatzforderungen die Rede war und wiederum Vollprogramme gefordert wurden. Ich habe den Eindruck, dass unsere Bevölkerung die Probleme in bezug auf die kommende Abstimmung erkennt, und ich bitte Sie nochmals inständig: Denken Sie an die kommende Volksabstimmung! Was sollen und wollen wir dem Volk präsentieren, wenn wir die Nulllösung verhindern wollen?

Schoch Otto (R, AR): Ich möchte noch einmal zwei kurze Bemerkungen zu Protokoll geben, und zwar eine Bemerkung materieller Natur und eine formeller Natur:

In materieller Hinsicht stelle ich fest, dass praktisch alle Votanten in diesem Rat – das sind viele, Sie haben das ge-

stem selbst miterlebt – die Auffassung vertreten haben, es müsse massiv abgespeckt werden. Ich stelle fest, dass dieses Begehren nach Abspecken genau dem entspricht, was ich auch will. Sie werden aber mit meiner Lösung – Nichteintreten – eine klarere, eine viel einfachere und unkompliziertere Ausgangslage vorfinden, als wenn Sie den seinerzeit beschlossenen Bundesbeschluss beibehalten und sich darin verfangen. Ich meine deshalb, dass es richtig ist, wirklich auf Null zurückzufahren und dann neu zu beginnen. Sie sollten aus materiellen Gründen meinem Nichteintretensantrag zustimmen. Ich möchte Sie dazu einladen.

Die formelle Bemerkung ist die folgende: Offenbar ist zum Teil missverstanden worden, wie ich mir das Vorgehen vorstelle. Es ist nicht notwendig, dass wir die ganze Geschichte noch einmal obligatorisch dem Volk zum Entscheid vorlegen. Herr Respini beispielsweise hat sich gestern in dieser Richtung geäussert. Auch andere Votanten sind offenbar von dieser Meinung ausgegangen. Notwendig ist einzig und allein, dass wir einen neuen Bundesbeschluss fassen und diesen dem fakultativen Referendum unterstellen. Mit einem dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss kann ein Entscheid, den das Volk seinerzeit gefällt hat, aufgehoben werden. Mit anderen Worten: Sie brauchen keine obligatorische Abstimmung, um den Bundesbeschluss von 1991/92 aufzuheben.

Eine Schlussbemerkung: Herr Loretan hat mit derselben Bemerkung geschlossen. Er hat gesagt: Denken Sie an die bevorstehende Volksabstimmung, die bei der Vorlage des Bundesrates und der Kommission obligatorisch sein wird. Ich möchte Ihnen auch sagen: Denken Sie an die bevorstehende Volksabstimmung! Fassen Sie die grosse, im Vordergrund stehende Möglichkeit einer Ablehnung der Bundesverfassungsbestimmung ins Auge! Dann werden Sie mit mir zur Auffassung gelangen, dass es notwendig ist, jetzt neu zu starten und damit die Risiken einer negativen Volksabstimmung von vornherein auszuschliessen, dass es also notwendig ist, meinem Nichteintretensantrag zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich danke Ihnen für diese ausführliche, illustrative Eintretensdebatte. Ich danke vor allem der vorberatenden Kommission für die sehr gründliche Art und Weise der Vorbereitung. Ich glaube kaum, dass es im Parlament irgendeine Kommission gibt, die sich in dieser Ausführlichkeit – aufgrund der Hearings und des Besuches der verschiedenen neuralgischen Punkte – mit der Materie beschäftigt und auch mit allen Meinungen in den Regionen dieses Landes auseinandergesetzt hat. Das war eine sehr grosse Arbeit, und ich möchte mich dafür bedanken.

Die Kommission ist dem Gerüst und der Konzeption der bundesrätlichen Vorlage im Grundsatz gefolgt. Bei den zahlreichen Minderheitsanträgen eröffnen sich jedoch Differenzen zum Bundesrat, aber auch innerhalb der Kommission.

Die grundsätzlichen Ergebnisse präsentieren sich in etwa wie folgt:

1. Zunächst will die Mehrheit der Kommission eine Etappierung. Das bedeutet eine grundlegende Differenz zum Bundesrat, welcher eine Netzlösung will mit Projekten, die gleichzeitig in Angriff genommen werden.

2. Die Mehrheit der Kommission möchte zur Entlastung der Finanzierung die Streichung der zweiten Etappe von «Bahn 2000».

3. Die Mehrheit der Kommission strebt einen sogenannten unechten Fonds an.

Aus der Sicht des Bundesrates stellt seine Vorlage gemäss Botschaft nach wie vor die bessere Lösung dar. Im wesentlichen hält der Bundesrat deshalb daran fest.

Die heute vorliegende bundesrätliche Vorlage ist kohärent und in mehreren Phasen entstanden. Aufgrund von Zweifeln an der Rentabilität der Neat und der sehr schwierigen Lage der Bundesfinanzen hat der Bundesrat Anfang 1995 beschlossen, die Neat baulich zu überprüfen und die Risiken der Finanzierung zu senken. Neue Finanzierungsinstrumente – Stichwort: «Treibstoffzehner» für die Neat – sollten anstelle der Verschuldung einen höheren Anteil an direkter Finanzierung bewirken. In dieser ersten Phase wurde also

das Abrücken von der ursprünglichen Neat-Konzeption in bezug auf Bau und Finanzierung eingeleitet.

In einer zweiten Phase forderten dann weite Kreise des Parlamentes, aber auch der politischen Parteien und der Verbände eine Gesamtsicht und eine neue Finanzierung nicht nur für die Neat, sondern für alle als prioritär betrachteten Grossprojekte. Das war denn auch der Grund, weshalb eine verwaltungsinterne Expertengruppe, zusammengesetzt aus je einem Amtsdirektor des Eidgenössischen Finanzdepartementes und des EVED, einen entsprechenden Bericht ausarbeiten musste; sie hat diesen im August des letzten Jahres zuhänden des Bundesrates abgeliefert. In dieser Phase erfolgte der Schritt über die Neat hinaus zu einer langfristigen Neuorientierung bei allen Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs.

In einer dritten Phase erfolgten dann die Vernehmlassung und die Konsultation. Sie können sich erinnern, dass dort eine ganz andere Finanzierung zur Diskussion gestellt wurde, die auf heftigen Widerstand stiess. Danach verabschiedete der Bundesrat die Botschaft. Er hat dabei die heutige Position festgelegt, nämlich die Grossprojekte prioritär zu realisieren, die Neat zu redimensionieren und die Finanzierung längerfristig durch eine Spezialfinanzierung zu sichern.

Der Blick auf die Phasen der Entstehungsgeschichte zeigt, dass der Bundesrat bis heute die zur Diskussion stehende Vorlage nicht im luftleeren Raum konzipiert, sondern einen klar und breit geäusserten politischen Willen umgesetzt hat. Daraus sind die wichtigsten Eckpfeiler der Vorlage hervorgegangen. Dennoch drehen sich die politisch wichtigsten Differenzen genau um diese Eckpfeiler.

1. Wegen des Einbezugs sämtlicher prioritären Grossprojekte über eine lange Frist in eine Spezialfinanzierung ergibt sich notgedrungen ein sehr hohes Investitionsvolumen. Es geht um den kaum vorstellbaren Betrag von 30 Milliarden Franken. Aber dieser Betrag wird auf rund 20 Jahre verteilt und beträgt damit pro Jahr im Durchschnitt 1,5 Milliarden Franken. Es handelt sich um eine Investitionsgrösse, die für unsere Volkswirtschaft durchaus verkraftbar ist und sich in einer ähnlichen Grössenordnung bewegt wie die jährlichen Investitionen in den Nationalstrassenbau. Ich bitte Sie, sich diesen Vergleich immer wieder vor Augen zu halten.

Dieses Investitionsvolumen mit der Streichung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» nun wieder zu senken widerspricht der Logik der ursprünglichen Absicht und führt zu neuen, langfristigen Finanzierungslücken. Was als kurzfristige Problemlösung erscheinen mag, ist langfristig keine Problemlösung.

2. Die Redimensionierung der Neat führt notgedrungen zu Verzichten. Der Bundesrat hat diese verteilt auf alle Regionen vorgenommen und das Projekt inklusive Integration der Ostschweiz um rund 5 Milliarden Franken abgespeckt. Die ursprünglichen verkehrspolitischen Ziele des Konzeptes bleiben dennoch weitgehend erhalten; das ist für uns das Wichtigste. Der Bundesrat warnt davor, diese Verzichte nun bei der Neat weiter verschärfen zu wollen oder sie auf andere Landesteile zu konzentrieren. Das kann nicht das letzte Wort in der Diskussion über die Neat-Achsen sein.

Ich komme zum zweiten Teil, zu den wichtigsten Eckwerten der Vorlage in bezug auf die Verkehrs- und Umweltpolitik sowie die Finanzierung: Die Vorlage des Bundesrates entspricht den übergeordneten Zielsetzungen des Bundesrates und des Parlamentes in der Verkehrs- und Umweltpolitik. Sie legt einen Akzent auf die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, und zwar auf allen Angebotsebenen und in allen Regionen des Landes. Ich muss daher betonen: Es geht um eine Vorlage mit dem Titel «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs»; es geht nicht einfach nur um eine Neat-Vorlage. Es wird zwar vorgeschlagen, die Neat im alpenquerenden Güter- und Personenhochleistungsverkehr Richtung Norden und Süden, aber auch eine «Bahn 2000» im gesamten Land zu bauen, wobei die erste Etappe ein Schwergewicht im nationalen Personenverkehr und auf der West-Ost-Achse setzt. Es kommt als drittes die flächendeckende Lärmsanierung des SBB- und des KTU-

Netzes im ganzen Lande dazu, und mit den TGV-Anschlüssen beim Hochgeschwindigkeitsverkehr Richtung Westeuropa wird Ihnen die vierte Säule dieser ganzen Konstruktion präsentiert.

Zur Situation der Ostschweiz: In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass die bilaterale Vereinbarung mit Deutschland über den Zulauf zur Neat im Norden eine massive Aufwertung der Verbindungen aus der Ostschweiz nach Stuttgart und München vorsieht. Bei der Detailberatung über die Anträge im Zusammenhang mit dem Hirzeltunnel werde ich nochmals darauf zurückkommen.

Die Kommission ist leider nicht dazu gekommen, diese Vereinbarung mit Deutschland durchzubetraden; das hätte eigentlich auch zu dieser Vorlage gehört. Aber ich zweifle keinen Moment daran, dass die Kommission darauf eintreten und die Vorlage auch gemäss dem Entwurf des Bundesrates verabschiedet wird.

Die Ostschweiz ist im Vergleich zu anderen Landesteilen nicht schlechtergestellt. Sie wird nach wie vor an die Gotthardachse der Neat angeschlossen, inklusive die wachsenden Verkehrsströme aus dem süddeutschen Raum.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die damit verbundene massive Verbesserung in Angebot und Betrieb sind unumgänglich, wenn wir die Mobilität und das nach wie vor markante Verkehrswachstum bewältigen, die umwelt- und lufthygienischen Ziele des Bundes umsetzen und unser Strassenetz sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der West-Ost-Achse längerfristig funktionsfähig erhalten wollen. Das alles unterstreicht die Notwendigkeit, das vom Bundesrat unterbreitete Infrastrukturpaket zu verwirklichen und auch zu finanzieren.

Eine besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Neat. Der Bundesrat hält daran fest, dass die beiden Neat-Achsen gleichzeitig zu realisieren sind, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das heutige schweizerische Eisenbahnnetz über die Alpen ist emeuerungsbedürftig und einer sehr hohen Belastung ausgesetzt. Die gleichzeitige Realisierung der neuen Basistunnels am Lötschberg und Gotthard schafft die besten Ausbaumöglichkeiten im Angebot und im Betrieb. Die Schaffung von immer wieder neuen Übergangslösungen kann nicht als zukunftsweisende und erstzunehmende Infrastrukturpolitik bezeichnet werden. Die Zurückstellung der Zufahrtsachsen hingegen und damit auch die massive Kostensenkung bei der Neat sind deshalb machbar und vertretbar, weil die beiden Basistunnels den grössten Nutzen bringen und weil sich die Verkehrsströme mit zwei neuen Basistunneln auf die Zufahrtsstrecken verteilen lassen.

2. Die beiden Basistunnels der Neat bringen erhebliche Reisezeitverkürzungen und machen damit die Bahn im Personenverkehr gegenüber der Strasse und dem Luftverkehr für Kurzdistanzen konkurrenzfähiger. Es wird sehr viel über den Güterverkehr gesprochen. Es werden immer längere Güterzüge vorgeschlagen, die in immer kürzeren Intervallen entweder durch den Gotthard oder den Lötschberg gedrängt werden können; aber die Bedeutung der Neat für den Personenverkehr wird allzuoft vernachlässigt.

3. Die alpenquerende Schieneninfrastruktur muss in den nächsten Jahrzehnten im Gütertransport massiv mehr Verkehr übernehmen können. Der alpenquerende Transitverkehr auf der Strasse hat in den letzten Jahren durchschnittlich um 12 Prozent pro Jahr zugenommen. Die Bahnen hingegen haben ihre Marktanteile verloren.

Aufgrund des zu erwartenden Verkehrswachstums lässt sich der Alpenschutzartikel nur dann umsetzen, wenn die beiden Neat-Basistunnels gleichzeitig realisiert und ohne weitere Verzögerungen neue Kapazitäten bereitgestellt werden.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Botschaft des Bundesrates über die Freigabe des gesperrten Teils des zweiten Verpflichtungskredits zu sehen, eine Vorlage, die jetzt zunächst von der Kommission des Nationalrates behandelt werden wird.

Wie steht es mit der zu erwartenden Auslastung einer Neat mit zwei Basistunneln? Die neuen Kapazitäten der Neat sind eine der Voraussetzungen für die unumgängliche Güterver-

kehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Es gibt aber noch zwei weitere Voraussetzungen dafür: einerseits die zwingend notwendigen Produktivitätssteigerungen der Bahn, welche durch die Bahnen selbst zu realisieren und durch die Vorlage der Bahnreform zu unterstützen sind; andererseits die fiskalischen Massnahmen auf der Strasse, welche der Bundesrat mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrs- und der Alpentransitabgabe einführen will.

Ob sich beide Basistunnels der Neat dereinst auslasten lassen oder ob das massive Verkehrswachstum weiterhin auf der Strasse stattfinden soll, ist deshalb in erster Linie vom politischen Willen zur Umsetzung der genannten Massnahmen abhängig. Besteht dieser Wille – auf Seiten des Bundesrates ist dies uneingeschränkt der Fall –, so sind beide Basistunnels der Neat gleichzeitig und möglichst rasch zu realisieren. Zu den Aspekten der Finanzierung: Die Konzeption der Finanzierung in der bundesrätlichen Vorlage erachten wir als kohärent und auch als sinnvoll:

1. Bei einer verstärkten direkten Finanzierung ist, statt einer Verschuldung, die Erschliessung neuer Einnahmen für die Spezialfinanzierung unumgänglich. Gelingt dies nicht, so lassen sich entweder die Grossprojekte nicht realisieren, oder aber die Sanierung des Bundeshaushaltes rückt in eine sehr weite Ferne.

2. Die Belastung des Strassenverkehrs unterstützt die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Vorlage, indem sie Anreize zum Umsteigen schafft. Die Finanzierung ist damit ebenfalls auf das übergeordnete Ziel ausgerichtet, die Mobilität auch längerfristig umweltverträglich bewältigen zu können.

3. Die Bildung einer Spezialfinanzierung mit zweckgebundenen Mitteln führt zu einer absolut zentralen, langfristigen Sicherheit in der Realisierung und Finanzierung der Grossprojekte.

Den Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission für einen unechten Fonds – eine sehr wichtige Forderung in dieser ganzen Vorlage – werde ich dann in der Detailberatung noch behandeln.

Das Beispiel der zweiten Etappe von «Bahn 2000» zeigt, wie wichtig eine konsequente Verknüpfung von Grossprojekten mit der Finanzierung ist. Nach Abschluss der ersten Etappe im Jahre 2005 ist bis in den Zeitraum 2017 damit zu rechnen, dass landesweit weitere Investitionsbedürfnisse bestehen werden. Dass sich diese heute noch nicht konkretisieren lassen, ist nichts als natürlich. Wir sollten bisherige Fehler vermeiden, und wir sollten es auch vermeiden, viel zu früh konkrete Infrastrukturen festschreiben zu wollen. Von einem weiteren, zukünftigen Mittelbedarf ist jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit auszugehen. Die Streichung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» bedeutet deshalb lediglich eine Verlagerung von Finanzierungsproblemen in die Zukunft und eine fortdauernde Unsicherheit bei der Planung und Realisierung. Das Ziel der Vorlage ist, Transparenz und eine echte, langfristige Planung zu ermöglichen.

Ein ähnliches Problem stellt sich beim Lärmschutz. Wenn wir heute glauben, die Vorlage entschlacken und billiger machen zu können, indem der Lärmschutz «herausgestrichen» wird, übersehen wir, dass es gesetzliche Vorschriften für Lärmschutzmassnahmen gibt und dass das später trotzdem bezahlt werden muss, zwar nicht einfach über die hier vorgeschlagene Finanzierung, sondern aus allgemeinen Bundesmitteln. Das wäre eine Scheinlösung zu Lasten der Bundeskasse.

Es bleibt noch die Frage nach der Sonderfinanzierung dieser Infrastrukturen zu beantworten. Herr Villiger und ich halten die Lösung gemäss Bundesrat nach wir vor für sinnvoller als diejenige der Kommissionsmehrheit, welche einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung vorschlägt.

Immerhin können wir sagen, dass die beiden Lösungen grundsätzlich nicht sehr weit auseinandergehen. Der Vorschlag der Kommissionsmehrheit enthält jedoch zwei Schwächen: Nicht einverstanden ist der Bundesrat mit der Verzinsung der Einnahmenüberschüsse, und zwar nicht so sehr wegen der damit steigenden Zinslast, sondern wegen des Präjudizes bezüglich des heutigen Strassenfonds. Die

Strassengelder sind nicht Darlehen der Automobilisten, sondern voraussetzungslos geschuldete Abgaben.

Ebensowenig kann sich der Bundesrat mit dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit auch deshalb erfreuen, weil wichtige Grundsätze der Haushaltsführung verletzt werden. Da die Bevorschussung des Fonds direkt über die Bilanz läuft, wird die Aussagekraft der Finanzrechnung eingeschränkt. Die Bevorschussung findet weder Eingang in die Staatsquote noch in die Defizit- und Verschuldungsquote.

Auch die Lösung des Bundesrates schafft mit der Zweckbindung eine gesicherte Finanzierung für die Grossprojekte. Als flankierende Massnahme steuern wir mit Verpflichtungskrediten und Bauprogrammen.

Die Kosten des bundesrätlichen Infrastrukturprogramms von 30 Milliarden Franken haben weitherum die Frage ausgelöst, ob sich die Schweiz dies überhaupt leisten könne. Es handelt sich um 30 Milliarden Franken Investitionen und nicht, wie zum Teil suggeriert wird, um Subventionen, um Geld, das ausgegeben und irgendwo veriocht würde. Die Investitionen sind auf rund 20 Jahre verteilt, mit einer Spitze in den kommenden Jahren.

Sie schaffen, wie alle Investitionen, einen langfristig bestehenden Gegenwert und Nutzen für die gesamte Volkswirtschaft und Gesellschaft. Sie schaffen über Jahre neue Arbeitsplätze, nicht in der Grössenordnung von Tausenden, sondern von Zehntausenden von Arbeitsplätzen. Sie liegen damit in der jetzigen konjunkturellen Lage genau richtig und lösen rasch dringend notwendige Wachstumsimpulse aus.

Die Investitionen von 30 Milliarden Franken verteilt auf 20 Jahre kann sich die Schweiz leisten. Wir sind der Ansicht, sie müsse sich diese Investitionen sogar leisten, um ihre Volkswirtschaft wieder «auf den Damm zu bringen» und Arbeitsplätze zu schaffen.

Der langfristige Gegenwert dieser Investitionen besteht in leistungsfähigeren Schienenverbindungen innerhalb sowie von und nach der Schweiz. Das sind klassische Standortvorteile und längerfristige Wachstumsimpulse, wie sie durch Investitionen der öffentlichen Hand in Infrastrukturen geschaffen werden.

Die Schweiz ist in dieser Beziehung längst nicht mehr ein Spitzenreiter in Europa. Wir sprechen zwar seit Jahren von der Neat und vom neuen Hochgeschwindigkeitsverkehr, aber gebaut und mit Hochgeschwindigkeit tatsächlich gefahren wird im Ausland, nicht in der Schweiz.

Die europapolitische Bedeutung der Vorlage weist denn auch mehrere Aspekte auf. Das Transitabkommen der Schweiz mit der Europäischen Gemeinschaft hält in bezug auf die Neat fest: Die Schweiz baut zwei neue Flachbahnen durch die Alpen (das ist die Netzlösung), und erste betriebsfähige Teilstrecken gehen im Jahre 2005 in Betrieb. Gedacht wurde damals, es ist schon längere Zeit her, an den Lötschberg-Basistunnel. Damit haben wir nicht irgend etwas festgeschrieben, sondern den Volksentscheid zur Neat von 1992 in einen völkerrechtlichen Vertrag eingebaut. Wir haben dabei eine Strategie verfolgt, die durch die Annahme des Alpenschutzartikels für die Schweiz heute sogar noch mehr Gültigkeit hat: nämlich die vermehrte Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene.

Die Etappierungslösung der Kommissionsmehrheit verletzt das Transitabkommen, weil die erste Achse, der Gotthard, sicher nicht vor 2008 in Betrieb gehen dürfte. Sie verletzt das Transitabkommen nicht, weil die Neat etappiert werden soll, sondern weil die Vorgabe 2005 nicht eingehalten werden kann.

Auch in bezug auf die Realisierung der Netzlösung besteht für unseren Vertragspartner nicht mehr jene Sicherheit, welche das Transitabkommen gewährt hat.

Die Tatsache, dass im Zusammenhang mit den geologischen Schwierigkeiten am Gotthard von einer verzögerten Inbetriebnahme ausgegangen werden muss, hat unsere europäischen Partner in Brüssel sehr hellhörig werden lassen. Die EU geht davon aus, dass die Schweiz dieses Abkommen einhält, und wir wollen es auch einhalten. Der Grundsatz «Pacta sunt servanda», also der Grundsatz der Einhaltung von Verträgen, gilt für beide Partner. Würde die Schweiz durch einen

Parlamentsentscheid davon abweichen, dann wäre wohl wenig Verständnis dafür vorhanden, und es müsste nach ganz anderen Lösungen gesucht werden.

Nun kann man einwenden, dass jede Vertragsverletzung per se wieder verhandelbar sei und sich die EU ja in erster Linie für genügend Kapazitäten interessiere. Aber jede Vertragsverletzung setzt jenen Partner, der die Vertragsverletzung begeht, in eine deutlich schlechtere Verhandlungsposition. Der Verlust an Glaubwürdigkeit und Verhandlungsstärke, der aus dieser Vertragsverletzung hervorginge, würde die Position der Schweiz in den gegenwärtigen bilateralen Verhandlungen schwächen. Ohne die Realisierung beider Basistunnels können wir kaum genügend Kapazität anbieten, wenn wir gleichzeitig den Alpenschutzartikel – und das ist ein Verfassungsauftrag – umsetzen wollen.

Es geht also um erstrangige und um langfristige Interessen der Schweiz. Die Schweiz selbst hat aus standortpolitischen, volkswirtschaftlichen und kulturellen Gründen ein hohes Interesse daran, sich im Personen- und Güterverkehr in das europäische Schienennetz einzubinden, eine längerfristige Umfahrung der Schweiz zu verhindern und für unsere Bahnunternehmungen im liberalisierten Umfeld des Free access Marktchancen in Europa zu sichern.

Der Bundesrat hält deshalb auch aus europapolitischen Gründen an der gleichzeitigen Realisierung beider Neat-Basistunnels fest. Völkerrechtliche Verträge sollen nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden.

Ich erlaube mir, kurz auf die vorliegenden Rückweisungs- und Nichteintretensanträge einzugehen.

Zunächst zum Antrag Schoch: Herr Schoch will nicht auf die Vorlage eintreten und begründet dies im wesentlichen mit der gleichzeitig eingereichten Motion: Wenn wir den Beschluss von 1991 aufheben würden, kämen wir nicht einfach auf den Punkt Null zurück, wie Herr Schoch argumentiert hat, sondern wir würden fünf weitere Jahre zurückgehen. Wir würden dann nämlich dort stehen, wo wir vor zehn Jahren standen, wo wieder sämtliche Varianten, also beispielsweise auch der Splügen, zur Diskussion stehen müssten.

Es ist nicht so, dass gerade alles, was im Beschluss von 1991 steht, von Grund auf schlecht und nicht zu übernehmen wäre. Heute geht es ja vor allem um die Finanzierung. Die Finanzierung im damaligen Beschluss hat sich als falsch und ungenügend erwiesen, aber nicht die Infrastruktur als solche. Es ist nicht so, dass der Bundesrat nur «im Sumpf» – Sie haben sich so ausgedrückt! – des Beschlusses von 1991 stekengeblieben ist und deswegen nicht weitermarschieren kann. Es ist vielmehr so, dass der Bundesrat den Infrastrukturtell, d. h. die Netzvariante jenes Beschlusses, als richtig erachtet – nicht einfach wegen des Präjudizes, sondern weil er nach wie vor aus verkehrspolitischen Gründen davon überzeugt ist. Alles andere würde dann – ich denke an «Bahn 2000», erste Etappe – aus allgemeinen Bundesmitteln, d. h. aus der Verschuldung, bezahlt werden müssen. Das ist eine unechte Lösung; derselbe Fehler wurde schon 1991 gemacht. Der Bundesrat will die Netzvariante auch heute noch, und deswegen beantragt er Ihnen, den Antrag Schoch abzulehnen.

Zum Antrag Brändli: Herr Brändli wirft jetzt plötzlich dem Bundesrat vor, er lege ein Multipack mit sämtlichen vier Grossprojekten vor. Vorher aber hat es geheissen, der Bundesrat begehe «Salamitaktik», weil er nur eine Vorlage bringe. Was soll der Bundesrat jetzt tun? Er wollte den «Salamitaktik-Kritikern» gerecht werden und alle Vorlagen transparent auf den Tisch legen; zum Teil sind es Vorlagen, die durch Volksabstimmungen bereits beschlossen sind. Das scheint das ehrlichere Vorgehen zu sein. Deswegen müssen Sie sich entscheiden, ob Sie nun bei der damals auch im Parlament vehement geäusserten Kritik und der Forderung nach einer offenen und ehrlichen Darlegung sämtlicher Projekte bleiben oder das Paket wieder aufschneiden wollen.

Herr Brändli hat auch gesagt, es liege kein europäisches Konzept zur Einbindung der Schweiz im Nord-Süd-Verkehr vor. Das stimmt nicht. Die Schweiz erscheint in allen europäischen Verkehrsplanungen. Bei den Verhandlungen mit dem italienischen Verkehrsministerium – vor wenigen Wochen

hatte ich eine solche Zusammenkunft – haben wir ebenfalls beschlossen, ein bilaterales Abkommen über die Einbettung des Nord-Süd-Verkehrs und die gegenseitige Verpflichtung der Abnahme dieses Verkehrs vorzubereiten. Dies ist eine Vereinbarung, wie sie mit der Bundesrepublik Deutschland – wie Sie wissen – schon besteht.

Sie haben im weiteren, Herr Brändli, eine vollständige Darstellung der Finanzierungsbedürfnisse für den Schienenverkehr verlangt. Eine Gesamtübersicht über die Investitionsbedürfnisse im Verkehrsbereich liegt aber tatsächlich vor. Das Bundesamt für Verkehr hat der vorbereitenden Kommission eine sehr umfangreiche Zusammenfassung gegeben, und in der Botschaft ist das alles auch aufgeführt; zum Teil im Anhang, damit die Botschaft selbst nicht zu umfangreich wurde. Das Konzept sieht vor, dass die Finanzierung des Grundbedarfs – 1,5 bis 2 Milliarden Franken pro Jahr – über den allgemeinen Bundeshaushalt erfolgt.

Die Finanzierung der Grossprojekte in einer Sonderfinanzierung ist in einem Bundesbeschluss zusammengefasst. Der Bundesrat hat alle erheblichen Finanzierungsalternativen geprüft, die Sie zur Darstellung verlangt haben. Die ausführliche Darstellung der Abklärungen findet sich im Anhang der Botschaft. Da wurde alles – bis und mit der Lottoidee und der Finanzierung via Heizkosten – nochmals dargelegt, gerade weil wir an entsprechende Anträge im Parlament dachten.

Wir haben auch die Kriterien für die Wahl der bundesrätlichen Variante der Finanzierung aufgezählt. Es geht um die rasche Realisierbarkeit – daher der Verzicht auf völlig neue Abgaben mit entsprechend aufwendiger Legiferierung. Es ist schön, wenn gesagt wird: Machen wir doch das Ganze mit einer Energieabgabe. Ich finde die Energieabgabe auch eine hochinteressante Idee, die ich schon befürwortet habe. Aber die Energieabgabe bedeutet einen ganz gewaltigen Systemwechsel gegenüber der heutigen Besteuerung der Arbeit. Es braucht dazu eine Verfassungsänderung; das wird sehr, sehr lange dauern. Ich werde den Verdacht nicht los, dass man jetzt relativ leicht zu so grossen Würfeln Zuflucht nimmt, um einfach etwas gegen diese Finanzierung ins Feld führen zu können. Realistisch ist es nicht, jetzt sofort auf die Energieabgabe umzuschwenken.

Ein weiteres Kriterium war die Ergiebigkeit. Ein so hoher Finanzierungsbedarf, wie wir ihn vorsehen, bedingt Finanzierungsquellen, die ergiebig sind. Deswegen sind wir z. B. nicht auf die Lösung einer Neat-Lottoausschreibung eingeschwankt. Es geht auch noch um die Frage, ob die Finanzierung durch die verschiedenen Kreise in unserem Land akzeptiert werden kann.

Zum Rückweisungsantrag Reimann: Herr Reimann beantragt, man solle noch abklären, ob die Kantone nicht vermehrt in die Finanzierung jener Teile des Gesamtprojektes mit einbezogen werden könnten, die auf ihrem Hoheitsgebiet liegen. Mit Verlaub: Wir glauben nicht an die Chancen eines solchen Versuches. Sie kennen alle die Finanzlage der Kantone. Sie kennen alle die Differenzen zwischen Bund und Kantonen, wenn es um die Finanzierung gemeinsamer Projekte geht. Dass wir hier fündig werden könnten, können wir fast nicht glauben.

Herr Reimann verlangt noch die Erarbeitung einer Studie über den Quell-Ziel-Verlauf der künftigen Güterströme auf dem europäischen Kontinent nach Vollendung der grossen (politischen und marktwirtschaftlichen) Wende im Osten. Der Ost-West-Verkehr geht um die Schweiz herum. Es ist zwar so, dass Vertreter der Ostschweizer Kantone, gerade um den sofortigen Bau des Hirzeltunnels zu begründen, immer wieder geltend gemacht haben, dass sich der Verkehr von Polen – zum Teil wurde auch gesagt: von den baltischen Staaten – demnächst in die Schweiz ergiessen werde. Wir werden beim Problem Hirzeltunnel nochmals darauf zurückkommen. Aber die jetzigen Analysen betreffen den Nord-Süd-Verkehr und nicht den Ost-West-Verkehr. Sie müssen sehen, dass die Einfallsachse Basel zu ungefähr 80 Prozent belastet ist, während die beiden im Osten liegenden Einfallsachsen zu je etwa 7 Prozent belastet sind. Die entsprechenden Studien sind tatsächlich gemacht worden.

Wir glauben nicht, dass eine weitere Studie mehr Klarheit schaffen würde. Es lassen sich bis heute keine Anzeichen dafür erkennen, dass der heutige Nord-Süd-Verkehr nicht weiter wachsen würde, im Gegenteil: Die Nord-Süd-Ströme wachsen weiterhin, und zwar – das ist festzuhalten – auf der Strasse. Wenn dieses Wachstum in Zukunft auf der Schiene stattfinden soll, so braucht es neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastrukturen.

Es wurden noch einige konkrete Fragen gestellt. Ich erlaube mir, die beiden Fragen von Herrn Zimmerli bei der Behandlung seines Antrages in der Detailberatung zu beantworten. Dasselbe gilt für die Frage von Herrn Büttiker betreffend die zweite Etappe von «Bahn 2000», wobei ich Ihnen immerhin schon sagen kann: Die Antwort steht in der Botschaft, aber sie steht dort natürlich nicht in dieser konkreten Form, die Sie gerne hätten. Aber ehrlicherweise muss man sagen, dass das auch nicht machbar ist, weil es noch von sehr vielen Entwicklungen abhängt.

Ich habe vorher gesagt: Es war 1991 vielleicht ein Fehler, so zu tun, als hätte man die Entwicklung bis in die Jahre 2020 oder 2030 schon derart im Griff, dass man exakt für jedes Jahr die genauen Realisierungen angeben könnte. Eine gewisse Flexibilität ist bei dermassen langen Zeitperioden eben auch vonnöten, und insofern kann ich Ihnen hier keine sehr konkrete Antwort geben. Aber wir werden nachher, wenn es um die Frage geht, ob die zweite Etappe von «Bahn 2000» herausgestrichen werden soll oder nicht, darauf zurückkommen.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, dem Bundesrat zu folgen und die gleichzeitige Realisierung der Neat-Achsen und die zweite Etappe von «Bahn 2000» aus verkehrs- und gesamtpolitischen Überlegungen ins Paket aufzunehmen. Die bundesrätliche Lösung sichert die Finanzierung dieser Grossprojekte und bietet Vorteile im Hinblick auf eine sachgerechte finanzpolitische Steuerung des Bundeshaushaltes.

Sollten Sie bei der Finanzierung auf die Lösung der Mehrheit einschwenken, so ersuche ich Sie, auf die Verzinsung der Einnahmenüberschüsse zu verzichten.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	37 Stimmen
Für den Antrag Schoch (Nichteintreten)	5 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Brändli (Rückweisung an die Kommission)	21 Stimmen
Für den Antrag Reimann (Rückweisung an den Bundesrat)	4 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Brändli (Rückweisung an die Kommission)	4 Stimmen
Dagegen	37 Stimmen

A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Detailberatung – Examen de détail

Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Spoerry

A. Bundesbeschluss über die Finanzierung

Titre

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Spoerry

A. Arrêté fédéral relatif au financement

Verschoben – Renvoyé

Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 23

Antrag der Kommission

Abs. 1 Einleitung

Mehrheit

.... «Bahn 2000» erste Etappe, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie für

Minderheit

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

.... «Bahn 2000», Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie für

Abs. 1 Bst. a

a. um höchstens 10 Rappen

Abs. 1 Bst. b

Mehrheit

b. der Übergangsbestimmungen bis zur Inkraftsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss Artikel 36quater verwenden;

Minderheit

(Schüle, Gentil, Onken, Uhlmann)

b. der Übergangsbestimmungen bis zur Inkraftsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss Artikel 36quater verwenden und dafür die Abgabensätze höchstens zu verdoppeln;

Abs. 1 Bst. c

Mehrheit

c. die Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nach Artikel 36quater bis höchstens zur Hälfte heranziehen.

Minderheit

(Onken, Gentil, Schüle)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis (neu)

Mehrheit

Die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte gemäss Absatz 1 erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung. Die Einnahmen aus den gemäss Absatz 1 zweckgebundenen Abgaben sowie die in Anwendung von Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung zur teilweisen Finanzierung der Baslislilien am Gotthard und am Lötschberg verwendeten Erträge aus der Mineralölsteuer werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Die Entnahmen aus dem Fonds werden vom Parlament gleichzeitig mit dem Budget mittels separaten Beschlusses bewilligt. Sowohl das Fondsvermögen als auch eine allfällige Bevorschussung des Fonds durch den Bund werden verzinst. Die Bevorschussung wird im Rahmen der Tresorerie gewährt und unter dem Finanzvermögen erfasst.

Minderheit

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Abs. 2 Einleitung**Mehrheit**

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale nach Absatz 1 wird in einer ersten Etappe wie folgt verwirklicht:

Minderheit I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird)

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale nach Absatz 1 wird in einer ersten Etappe wie folgt verwirklicht:

Abs. 2 Bst. a**Mehrheit**

a. durch den Bau des Gotthard-Basistunnels

Minderheit I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird)

Streichen

Abs. 2 Bst. b**Mehrheit**

b. durch die Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Lötschbergachse;

Minderheit I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird)

b. durch den Bau eines neuen, teilweise eingleisig ausgerichteten Lötschberg-Basistunnels zwischen dem Raum Frutigen und dem Raum Steg-Baltschieder;

Minderheit III

(Weber Monika)

Streichen

Minderheit IV

(Bisig, Küchler, Schüle)

b. durch eine optimierte Lötschberg-Scheffelstrecke mit einem leistungsfähigen Vier-Meter-Huckepack-Korridor und kapazitätssteigernden Ausbauten der Zufahrtsstrecke zwischen Bern und Spiez;

Abs. 2 Bst. c**Mehrheit**

c. durch den Bau des Zimmerbergtunnels

Minderheit I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

c. durch den Bau des Zimmerbergtunnels

Minderheit III

(Weber Monika)

c. durch den Bau des Zimmerbergtunnels zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl-Baar; (Rest streichen)

Minderheit V

(Onken, Uhlmann)

c. durch den Bau des Zimmerbergtunnels zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl-Baar, einen Hirzeltunnel zwischen dem Raum Wädenswil-Au und dem Raum Sihlbrugg-Litti-Baar sowie den

Abs. 2 Bst. d

d. durch die Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutzes entlang den Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitunneln durch aktive und passive Massnahmen.

Abs. 2 Bst. e (neu)**Mehrheit**

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Danioth, Maissen)

e. leistungs- und umweltgerechte Zufahrtslinien zu den Basistunneln, die nach der Entwicklung der Technik im Bau und Betrieb von Eisenbahnen, des Lärmschutzes sowie des Verkehrsmarktes erstellt werden.

Abs. 2 bis (neu)**Mehrheit**

Soweit Artikel 36sexies der Bundesverfassung durch die Verwirklichung der ersten Etappe nicht erfüllt werden kann oder die veränderte Marktlage es erfordert, beschliesst die Bundesversammlung in einer zweiten Etappe über die Vervollständigung des Programms, insbesondere über den Bau des Lötschberg-Basistunnels.

Minderheit I

(Bisig, Küchler, Uhlmann, Weber Monika)

.... Lötschberg-Basistunnels und die Finanzierung.

Minderheit II

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Streichen

Minderheit III

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(falls der Antrag der Minderheit I zu Abs. 2 Bst. a abgelehnt wird)

Das Programm wird in einer zweiten Etappe mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels zwischen den Räumen Erstfeld-Silenen und Bodio-Biasca sowie eines Ceneri-Basistunnels zwischen den Räumen San Antonino-Cadenazzo und Lugano (Massagno)-Vezia weiter vervollständigt.

Abs. 3

Dieser Artikel gilt bis zum 31. Dezember 2017. Die Bundesversammlung kann ihn mit allgemeinverbindlichem Bundesbeschluss längstens um fünf Jahre verlängern.

Abs. 4 (neu)

Artikel 21 Absatz 7 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung wird aufgehoben.

Antrag Spoerry**Abs. 2**

Streichen

(= Aufteilung des Entwurfes A in zwei Beschlüsse)

Antrag Danioth**Abs. 2, 2 bis**

Streichen

Eventualantrag Küchler

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

Abs. 1 bis

.... separatem Beschluss bewilligt. Eine allfällige Bevorschussung des Fonds durch den Bund wird verzinst

Antrag Zimmerli

(= Konzept Netzlösung mit Priorität Lötschberg)

Abs. 1 Einleitung

.... «Bahn 2000» erste Etappe, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie für

Abs. 1 Bst. a

Streichen

Abs. 1 Bst. b, c

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2 Einleitung Bst. a-c

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2 Bst. d

d. die Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutzes entlang den Zufahrtsstrecken zu den Alptransitunneln durch aktive und passive Massnahmen.

Abs. 2 bis (neu)

In einer ersten Etappe werden der Lötschberg-Basistunnel gemäss Absatz 2 Buchstabe b sowie die Anlagen gemäss Absatz 2 Buchstaben c und d (ohne Zimmerbergtunnel) gebaut.

Abs. 2ter (neu)

Zur Freigabe der Bauarbeiten und zur Finanzierung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels gemäss Absatz 2 Buchstabe a sowie des Zimmerbergtunnels unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung einen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss, sobald erkennbar ist, wann diese Anlagen zur Erfüllung der Forderungen gemäss Artikel 36sexies und der internationalen Abkommen über den Güterverkehr sowie aufgrund der Marktlage nötig sind.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Eventualantrag Gemperli

(falls der Antrag der Minderheit V abgelehnt wird)

Abs. 2 Bst. c

c. durch den Bau des Zimmerbergtunnels zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littli-Baar und einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie sowie den

Eventualantrag Schmid Carlo

(Eventualantrag zum Antrag der Minderheit V/Eventualantrag Gemperli bei Artikel 23 Absatz 2)

Abs. 2bis

.... insbesondere über den Bau des Lötschberg-Basistunnels und des Hirzel隧nells.

Antrag Schiesser**Abs. 2bis**

(gemäss Mehrheit/Minderheit I)

.... beschliesst die Bundesversammlung durch einen referendumspflichtigen Bundesbeschluss in

(gemäss Minderheit III)

.... weiter vervollständigt. Die Bundesversammlung beschliesst durch einen referendumspflichtigen Bundesbeschluss.

Art. 23**Proposition de la commission****Al. 1 Introduction****Majorité**

.... «Rail 2000» 1ère étape, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à grande vitesse et les mesures

Minorité

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

.... «Rail 2000», le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à grande vitesse et les mesures

Al. 1 let. a

a. augmenter au maximum de 10 centimes par litre l'impôt

Al. 1 let. b**Majorité**

b. des dispositions transitoires avant l'entrée en vigueur de la redevance poids lourds liée aux prestations selon l'article 36quater;

Minorité

(Schüle, Gentil, Onken, Uhlmann)

b. des dispositions transitoires avant l'entrée en vigueur de la redevance poids lourds liée aux prestations selon l'article 36quater et, à cet effet, de doubler au maximum les taux de redevance;

Al. 1 let. c**Majorité**

c. utiliser la moitié au maximum du produit de la redevance

Minorité

(Onken, Gentil, Schüle)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis (nouveau)**Majorité**

Le financement des grands projets ferroviaires au sens de l'alinéa 1er est réalisé au travers d'un fonds juridiquement dépendant de la Confédération, doté d'une comptabilité propre. Les recettes provenant des redevances affectées selon l'alinéa 1er ainsi que le produit de l'impôt sur les huiles minérales utilisé, en application de l'article 36ter alinéa 1er lettre c de la Constitution fédérale, pour financer une partie des lignes de base du Saint-Gothard et du Lötschberg sont comptabilisés dans le compte financier de la Confédération et attribués la même année au fonds. Les prélèvements sur le fonds sont accordés par le Parlement au moyen d'un arrêté séparé en même temps que le budget. Aussi bien la fortune du fonds que les avances éventuelles de la Confédération seront rémunérées par l'intermédiaire de la trésorerie de la Confédération et comptabilisées dans le patrimoine financier.

Minorité

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Rejeter la proposition de la majorité

Al. 2 introduction**Majorité**

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes au sens de l'alinéa 1er seront réalisées dans une première étape comme suit:

Minorité I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(au cas où la proposition de la minorité I serait rejetée)

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes au sens de l'alinéa 1er seront réalisées dans une première étape comme suit:

Al. 2 let. a**Majorité**

a. par la construction du tunnel de base du Saint-Gothard

Minorité I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(au cas où la proposition de la minorité I serait rejetée)

Biffer

Al. 2 let. b**Majorité**

b. par l'amélioration des aménagements en matière d'exploitation de l'axe du Lötschberg;

Minorité I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité II

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)

(au cas où la proposition de la minorité I serait rejetée)

b. par la construction du nouveau tunnel du Lötschberg, en partie à voie unique, reliant la région de Frutigen à celle de Steg-Baltschieder;

Minorité III

(Weber Monika)

Biffer

Minorité IV

(Bisig, Küchler, Schüle)

b. par une optimisation du tronçon Lötschberg-Scheitel par un couloir huckepack de quatre mètres performant et une extension de la ligne d'accès entre Berne et Splez, permettant d'augmenter la capacité d'absorption du trafic;

Al. 2 let. c**Majorité**

c. par la construction du tunnel du Zimmerberg

Minorité I

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)
c. par la construction du tunnel du Zimmerberg

Minorité III

(Weber Monika)
c. par la construction du tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Littli-Baar; (biffer le reste)

Minorité V

(Onken, Uhlmann)
c. par la construction du tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Littli-Baar, du tunnel du Hirzel reliant la région de Wädenswil-Au à celle de Sihlbrugg-Littli-Baar ainsi que

Al. 2 let. d

d. par l'amélioration de la protection contre le bruit et les secousses le long des voies d'accès aux tunnels de transit, en mettant en place des mesures actives et passives.

Al. 2 let. e (nouvelle)**Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Danioth, Maissen)
e. des voies d'accès aux tunnels de base performantes et respectueuses de l'environnement qui sont réalisées en fonction de l'évolution des techniques dans les secteurs de la construction et de l'exploitation des lignes ferroviaires, de la protection antibruit et adaptées au marché des transports.

Al. 2bis (nouveau)**Majorité**

Si les dispositions présentes à l'article 36sexies de la Constitution fédérale ne peuvent être concrétisées par la réalisation de la première étape ou si le marché a subi des modifications, l'Assemblée fédérale décide, dans le cadre d'une seconde étape, de l'achèvement du programme, en particulier de la construction du tunnel de base du Lötschberg.

Minorité I

(Bisig, Kuchler, Uhlmann, Weber Monika)
.... du tunnel de base du Lötschberg et de son financement.

Minorité II

(Maissen, Danioth, Delalay, Gentil)

Biffer**Minorité III**

(Cavadini Jean, Delalay, Gentil)
(au cas où la proposition de la minorité I à l'al. 2 let. a serait rejetée)

Le programme sera complété par une seconde étape comprenant la construction du tunnel de base du Saint-Gothard reliant la région d'Erstfeld-Silenen à celle de Bodio-Biasca ainsi que du tunnel de base du Mont Ceneri reliant la région de San Antonino-Cadenazzo à celle de Lugano (Massagno)-Vezia.

Al. 3

.... pour une période de cinq ans au plus.

Al. 4 (nouveau)

L'article 21 alinéa 7 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale est abrogé.

Proposition Spoerry**Al. 2****Biffer**

(= diviser le projet A en deux arrêtés)

Proposition Danioth**Al. 2, 2bis****Biffer****Proposition subsidiaire Kuchler**

(au cas où la proposition de la minorité serait rejetée)

Al. 1bis

.... que le budget. Les avances éventuelles de la Confédération sont rémunérées

Proposition Zimmerli

(= concept de solution du réseau avec priorité pour le Lötschberg)

Al. 1 introduction

.... «Rail 2000» 1ère étape, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à grande vitesse et les mesures

Al. 1 let. a**Biffer****Al. 1 let. b, c**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2 Introduction let. a-c

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2 let. d

d. l'amélioration de la protection contre le bruit et les secousses le long des voies d'accès aux tunnels de transit, en mettant en place des mesures actives et passives.

Al. 2bis (nouveau)

Dans une première étape seront construits le tunnel de base du Lötschberg selon l'alinéa 2 lettre b ainsi que les installations selon l'alinéa 2 lettres c et d (sans le tunnel du Zimmerberg).

Al. 2ter (nouveau)

Pour débloquer les travaux de construction et pour le financement des tunnels de base du Saint-Gothard et du Monte Ceneri selon l'alinéa 2 lettre a ainsi que du tunnel de base du Zimmerberg, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un arrêté fédéral de portée générale dès qu'il est visible que ces installations deviennent nécessaires pour accomplir les exigences selon l'article 36sexies et les accords internationaux sur le trafic des marchandises ainsi qu'en raison de la situation du marché.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition subsidiaire Gemperli

(au cas où la proposition de la minorité V serait rejetée)

Al. 2 let. c

c. par la construction du tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Littli-Baar et une jonction entre la ligne de la partie gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard ainsi que

Proposition subsidiaire Schmid Carlo

(proposition subsidiaire à la proposition de la minorité V et à la proposition subsidiaire Gemperli à l'article 23 alinéa 2)

Al. 2bis

.... en particulier de la construction du tunnel de base du Lötschberg et du tunnel du Hirzel.

Proposition Schiesser**Al. 2bis**

(selon majorité/minorité I)

.... l'Assemblée fédérale décide par un arrêté fédéral soumis au référendum dans

(selon minorité III)

.... Lugano (Massagno)-Vezia. L'Assemblée fédérale décide par un arrêté fédéral soumis au référendum.

Le président: Tout d'abord, nous discuterons des propositions Danioth et Spoerry, le vote intervenant à la fin de nos délibérations. Ensuite, nous aborderons l'article 23 alinéa 2 qui porte sur le concept de construction, avant le financement.

Danioth Hans (C, UR): Mein gestern angekündigter Antrag bezweckt folgendes:

1. Dem Sinn unserer Verfassung als des obersten Grundgesetzes soll nachgelebt werden. In die Verfassung gehören Grundsätze und nicht Einzelheiten. Als positives Beispiel habe ich beim Eintreten den Verfassungsartikel über die Nationalstrassen erwähnt, der sich, wie wir alle wissen, als tragfähig erwiesen hat.

Dabei müssen wir uns vergegenwärtigen, weswegen die Verfassung eigentlich bemüht werden soll. Es handelt sich um

die notwendige Änderung von Verfassungsbestimmungen, um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf andere, verlässlichere Grundlagen zu stellen. Beim letzten Mal, als alles über die Verschuldung gehen sollte, war dies bekanntlich nicht notwendig. Dabei ist es unerlässlich, aber auch genügend, den Zweck dieser Sonderfinanzierung in einer bestimmten oder zumindest klar bestimmbarer Art anzugeben; es werden also die vier Infrastrukturvorhaben genannt. Die Einzelheiten der öffentlichen Infrastrukturvorhaben sind der Gesetzgebung zu überlassen, zumal entsprechende verbindliche Beschlüsse schon bestehen, die ja jetzt bezüglich Neat zur Abänderung empfohlen werden. Analoges galt seinerzeit auch für die «Bahn 2000». Also eine saubere Verfassunggebung ist mein erstes, mein Hauptanliegen.

2. Eine stufengerechte Zuweisung der zu regelnden Materie wird auch die unerlässliche Flexibilität für die Realisierung derartiger, technisch anspruchsvoller und zeitintensiver Werke bewirken. Ich berufe mich auf die soeben gemachte Aussage unseres Verkehrsministers, der erklärt hat, dass eine gewisse Flexibilität vonnöten sei – dies als Antwort auf die Frage «Bahn 2000»; das gilt natürlich auch für die anderen Projekte.

3. Nun glaubte der Bundesrat – und, ich glaube, vorweg das EFD –, mit einer detaillierten Aufzählung der einzelnen Neat-Positionen in der Verfassung, in Artikel 23 Absatz 2, dem Stimmbürger eine Garantie dafür geben zu können, dass sich das Parlament bei seinen Ausgabenbeschlüssen an gewisse Vorgaben und Limiten halten müsse. Dieser Bevormundungsversuch – so nenne ich ihn – gegenüber dem Parlament ist nicht nur unwürdig, sondern auch kontraproduktiv. Er kann zu unhaltbaren Situationen führen. Auf zwanzig Jahre ein Werk in allen seinen Bestandteilen starr vorzuschreiben und sogar die Etappen in die Verfassung aufzunehmen stellt schlicht eine Vermessenheit dar. Das gleiche gilt für die Zufahrtstrecken zu den Basistunneln, die von Verfassung wegen ausgeschlossen werden sollen, selbst wenn sie sich, nicht bloss aus Gründen des Lärm- und Emissionsschutzes, sondern auch von der Kapazitätsentwicklung her, aufdrängen sollten. Zuerst müsste also für all diese keineswegs unwahrscheinlichen Entwicklungen eine Verfassungsänderung in die Wege geleitet werden. Stellen Sie sich das vor!

Dem schlechten Beispiel des Bundesrates folgend hat die KVF immer mehr und mehr Detailvorschriften in die Verfassung hineingepackt.

Ich habe es gestern gesagt: Es sind zehnmal mehr Bestimmungen und Worte drin als seinerzeit bei den Nationalstrassen. Sogar die Etappierung der Netzvariante, die Übergangsmassnahmen an der zurückgestellten Linie und anderes mehr fanden Aufnahme in die Verfassung. Der Karren wurde so gründlich überladen, er droht im Morast gegensätzlicher Ansprüche steckenzubleiben.

So geht es nicht. Das Parlament als eine für die saubere Gesetzgebung letztlich verantwortliche Behörde muss hier zum Rechten sehen. Auch hier gilt das Wort «Videant consules» oder nach helvetischer Ausdrucksweise: Der Ständerat möge hier zum Rechten sehen. Ich glaube: Bei diesem Anliegen einer sauberen Gesetzgebung werden sich alle Vertreter verschiedenster Regionen und Anliegen zusammenfinden können.

4. Aufgrund einer nüchternen Analyse in den letzten Tagen habe ich mich zum vorliegenden Antrag entschlossen. Ich schlage konkret vor, ausschliesslich jene Bestimmungen in die Bundesverfassung aufzunehmen, welche unabdingbar auf Verfassungsebene geregelt werden müssen. Es handelt sich um die Aufteilung jener öffentlichen Infrastrukturvorhaben, die, obschon rechtsgültig beschlossen, einer Sonderfinanzierung zugeführt werden sollen. Es braucht sodann die Aufzählung der drei Sonderfinanzierungsarten gemäss Artikel 23 Absatz 1 Buchstaben a, b und c und schliesslich auch die Grundlage für die Schaffung eines unselbständigen Fonds gemäss Antrag der Mehrheit der Kommission zu Artikel 23 Absatz 1 bis. Sodann müssen in Absatz 3 Dauer und Verlängerungsmöglichkeit der Sonderfinanzierung festgeschrieben werden – und damit fertig!

Alles andere gehört in den Alpen transitbeschluss, und zwar dorthin, wo das Konzept geregelt war und ist; das ist unmittelbar nach Artikel 3. Aus diesen Überlegungen ergibt sich auch die Gliederung meines Antrages: Sie zeigt, was in die Verfassung gehört und was in den Alpen transitbeschluss.

Es wäre möglich, bereits jetzt über diese klare Gliederung zu entscheiden, damit man weiss, worüber man abstimmt. Ich schliesse mich aber dem Vorschlag des Präsidenten an, dass wir die Zuweisung auch am Schluss vornehmen können. Ich möchte das Ihnen überlassen. Auf alle Fälle ist es auch als eine Hilfe in unserem Dickicht von Abstimmungen gedacht.

Spoerry Vreni (R, ZH): Mein Antrag soll einen Beitrag dazu leisten, bei der zweiten Abstimmung über die (etappierte) Neat und deren Finanzierung eine Nulllösung zu verhindern. In der Zwischenzeit ist Ihnen mein Antrag in einer rechtlich korrekten Form ausgeteilt worden. Ich möchte Herrn Lanz und der Verwaltung dafür danken.

Nach meiner Meinung sind wir in diesem Rat – über alle regionalpolitischen Interessen hinweg – dazu verpflichtet, ein Neat-Debakel zu vermeiden, weil wir nicht nur über die Erstellung eines neuen Tunnels befinden, sondern über ein Projekt von europapolitischer Bedeutung, dessen Auswirkungen weit über unser Land hinausreichen.

Unser Parlament hat das Transitabkommen grossmehrheitlich genehmigt. Volk und Stände haben die Alpen-Initiative angenommen. Unser Land steht in schwierigen Verkehrsverhandlungen mit der EU, und unsere Strassen sollten nicht durch einen Dauerstau lahmgelegt werden. Dabei gehe ich davon aus, dass der gleichzeitige Bau von zwei Tunneln nicht die leiseste Chance vor dem Volk hat, weil wir angesichts einer stark veränderten Ausgangslage den Bedarf für zwei Tunneln nicht glaubhaft machen können. Es ist daher für mich klar, dass wir die Erstellung eines Basistunnels prioritär in Angriff nehmen müssen, was folgerichtig heisst, dass ein Tunnel zurückgestellt werden muss.

Persönlich unterstütze ich den Antrag der Kommission, welche die Gotthardachse favorisiert. Die Gründe dafür sind gestern von unseren Kollegen Kändler, Onken, Bisig, Schüle und anderen umfassend dargelegt worden. Ich werde mich für diese Gotthardachse einsetzen.

Aber noch stärker will ich mich dafür einsetzen, dass wir am Schluss nicht eine Nulllösung haben, sprich: ein Nein zum vorgelegten neuen Verfassungsartikel über die Finanzierung und ein Nein zur vorgeschlagenen Etappierung. Bei einem solchen Abstimmungsergebnis würden wir vor einem grossen Scherbenhaufen stehen, aus dem heraus sich innerlich nützlicher Frist kaum mehr ein gangbarer Weg abzeichnen würde. Eine Nulllösung dieser Art wäre aus meiner Sicht für unser Land die schlechteste aller Lösungen. Sie würde allen schaden und keiner Region etwas bringen. Eine Nulllösung würde die Bewältigung eines dringenden umweltpolitischen Problems, nämlich die möglichst weitgehende Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene, massiv behindern. Sie würde die Schweiz vom europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abkoppeln und uns damit gefährlich isolieren. Sie würde uns schliesslich die Einlösung von Versprechen und Verpflichtungen auf europäischer Ebene verunmöglichen. Das ist, wenn immer möglich, zu verhindern!

Deswegen will ich mit meinem Antrag dazu beitragen, dass wir eine transparente Vorlage verabschieden, welche den Bürgerinnen und Bürgern die denkbar beste Möglichkeit bietet, ihren Willen unverfälscht zum Ausdruck zu bringen. Die Voraussetzung dazu ist aber nach meiner Überzeugung mit der vorgelegten Übergangsbestimmung Artikel 23 in der Bundesverfassung alles andere als optimal. Dem Souverän werden im gleichen Artikel, unteilbar zusammengekoppelt, sowohl die Frage der Finanzierung der Neat als auch die Frage nach der Art ihrer Etappierung gestellt. Dieses Konzept leistet einer Kumulierung von Neinstimmen auf unheilvolle Art Vorschub. Jeder, der einen Teil der Vorlage nicht akzeptieren will, sieht sich gezwungen, die ganze Vorlage abzulehnen.

Überlegen Sie sich doch einen Moment lang, wie Sie selbst in der Schlussabstimmung zum vorgelegten Artikel 23 abstimmen werden. Vielleicht sind Sie grundsätzlich mit der beschlossenen Finanzierung einverstanden, können aber den Entschluss über die Variantenwahl nicht teilen. Oder vielleicht passt Ihnen die Variantenwahl bei der ersten Etappe, aber Sie können die beschlossene Finanzierung nicht akzeptieren. Es bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als den ganzen Bundesbeschluss abzulehnen. Sie müssen also eine Nulllösung beschliessen, obwohl Sie sich als nationale Parlamentarierinnen und Parlamentarier in einem übergeordneten Interesse zur Not auch mit der zweitbesten Lösung abfinden könnten und allenfalls bereit wären, zusätzliche Mittel zu bewilligen, selbst wenn die erste Etappe der Neat nicht in Ihrer Region entstehen sollte.

Vor diesem Dilemma stehen sicher auch zahlreiche Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Aus diesem Grunde beantrage ich Ihnen, die beiden Fragen zu trennen, nämlich: den Entscheid über die Finanzierung einerseits und jenen über die in der ersten Etappe gewählte Linienführung andererseits Volk und Ständen in zwei getrennten Verfassungsfragen zu unterbreiten. Dabei ist selbstverständlich sicherzustellen, dass eine allfällig bewilligte Finanzierung erst dann in Kraft tritt, wenn auch eine Etappierungsvariante gutgeheissen ist, und dass andererseits der Baubeginn bei einer von Volk und Ständen akzeptierten Etappierung erst erfolgt, wenn auch die entsprechende Finanzierung vorhanden ist.

Dieses Vorgehen hat entscheidende Vorteile: Bei einem getrennten Finanzierungsbeschluss kann man mit seinem Stimmzettel zum Ausdruck bringen, ob man grundsätzlich bereit ist oder nicht, zur Lösung des schwierigen Problems Hand zu bieten. Bei der Linienführung kann man dann seiner Etappierungspriorität zum Durchbruch verhelfen. Sollte die vorgeschlagene Linienführung von einer Mehrheit abgelehnt, die Finanzierung aber bewilligt werden, so wissen Bundesrat und Parlament, dass eine Lösung im Grundsatz akzeptiert ist, dass man aber eine andere Etappierung vorlegen muss. Sollte demgegenüber die vorgeschlagene Linienführung eine Mehrheit finden, die beantragte Finanzierung jedoch abgelehnt werden, so ist klar, dass mit Bezug auf die Geldquellen ein neuer Vorschlag unterbreitet werden muss.

Jedenfalls – das scheint mir entscheidend – sind bei einem solchen Abstimmungskonzept die Resultate sehr viel besser zu interpretieren als bei einer gekoppelten Fragestellung, wo sich die Neinstimmen aus unterschiedlichen Gründen kumulieren werden.

Aus diesen Überlegungen bitte ich all jene, welche mithelfen wollen, eine Nulllösung zu verhindern, meinem Antrag zur Aufteilung der Fragestellung in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung zuzustimmen.

Wie die beiden Bundesbeschlüsse zum Schluss aussehen werden, muss die nun folgende Beratung der Vorlage in unserem Rat ergeben. Das Ergebnis, wie immer es ausfällt, ist allerdings für meinen Antrag zur Aufteilung der Fragestellung unerheblich. Die Aufteilung sollte nach meiner Überzeugung in jedem Fall gemacht werden, wenn wir das unsere dazu beitragen wollen, wichtige umweltpolitische, verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Aufgaben zu lösen, die Schweiz im modernen Bahnverkehr nicht zu isolieren und unsere europäische Glaubwürdigkeit zu erhalten.

Nun möchte ich aus meiner Sicht noch ein Wort zu den Unterschieden zwischen dem Antrag Danioth und meinem Antrag sagen. Herr Danioth, ich bin nur darum überhaupt zu meinem Antrag gekommen, wie er jetzt vorliegt, weil ich mir genau wie Sie überlegt habe, warum dieser Entscheid – nämlich die Linienführung, die grundsätzlich nicht Verfassungsrang hat – von Bundesrat und Kommissionsmehrheit auf Verfassungsstufe gehoben worden ist. Ich liess mir das erklären und kam nach reiflicher Überlegung zum Schluss, dass dieses Vorgehen aus den folgenden Gründen richtig ist:

1. Es geht hier um eine eminent staatspolitische Frage. Die Neat belastet das Zusammenleben unserer Regionen. Wie immer wir hier entscheiden werden – ob für den Gotthard oder für den Lötschberg –, das Referendum dagegen wird so

sicher kommen wie das Amen in der Kirche. Der nicht berücksichtigte Landesteil wird das Referendum ergreifen. Weil man dies so sicher weiss, haben offenbar Bundesrat und Kommission beschliessen, die Sammlung der Unterschriften nicht zu verlangen, sondern für alle Landesteile sicherzustellen, dass man über die etappierte Linienführung abstimmen kann. Damit wird verhindert, dass wir die ohnehin vorhandene Polarisierung in dieser Frage weiter und völlig unnötig anheizen.

2. Aus meiner Sicht spricht ein weiterer Grund für meinen Antrag: Finanzierung und Bau bleiben auf der gleichen Rechtsetzungsstufe verbunden. Das heisst mit anderen Worten, dass Änderungen an der Linienführung bei der ersten Etappe wiederum eine Verfassungsänderung benötigen und nicht wie ein Bundesbeschluss auf Gesetzesstufe nachträglich vom Parlament abgeändert werden können. Damit haben die Bürgerinnen und Bürger sehr viel mehr Sicherheit, dass tatsächlich die von ihnen bewilligte erste Etappe gebaut wird und nicht mehr.

3. Mit meinem Antrag ist gewährleistet, dass mit dem Bau nicht begonnen werden kann, bevor das notwendige Geld bewilligt ist – und umgekehrt –, was, zumindest bis jetzt, beim Antrag Danioth nicht der Fall ist.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie sehr, sich das vorgeschlagene Vorgehen gut zu überlegen. Wenn Sie mithelfen wollen, die nach meiner Überzeugung unheilvolle Kumulierung von Neinstimmen zu verhindern, die sich schon hier in diesem Rat zeigen wird, bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Bisig Hans (R, SZ): Prima vista wollen Kollegin Spoerry und Kollege Danioth eigentlich dasselbe, nämlich eine Trennung von Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Ein vertiefter Vergleich bringt aber entscheidende Unterschiede zutage.

Während Frau Spoerry Bau und Finanzierung separat der Volksabstimmung zuführen und damit die Volksmeinung detaillierter ausloten will, verzichtet Herr Danioth auf ein obligatorisches Referendum beim Baubeschluss. Damit bewirkt er, bewusst oder unbewusst, eine Flexibilisierung des Baubeschlusses. Volk und Stände könnten also nicht mehr sicher sein, wofür sie die Finanzierung beschliessen. Ich habe Verständnis für Herrn Danioths Absichten, bin aber überzeugt, dass so keine Volksabstimmung zu gewinnen ist. Volk und Stände wollen gerade beim öffentlichen Verkehr wissen, wofür sie 21, 24 oder sogar 30 Milliarden Franken bezahlen müssen.

Ganz anders der Antrag Spoerry: Hier ist mindestens die Absicht eindeutig. Ziel und Zweck sind eine Verbesserung der Chance für eine Neat-Zustimmung durch Volk und Stände. Wenn schon ein oder sogar zwei Nein resultieren sollten, wüsste man wenigstens, was bestritten ist. Ich kann dieser Überlegung folgen, stelle aber ebenfalls fest, dass wir erst nach Abschluss der Detailberatung definitiv entscheiden können – wissen wir doch erst dann, ob die Fassung der Kommissionsmehrheit obsiegt und damit die Vorlage bei Artikel 23 einen Absatz 2bis enthält. Erst dann wissen wir auch, ob in einer zweiten Etappe nur der Bau oder auch die Finanzierung des Lötschberg-Basistunnels von der Bundesversammlung zu beschliessen sein wird. Darüber werden wir uns noch ausgiebig unterhalten müssen.

Wir Neat-Befürworter müssen alles Interesse daran haben, dass die Abstimmungschancen nicht noch weiter geschmälert werden. Dafür sorgen unsere Gegner schon.

Aus diesem Grunde lehne ich den Antrag Danioth ab, bringe dem Antrag Spoerry aber einiges an Sympathie entgegen – dies allerdings nur dann, wenn die Klärung von Artikel 23 Absatz 2bis mitverarbeitet werden kann und die definitive Beschlussfassung tatsächlich, wie jetzt vorgeschlagen, nach der Detailberatung erfolgt.

Brändli Christoffel (V, GR): Wir führen jetzt diese Diskussion um Aufteilung der Vorlage, die ich eigentlich mit meinem Rückweisungsantrag der Kommission zuleiten wollte. Ich bitte Sie, den Antrag Spoerry zu unterstützen. Die Neinstim-

men der Stimmberechtigten werden sich kumulieren. Ich verwende wieder das Wort «Multipack». Ich meine, der Zweitrat sollte sich auch Gedanken über die Objekte machen, darüber, ob man beispielsweise Neat plus Finanzierung Neat als ein Paket vorlegen sollte. Diese Frage müsste diskutiert werden.

Wenn ich gestern den Begriff «Multipack» verwendet habe, dann nicht deshalb, um zu verhindern, dass man Transparenz schafft, sondern aus abstimmungstaktischen Gründen. Die Transparenz besteht nicht darin, dass wir sagen, 30 oder 23 Milliarden Franken, sondern die Transparenz im Schienenverkehr ist das, was Herr Bundesrat Leuenberger gesagt hat: dass wir nämlich jährlich noch 1 bis 2 Milliarden Franken Investitionen im Schienenverkehr haben; dass wir, wie Herr Loretan gestern gesagt hat, bei der Bahnreform noch 15 Milliarden Franken haben. Wenn wir das alles zusammenzählen, wird in der Volksabstimmung von 70 bis 80 Milliarden gesprochen. Wenn dann solche Zahlen diskutiert werden, ist es sehr entscheidend, dass wir klare Vorlagen haben, die für den Stimmbürger überblickbar sind. Deshalb meine ich, dass man die Diskussion der Aufschlüsselung auch im Zusammenhang mit der Finanzierung führen müsste.

Der Antrag Spoerry ist durchaus berechtigt, aber der Zweitrat müsste diese Frage noch einmal vertiefen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Herr Daniöth hat sein Anliegen, Entlastung auf Verfassungsstufe – das Programm auf Gesetzesstufe zu nehmen –, bereits in der Kommission durchgekämpft. Von ihm aus gesehen ist er leider unterlegen. Er bringt jetzt diese Grundidee, die er schon in seinem Eintretensvotum bekanntgemacht hat, in Form eines neuen Antrages hier im Plenum vor. Ich kann nicht ausdrücklich im Namen der Kommissionsmehrheit dazu Stellung nehmen, glaube aber, dass der Antrag eher abzulehnen sein wird. Im übrigen haben sowohl Frau Spoerry wie auch Herr Bisig das Nötige gesagt.

Zum Antrag Spoerry: Bei jedem Paket hat man die Tendenz, dass man es aufschneiden will; es will aufgeschnürt werden – das ist ja jetzt in der Weihnachtszeit sehr aktuell. Man könnte den Gedanken von Frau Spoerry noch weitertreiben und das Teilpaket A – ich gehe jetzt von der Systematik des Bundesrates aus –, die vier grossen Projektgruppen, noch weiter auseinandernehmen. Es ist ja nicht gesagt, dass jemand, der für die Neat ist, auch noch für die «Bahn 2000» oder für die Lärmsanierung am Stammnetz ist. Man könnte dem Volk auch die drei Spezialfinanzierungsquellen separat vorlegen. Man könnte den Gedanken von Frau Spoerry durchaus mit weiteren «Päckli»-Bildungen, kleineren Päckli's, ad absurdum führen. Ich will damit sagen, dass wir dem Stimmbürger den Entscheid nicht eigentlich erleichtern, wenn wir gemäss Frau Spoerry vorgehen.

Sehen Sie, Frau Spoerry: Wer bei Ihrem ersten Teilpaket, bei dem Infrastrukturvorhaben, etwas nicht haben will, wird dann beim zweiten Paket nein sagen, weil er verhindern will, dass im Fall der Fälle doch jener Teil, den er nicht haben will, finanziert wird: mit den drei Finanzierungsquellen, denen er an sich zustimmen kann. Umgekehrt ist er mit dem Paket von Infrastrukturvorhaben einverstanden, aber nicht mit allen vorgeschlagenen Spezialfinanzierungsquellen. Er wird sagen: Bei dem Paket der Spezialfinanzierungsquellen stimme ich nein; aber weil ich ja nicht will, dass mit etwas, das ich nicht haben will, ein Infrastrukturpaket finanziert wird, das ich an sich haben möchte, sage ich auch hier nein.

Die Interdependenz in der Meinungsbildung ist eben auch im Kopf und im Herzen der Stimmbürgerin und des Stimmbürgers da, ob wir nun, gemäss Antrag Spoerry, trennen oder nicht. Ich bin also in der Tendenz der Meinung, wir sollten es beim Konzept des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit bewenden lassen und dereinst der Stimmbürgerschaft die neue Finanzierungsregelung mit den damit zu finanzierenden Grossbauvorhaben in einer Frage vorlegen. Wir werden die Inhalte der beiden Pakete von Frau Spoerry noch zu definieren haben; eventuell wird uns dann der Entscheid leichterfallen, als es mir persönlich jetzt fallen würde.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das vorgeschlagene Paket umfasst die Finanzierung und die Projekte. Innerhalb der Finanzierung gibt es wieder vier verschiedene Teillelemente; innerhalb der Projekte gibt es ebenfalls vier verschiedene Grossprojekte. Innerhalb dieser verschiedenen Grossprojekte, insbesondere bei der Neat, gibt es wieder verschiedene Strecken, zwei Basistunnels, und dort gibt es wieder verschiedene Zufahrtsstrecken. Nun könnte man, wenn man ganz genau wissen möchte, wo das Volk steht, das alles in vier Finanzbeschlüsse und vier Grossprojekte, die noch in Basistunnels und Zufahrtsstrecken aufgeteilt sind, aufsplitten. Dann wissen wir am Schluss ganz genau, wo das Volk steht. Am schlimmsten wäre es, wenn es etwa acht Nein wären – dann hätten wir aber wenigstens vollständige Klarheit! Dass jedes einzelne Element einer Abstimmung unterworfen werden soll, so weit gehen weder Herr Daniöth noch Frau Spoerry und Herr Brändli. Herr Daniöth möchte, dass der eine Teil auf Verfassungsebene, der andere auf Gesetzesebene entschieden wird. Frau Spoerry möchte beide Teile gleichwertig, durch zwei Verfassungsbestimmungen, zur Abstimmung bringen. Der Bundesrat ist bei seinem Vorschlag nicht von «verfassungsästhetischen» Gründen ausgegangen. Er weiss, dass das hässlich ist, aber unsere Verfassung ist ohnehin schon so hässlich, dass sie das noch erträgt. Wir revidieren die Verfassung demnächst total, und dann ist sie wieder total schön.

Der Antrag Daniöth würde im Vergleich zum Antrag Spoerry eine weitere Schwierigkeit bieten, weil die eine Abstimmung obligatorisch wäre, die Abstimmung über das Gesetz aber dem fakultativen Referendum unterliegen würde. Sie sagen, das Referendum sei so sicher wie das Amen in der Kirche: Ich war letzthin in einer Kirche – dort gab es kein Amen, das gibt es auch!

Immerhin würde es Schwierigkeiten wegen des Termins geben; man müsste dann warten, bis dieses Referendum zustande gekommen wäre, damit die Abstimmungen gleichzeitig erfolgen könnten, und sie müssten gleichzeitig erfolgen. Dies war der Hauptgrund, weshalb der Bundesrat zur vorgeschlagenen Lösung gekommen ist.

Der Antrag Daniöth würde eine weitere Verzögerung für das Ganze bedeuten, so dass ich Ihnen – falls Sie zunächst die beiden Anträge einander gegenüberstellen – beliebt mache, eher für den Antrag Spoerry zu stimmen, diesen aber in der zweiten Abstimmung abzulehnen. Das aus folgenden Gründen: Sie riskieren zwar ein Ja zu einer bestimmten Strecke, zu einem bestimmten Projekt, aber ein Nein zur Finanzierung – oder umgekehrt. Die Lösung des Bundesrates ermöglicht Ihnen entweder ein Ja zu allem oder ein Nein zu allem. Natürlich wäre das Nein schlimm. Da teile ich die Auffassung von Frau Spoerry. Hingegen ermöglicht die Lösung Frau Spoerrys sowohl ein Ja als auch ein Nein, und unseres Erachtens ist das die taktische Nulllösung, da wir dann nicht weiter wissen.

Frau Spoerry möchte, dass die Stimmbürgerschaft ihren Willen unverfälscht zum Ausdruck bringen könne. Ich habe einen leisen Verdacht, was dieser unverfälschte Wille ist: Baut eine Strecke, aber finanziert sie nicht! Aber das wollen wir gerade nicht! Wir wollen einen Bau, aber Ihr müsst wissen, dass das etwas kostet.

Die Kosten und der Bau hängen miteinander zusammen. Insofern muss sich der Stimmbürger überwinden und auch zur Finanzierung ja oder nein sagen. Die überschuldete Bundeskasse krankt ja letztlich daran, dass immer wieder unverfälscht der Wille zum Ausdruck gekommen ist: Wir wollen eine Staatsleistung, aber wir wollen sie nicht bezahlen. Das ist die unverfälschte Volksmeinung. Deshalb ist der Bundesrat zu seiner Lösung gekommen.

Ich füge bei – ich habe mich vielleicht etwas blumig ausgedrückt –, dass wir eigentlich erst im letzten Moment zu dieser Lösung gekommen sind. Die Idee von Frau Spoerry und von Herrn Daniöth ist nicht einfach a priori des Schlechten. Das lässt sich durchaus überlegen, und wir haben es uns überlegt. Aber wir wollen die Stimmbürgerschaft dazu zwingen, Finanzierung und Bau in einem zu sanktionieren. Es ist an Ihnen zu entscheiden!

Danloth Hans (C, UR): Ich glaube, diese Entscheidung ist von grundlegender Bedeutung, und es schiene mir richtig, wenn wir uns hier darüber aussprechen könnten. Ich habe mich vorgängig auch mit Kollegen auseinandergesetzt. Sie finden, dass das, was wir jetzt zu machen bereit sind, in einem Patt enden wird.

Ich muss festhalten: Ich habe wohl in der Kommission auf diese unheilvolle Anhäufung von Bestimmungen hingewiesen. Aber das Resultat stand am 22. November 1996 fest, am Freitag abend vor Sessionsbeginn. Ich habe mir dann zu Hause Gedanken gemacht, wie ich dazu beitragen kann, diesen Wust von Bestimmungen aufzulösen. Wir müssen unseren Beschluss ja auch dem Volk erklären.

Frau Spoerry und Herr Bundesrat Leuenberger, ich möchte darauf hinweisen, dass keine Garantie besteht, dass das Referendum nicht auch gegen die Änderung des Alpentransitbeschlusses ergriffen wird. Auch wenn Sie die Etappierung und alle übrigen heiklen Fragen in der Verfassung regeln: Sie haben keine Garantie – und ich meine, es ist kein Unglück, dass das Referendum gegen den Beschluss ergriffen wird. Wollen wir das verhindern? Das ist doch das Funktionieren unserer Demokratie.

Mein Antrag hat den grossen Vorteil, dass auf Verfassungsebene nur die vier Projekte und die Sonderfinanzierungen beschlossen werden. Dieses Anliegen teile ich durchaus mit Herrn Bundesrat Leuenberger. Ich wehre mich aber dagegen – ich sage Ihnen das offen –, dass man drei Projekte privilegiert, nämlich «Bahn 2000», den TGV-Anschluss und den Lärmschutz. Man diskriminiert die Neat, indem man nun in einem Absatz sagt, zur Neat gehöre das und das, aber das eben nicht. Und das in der Verfassung! Das ist nicht ehrlich. Das ist nicht gerecht.

Und das dritte: Wir werden, wenn das Referendum ergriffen wird – ich glaube, behaupten zu können, dass das Referendum sicher auch gegen den Alpentransitbeschluss ergriffen wird; das sind drei Monate Frist –, keine Zeit verlieren. Wir können die Abstimmungen gleichzeitig ansetzen.

Ich muss ich Ihnen auch sagen, dass wir mit meinem Antrag keine finanziellen Präjudizien schaffen. Wir müssen jetzt über den zweiten Verpflichtungskredit entscheiden. So oder anders müssen wir wissen, was entschieden wird. Ich bin der Meinung, wir müssten dem Volk sagen: Ihr könnt diesen vier Projekten zustimmen, Ihr könnt aber auch bei der Etappierung anders entscheiden. Sonst ist man gezwungen, über eine einzige Frage auf Verfassungsebene zu entscheiden, wie es der Bundesrat vorschlägt. Hier teile ich die Meinung von Frau Spoerry. Und da wird der Scherbenhaufen so sicher sein wie das Amen in der Kirche.

Art. 23 Abs. 2 – Art. 23 al. 2

Malssen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Bei dieser Frage, wo die Minderheit I und die Mehrheit einander gegenüberstehen, geht es fast im Faustschen Sinne um die Gretchenfrage, nämlich darum, ob die Netzlösung als tragendes Konzept beibehalten werden soll oder ob wir eine Etappierung mit der Priorität Gotthard und damit – ich werde noch erklären warum – einen faktischen Verzicht auf die Netzlösung vorsehen wollen.

Ich habe mir gestern in meinem Eintretensvotum einen kleinen regionalpolitischen Exkurs erlaubt. Ich meine nun aber, dass ich in bezug auf die regionalpolitische Interessenlage unverdächtig bin, wenn ich für die Minderheit I rede, denn es geht hier um die folgenden zwei Elemente: Es geht zum einen darum darzustellen, warum die Netzlösung im Landesinteresse ist, und es geht zum andern nicht an, diese Frage letztlich darauf zu reduzieren, wie viele Güter oder Lastwagen zu transportieren sind. Es wurde gestern in der Medienberichterstattung zum Teil suggeriert, dass es letztlich nur um diese Frage gehe. Das ist zu simpel.

Ich möchte die Position der Minderheit auf drei Ebenen darstellen: Bei der ersten Ebene geht es um die Verkehrsplanung. Es geht um das Konzept für die Führung des Gütertransportes und des Personenverkehrs. Bei der zweiten Ebene geht es um die Frage des Verhältnisses zum inner-

staatlichen Recht und der staatsvertraglichen Regelungen. Bei der dritten Ebene geht es um die Raumordnung Schweiz bzw. um die Frage, wie die Schweiz morgen aussehen soll.

Was die erste Ebene, die Verkehrsplanung, anbelangt, kann ich mich auf die Kernfrage konzentrieren: Funktioniert der Vorschlag der Mehrheit überhaupt? Der Vorschlag der Mehrheit sieht vor, die Priorität dem Bau des Gotthard-Basistunnels einzuräumen. Als Übergangslösung – bis der Gotthard-Basistunnel bereit ist – sieht er eine Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Bergstrecke über den Lötschberg vor. Schliesslich sieht er die Realisierung des Lötschberg-Basistunnels in einer zweiten Etappe vor, wenn der Alpenschutzartikel, Artikel 36sexies der Bundesverfassung, mit dem Gotthard-Basistunnel allein nicht erfüllt werden könnte und wenn sich die Marktlage verändert hätte.

Dieses Konzept der Mehrheit geht von folgender verkehrsplanerischer Grundannahme aus: Es sollen mit Investitionen von 530 Millionen Franken auf verschiedenen Teilstrecken zwischen Basel und Iselle – davon sind 270 Millionen Franken zusätzlich für die betriebliche Steigerung der Leistungsfähigkeit an der Lötschberg-Bergstrecke vorgesehen – genügend Kapazitäten geschaffen werden, um die Bedürfnisse für den Transport von Gütern bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels sicherzustellen.

Nun komme ich zur Kritik an dieser Grundannahme: Bezüglich des aktuellen Ausbaus der Lötschberggrampe geht man davon aus, dass man in nächster Zeit pro Jahr 105 000 Sendungen – unter einer Sendung muss man sich einen Lastwagen, einen Huckepack oder einen Container im Kombiverkehr vorstellen – mit vier Metern Eckhöhe transportieren kann, bis die Neat in Betrieb genommen wird. Das sind 7 Retourfahrten oder 14 Züge pro Tag. Mit diesem Ausbau erfüllt die Schweiz eine Vereinbarung vom 3. Dezember 1991 zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz. Es gibt im weiteren eine Studie der ETH Lausanne für eine «rollende Autobahn», die man 1999 in Betrieb nehmen kann. Hier wird ein relativ breiter Spielraum von 18 bis 64 Zügen pro Tag über die Bergstrecke angenommen. Wenn daneben der Personenverkehr noch funktionieren soll, rechnet man hier mit einem Güterverkehrspotential von 30 bis 40 Zügen pro Tag, d. h., dass man gegen 300 000 Sendungen im Jahr transportieren könnte.

Nun ist es denkbar, ein maximales theoretisches Angebot von 600 000 Sendungen pro Jahr über die Bergstrecke bereitzustellen. Das wäre aber nur möglich, wenn der Personenverkehr und auch der Autoverlad entsprechend eingeschränkt werden. Diese 600 000 Sendungen sind nur eine theoretische Grösse, weil man den Betrieb wegen Unterhaltsarbeiten usw. im Tag nur während 18 Stunden aufrecht erhalten kann. Zudem muss man berücksichtigen, dass der Verkehr sogenannte Tages- oder Monatsganglinien hat, d. h. es gibt Spitzenwerte, und es gibt Zeiten, wo weniger Verkehrsnachfrage anfällt. Das bedeutet, dass man praktisch nur mit einer Auslastung von 75 Prozent des theoretischen Wertes rechnen kann. Bei dieser Variante ist somit der Transport von 450 000 Sendungen pro Jahr möglich, aber nur, wenn man noch betriebliche Änderungen mit Reduktionen im Personenverkehr und im Autoverlad vornimmt.

Nun müssen wir das in Beziehung setzen zum Auftrag des Alpenschutzartikels, der im Jahre 2004 umgesetzt sein muss. Hier rechnet man mit einem Transportbedarf von einer Million Sendungen pro Jahr. Sie sehen also, dass mit diesem Ausbau, mit der Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit an der Bergstrecke, der Alpenschutzartikel nicht umgesetzt werden kann. Möchten wir dieses Ziel gemäss Konzept der Mehrheit nur annähernd erreichen, dann müssten wir auf der Bergstrecke bedeutend mehr investieren. Es liegen die Zahlen vom BAV vor. Da werden Beträge von 1,25 Milliarden Franken bis 1,9 Milliarden Franken genannt. Wenn wir diese Investitionen tätigen würden, könnten wir im Jahr 850 000 Sendungen über die Bergstrecke schicken. Nun sehen Sie aber, dass die Mehrheit nicht mit diesen Investitionen rechnet und daher mit ihrem Antrag diese Leistungen nicht erbringen kann.

Schliesslich möchte ich noch zum verkehrsplanerischen Bereich folgendes festhalten: Der Verzicht auf eine Netzlösung – ich werde nachher sagen, warum es letztlich ein Verzicht ist, für einen überschaubaren Zeitraum, den die Mehrheit beantragt –, auf das Zweiachsensystem, das auch mit der reduzierten Vorlage des Bundesrates vorliegt, brächte entscheidende Nachteile mit sich. Zum einen müssen wir davon ausgehen, dass auf diesen Alpen transitstrecken Mischverkehr besteht, und zwar auch am Gotthard. Das heisst, es werden langsame Güterzüge verkehren müssen, sowohl am Tag wie in der Nacht, und daneben werden je länger, je mehr schnellere Personenzüge verkehren. Das gibt betriebliche Schwierigkeiten, und es gibt auch mit dem Vor- und Nachlauf, mit den Distanzen, Einschränkungen in den Kapazitäten. Dies ist der Grund dafür, dass man im Ausland dazu kommt, dort, wo es geht, völlig getrennte Strecken zu führen, solche, die nur dem Personenschnellverkehr dienen, und solche, die nur dem Güterverkehr dienen. Das ist in der Schweiz nicht möglich. Es ist jedoch möglich, diesen Mischverkehr zu bewältigen, wenn wir die Netzlösung mit teilweisem Kreisverkehr Lötschberg–Gotthard haben.

Ein zweiter Punkt, der als Mangel des Antrages der Mehrheit der Kommission zu bezeichnen ist, ist die Frage der Sicherheit. Wir wissen, dass solche Tunnels aus Sicherheitsgründen oder wegen Zwischenfällen gesperrt werden können. Es geht hier darum, dass wir ein zuverlässiges System haben, um auch den Nachfragen bei solchen Vorkommnissen genügend zu können.

Schliesslich ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit der Umweltbelastung: Mit dem Zweiachsensystem verteilen wir die Verkehrsströme auf zwei Achsen, und damit wird die Belastung pro Achse entsprechend bescheidener. Ich möchte Sie an das gestrige Votum von Kollege Iten erinnern: Er hat gesagt, dass die Verkehrsbelastung auch in seinem Kanton ein Problem sei. Wenn wir die Verteilung des Verkehrs mit einer Netzlösung vornehmen können, verringern wir die Belastung auf der einzelnen Achse.

Schliesslich ist nicht zu übersehen, dass es andere Beschlüsse gibt, welche konzeptionell mit der Netzlösung verbunden sind; ich denke an den Beschluss betreffend «Bahn 2000». «Bahn 2000» basiert auf einem sogenannten Anschlussgruppensystem, d. h., es gibt zwei Anschlussknoten, einen in Zürich und den anderen in Bern. Wenn wir nun einen der beiden Knoten – den Knoten Bern – entscheidend schwächen, stimmt das System nicht mehr, und der Knoten Zürich wird total überlastet. Das heisst u. a. auch für die Ostschweiz: Wenn der Bahnhof Zürich den Personenverkehr nicht mehr bewältigen kann, werden die Hauptlinien Nord-Süd bevorzugt, und die Linien in der Ostschweiz und auch die West-Ost-Verbindungen werden geschwächt. Da wird es im Fahrplan Prioritäten geben, und wir werden sehen, was uns dieser Bahnhof Zürich – so schön er nun auch ausgebaut wird – letztlich noch nützt.

Den faktischen Verzicht auf die Netzlösung, den uns die Kommissionsmehrheit unterbreitet, interpretiere ich so: Gemäss der Mehrheit wird die zweite Etappe, d. h. der Ausbau der Lötschberg-Basislinie, erst dann zur Diskussion gestellt, wenn der Gotthard-Basistunnel bereitsteht und in Funktion ist, d. h. nach dem Jahr 2008. Wenn man noch mit dem Beschlussfassungsverfahren usw. rechnet, muss man folglich davon ausgehen, dass die Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie im Rahmen der zweiten Etappe – immer gemäss Mehrheit –, also etwa im Jahr 2016 stattfinden könnte. Das heisst: Von heute weg gerechnet wird die Netzlösung sicher während zwei Jahrzehnten nicht realisiert sein, was für den überschaubaren Zeitraum ein faktischer Verzicht auf die Netzlösung bedeutet. Ich komme zur zweiten Ebene, zum Verhältnis zum Innerstaatlichen Recht und zu den staatsvertraglichen Regelungen. Der Zeithorizont der Botschaft lautet so, dass der Lötschberg-Basistunnel im Jahr 2006 und der Gotthard-Basistunnel im Jahr 2008 zur Verfügung stehen sollten. Ich stelle hier die nicht besonders gewagte Prognose auf, dass es beim Gotthard im Bereich von 1 bis 4 Jahren länger gehen könnte, d. h., dass der Gotthard durchaus erst ab dem Jahr 2012 verfügbar sein könnte.

Die erste Folgerung daraus lautet: Der Alpenschutzartikel ist innerhalb der verfassungsrechtlichen Frist nicht umsetzbar, weil die notwendigen Kapazitäten erst gegen das Jahr 2010 oder später zur Verfügung stehen.

Zweitens ist auch «Bahn 2000» nicht umsetzbar. Die Flächenwirkung von «Bahn 2000» kommt nicht zum Tragen, weil die Knoten nicht funktionieren und der Bahnhof Zürich überlastet sein wird. Wenn wir den Güterverkehr auf der Lötschberg-Bergstrecke massiv ausbauen müssen, heisst das, dass dann der Personenverkehr und der Autoverlad auf dieser Transitachse nicht mehr gemäss Konzept «Bahn 2000» funktionieren, weil teils die Kapazitäten für den Personenverkehr und den Autoverlad durch den Güterverkehr absorbiert sind.

Ich meine deshalb: Wenn wir der Mehrheit folgten, müssten wir so konsequent sein und den Alpenschutzartikel bzw. die Frist in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung anpassen. Wenn wir solche Verfassungsbestimmungen nicht einhalten können, gehört es zur Verfassungstreue, dass wir dem Volk darüber klaren Wein einschenken.

Nun zu den staatsvertraglichen Regelungen: Das Transitabkommen mit der EU, das verschiedentlich erwähnt und vom Parlament am 16. Dezember 1992 genehmigt wurde, wird mit einer Lösung gemäss Kommissionsmehrheit dem Wortlaut nach bestimmt verletzt. Nun ist die Frage zu klären – sie wurde in der Kommission diskutiert –: Verletzen wir dieses Abkommen nur dem Wortlaut nach oder auch faktisch? Ich bin überzeugt: Weil wir die erwarteten Kapazitäten nicht innert nützlicher Frist bereitstellen können, verletzen wir dieses Abkommen auch der Intention oder dem Geiste nach. Es wurde schon darauf hingewiesen, dass solches im zwischenstaatlichen Verhältnis nicht ungestraft geschehen kann.

Nun eine dritte Argumentationslinie bzw. die dritte Ebene, warum die Netzlösung die richtige und zweckmässige ist. Es geht um die Raumordnung Schweiz oder darum, wie die Schweiz morgen aussehen soll; es geht um die Verantwortung des Parlamentes in der Landesplanung. Das Parlament wird in nächster Zeit über einen Bericht «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» diskutieren. Es ist eine vornehme Aufgabe, über die Ziele der Raumordnung zu debattieren, aber man muss zur Kenntnis nehmen: Solche Diskussionen von Berichten sind ohne direkte Wirkung. Raumordnung erfolgt immer direkt durch staatliche Handlungen, die über raumwirksame Massnahmen miteinander verbunden sind. Hier werden vor allem über die Verkehrspolitik sehr entscheidende raumordnungspolitische Weichenstellungen vorgenommen.

Was kann nun im Lichte der Raumordnung zum Antrag der Mehrheit gesagt werden? Das heutige Bild der Schweiz sieht so aus, dass wir einen Alpengürtel und ein Juragebiet haben, die relativ schwach besiedelt sind. Auf der Achse Mittelland haben wir dagegen heute eine Konzentration mit einer Einwohnerdichte, wie sie europäisch und weltweit selten anzutreffen ist.

Die Einbindung in das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz sieht heute in diesen Ballungsgebieten so aus: Die Metropole Zürich verfügt über einen internationalen Flughafen und wird in Zukunft sicher auch über verbesserte Bahnanschlüsse verfügen. Die Handels- und Industriestadt Basel verfügt über einen Flughafen und wird über einen TGV-Anschluss verfügen, und die internationale Stadt Genf verfügt über einen Flughafen und einen TGV-Anschluss. Die Lösung gemäss Kommissionsmehrheit wird diese Struktur unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung fördern; das wird zur Folge haben, dass die Knoten – vor allem Zürich – überlastet sein werden, und die «Ballungstendenzen» werden zunehmen.

Damit verbunden haben wir gleichzeitig eine Abwertung der Landeshauptstadt Bern, die nur über einen bescheidenen Flugplatz verfügt und die dann vom europäischen Hochleistungsnetz «abgehängt» sein wird. Ich meine darum, das sei nicht nur raumordnungspolitisch, sondern auch staatspolitisch unerwünscht. Es sei mir als Bündner erlaubt zu fragen, ob wir es uns leisten wollen, dass wir eine Landeshauptstadt haben, die dann im Ausland unter «ferner Liefer» zur Kenntnis genommen wird.

Mein Fazit: Die Umsetzung der Netzlösung ist aus den dargelegten Gründen dringend notwendig. Mit dem Entwurf des Bundesrates haben wir bereits eine bauzeitbedingte Etappierung, indem der Löttschberg-Basistunnel im Jahre 2006 und der Gotthard im Zeitraum 2008 bis 2012 zur Verfügung stehen wird. Damit entspricht das Konzept der Netzlösung dem Bedarf. Es kann, mit gewissen Abstrichen, auch gesagt werden, dass das innerstaatliche Recht sowie die staatsvertraglichen Abmachungen respektiert werden. Letztendlich kommen wir auch den raumordnungspolitischen Zielsetzungen im Landesinteresse nach.

Ich danke Ihnen, wenn Sie der Minderheit I zustimmen.

Cavadini Jean (L, NE), porte-parole de la minorité: Pour la minorité II, je pourrai être plus rapide que ne l'a été M. Maissen pour la minorité I.

Pour simplifier une procédure qui présente de nombreuses difficultés, et d'entente avec les deux cosignataires – dont vous êtes, Monsieur le Président –, je retire cette proposition d'amendement au profit de la proposition Zimmerli qui a l'avantage supplémentaire de prendre en compte le financement, dans la définition, de la solution de réseau, avec priorité au Löttschberg pour lequel je n'ai pas trouvé cette nuit de nouveaux arguments, ce qui me dispense de les développer longuement.

Zimmerli Ulrich (V, BE): Nach dem Votum von Herrn Maissen kann ich mich ebenfalls sehr kurz fassen.

Wer für die Netzlösung ist, aber eine Etappierung möchte, die mit der Philosophie der Netzlösung kompatibel ist, der müsste eigentlich meinem Antrag auf Priorität Löttschberg zustimmen.

Die Gründe sind gestern bereits beim Eintreten erschöpfend dargelegt worden. Wir gehen davon aus, dass in den Buchstaben a und b – im übrigen auch in den Buchstaben c und d – dem Bundesrat zu folgen wäre und dass in zwei zusätzlichen Absätzen (Abs. 2bis und 2ter) die entsprechende Prioritätslösung unterbreitet würde – quasi spiegelbildlich zur Etappierungslösung für die Befürworter der Priorität Gotthard, wie Herr Cavadini gesagt hat –, einfach noch mit der Beifügung, dass auch die Finanzierung dort eingebaut wird. Im übrigen stehen noch zwei Fragerbereiche offen, die Herr Bundesrat Leuenberger wohl beantworten wird: die Frage der Finanzierung dieser Variante ohne den 10-Rappen-Zuschlag auf dem Treibstoffzoll und ergänzende Fragen zur Kapazität des Huckepackverkehrs auf der Löttschberglinie. Dazu hat Herr Maissen bereits einiges gesagt, aber ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger bitten, aus der Sicht des Bundesrates zu bestätigen, was Herr Maissen gesagt hat.

In diesem Sinne bitte ich Sie, unserem Antrag auf Priorität der Etappe Löttschberg zuzustimmen.

Weber Monika (U, ZH), Sprecherin der Minderheit: Ich habe Ihnen gestern gesagt, dass ich gegen eine Netzvariante bin, aber ich habe Ihnen auch gesagt, wo ich kapituliert habe und wo ich gedenke, noch Korrekturen einzubringen. Das heisst: Ich bin bei Buchstabe a von Absatz 2 bei der Mehrheit, doch bei Buchstabe b möchte ich meine eigenen Gedanken einbringen.

Ich habe gestern gesagt, dass ich für eine «schlanke», transparente Vorlage bin, die dem Stimmbürger die Zustimmung ermöglicht, indem man sich auf die notwendige Variante bzw. auf die notwendige Durchfahrt konzentriert. Ich bin auch der Meinung, dass wir den Mut haben sollten, uns auf eine Achse zu konzentrieren und alles weitere einer nächsten Generation zu überlassen; aber hier habe ich den Kompromiss geschlossen.

Auf die Priorität der Gotthardachse will ich nicht zu sprechen kommen. Dass der Gotthard gesetzt ist, wurde gestern gesagt. Das wurde von Experten ebenfalls unterstützt und ist auch von niemandem bestritten worden. Ich bin übrigens nicht der Meinung von Herrn Iten, der gestern ausgeführt hat, dass die Neat den Regionen etwas bringt. Ich bin aber der Meinung, dass die Regionen, die vom Verkehr über-

schwemmt werden, vom Verkehr geschützt werden müssen, d. h. landschaftsschutzmässig und umweltschutzmässig, und es sind auch Schutzmassnahmen gegenüber den Menschen, die die Emissionen zu ertragen haben, erforderlich. Nun wird von der Mehrheit die bundesrätliche Version auf die sogenannte Kapazitätssteigerung am Löttschberg eingeschränkt – das haben Sie unter Buchstabe b, Kapazitätssteigerungsmassnahmen –, und es geht um die Elektrifizierung, das sind 500 Millionen Franken, die zur Diskussion stehen. Dazu möchte ich folgendes sagen: Ich bin nicht dagegen, dass man diese Kapazitätssteigerungsmassnahmen ergreift, wenn sie im normalen BLS- bzw. SBB-Investitionsprogramm erscheinen. Es ist selbstverständlich, dass die Kapazitäten für das reichen müssen, was heute an Transport geschieht. Meines Erachtens aber hat man hier in der letzten Sitzung noch schnell diese 500 Millionen Franken gerettet und «hineingepostet», damit man eben doch etwas an diese Löttschberglinie geben kann.

Ich bin der Meinung, diese Kapazitätssteigerungsmassnahmen – sprich Elektrifizierungsmassnahmen – hätten nichts mit der Neat zu tun, das Ganze wird aber unter dem Titel «Neat» abgehandelt. Meines Erachtens gehören diese 500 Millionen Franken nicht hier in diese Vorlage, sondern sie gehören in ein BLS-Investitionsprogramm. Ich bin der Meinung, man sollte den Bürger nicht irreführen bzw. den Bürger nicht weiter durch solche Pakete belasten, die man schnürt. Deshalb bin ich der Meinung, dass Buchstabe b zu streichen ist.

Bisig Hans (R, SZ), Sprecher der Minderheit: Der Antrag der Minderheit IV entspricht in seiner Stossrichtung der Mehrheitsfassung von Buchstabe b, sagt aber etwas genauer, was unter einer Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Löttschbergachse zu verstehen ist.

Es hat mich überrascht, diese Klärung auf der Fahne als Minderheitsantrag vorzufinden, weil wir diese Fassung meiner Ansicht nach in der Schlussrunde zur Mehrheitsmeinung der Kommission erklärt hatten. Ein Unglück ist die nun vorliegende Konstellation allerdings auch nicht, erlaubt sie doch, die Löttschbergvariante etwas genauer unter die Lupe zu nehmen.

Im Gegensatz zu den Minderheiten I und II und dem Entwurf des Bundesrates wollen die Kommissionsmehrheit und die Minderheiten IV und V in einer ersten Etappe auf den Bau des Löttschberg-Basistunnels verzichten. Von einem Basistunnel kann beim Löttschbergprojekt ohnehin nicht gesprochen werden, höchstens von einem etwas tiefer gelegten Scheiteltunnel. Im Unterschied zum Gotthardprojekt bleibt am Löttschberg zwischen Spiez und Frutigen eine Rampenstrecke von fast 200 Metern Höhendifferenz zu überwinden, und das Längenprofil weist eine Scheitelpunkquote von 827 Metern auf, 256 Meter höher als am Gotthard. Von einer Flachbahn kann also keine Rede sein. Die verbleibende Rampenstrecke ist einer der ganz grossen Schwachpunkte des Löttschbergprojekts, ist doch die Zugfolge auf Rampen aus technischen Gründen auf drei Minuten beschränkt. Das bedeutet im Extremfall einen Kapazitätsverlust von 50 Prozent. Die Kapazitätssteigerung des Basistunnels gegenüber einer optimierten Scheitelstrecke ist darum vernachlässigbar klein. Eine Studie der ETH Lausanne bestätigt diese Feststellung mit aller Deutlichkeit.

Dies wollen der Bundesrat und die Minderheiten I und II einfach nicht zur Kenntnis nehmen. Man wehrt sich dagegen, diese Fakten zu erkennen und sich damit abzufinden. Der sich im Bau befindende Huckepackkorridor am Löttschberg ist als Übergangslösung konzipiert. Er hat es dem Bund ermöglicht, den Transitvertrag abzuschliessen, ohne auf die bisherigen Errungenschaften wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot oder gar die 28-Tonnen-Limite verzichten zu müssen. Für eine Übergangslösung sind betriebliche Nachteile wie ein Gleiswechsel zumutbar. Eine Reduktion oder gar Eliminierung dieser Slalomfahrten würde mit vernünftiger Mehraufwand – es geht um rund 300 Millionen Franken – die wünschbare Zusatzkapazität – nicht nur die notwendige Zusatzkapazität! – auch für die schnellen Neigezüge, die Normalzüge

und die Fernzüge bringen, also nicht nur für den Huckepack. Dafür braucht es keinen Basistunnel und auch keinen zweiten Scheiteltunnel. Selbst mit der heutigen Lösung könnte das «Huckepackangebot 2004» eingehalten werden. Damit Sie mir das glauben, zitiere ich aus einem Schreiben der BLS an das Bundesamt für Verkehr vom 13. November 1996, das sich auf die Frage der Scheitelstreckenoptimierung bezieht, die entscheidenden zwei Abschnitte: «Im Interesse der Sache prüfen wir zurzeit zusammen mit den SBB und Ihnen, wieweit mit der gegenwärtig erstellten Infrastruktur im Hinblick auf die Inkraftsetzung des Alpenschutzartikels weitere Züge der 'rollenden Landstrasse' geführt werden können. Erste Abklärungen haben ergeben, dass rund 26 bis 30 Züge täglich mit total 220 000 Sendungen jährlich angeboten werden könnten. Für diese Verbesserung der Übergangslösung wären allerdings weitere Investitionen in den Ausbau der Rampen und Bahnhöfe in der Höhe von 50 bis 100 Millionen Franken notwendig. Der einschneidende Nachteil, dass nach wie vor überwiegend nur ein Gleis im Slalomverkehr huckepacktauglich befahren werden kann, bleibt aber bestehen.»

Kommentar dazu: Wir haben im Antrag der Mehrheit die Mittel eingestellt, die notwendig sind, um alle diese Nachteile zu eliminieren. Ich zitiere aus dem gleichen Schreiben etwas weiter unten: «Im übrigen sind die 26 bis 30 Trassen für die Huckepackzüge so gewählt, dass sie am Markt auch eine Chance haben, verkauft zu werden. Eine theoretisch denkbare höhere Kapazität wird vom Markt aufgrund verschiedener Randbedingungen nicht genutzt.» Als Randbedingung werden angegeben: «Ankunft in der Nacht, Bedienungszeiten der Terminals und der Zollstationen.» Man könnte noch wesentlich weiter gehen, wenn der Markt es akzeptieren würde. Die Studie der ETH Lausanne kommt mit vorsichtigen Annahmen, wie sie betont, täglich auf sogar 48 Huckepackzüge mit vier Metern Eckhöhe.

Aus meiner Sicht erübrigt sich damit jeder weitere Kommentar zu dieser Frage. Wir haben im Verlaufe der Kommissionsarbeit alle erforderlichen Fakten erhalten, und wir wissen ganz genau, dass die Kapazitätssteigerung am Lötschberg so oder so – mit optimierter Scheitelstrecke oder mit Basistunnel – marginal ist. Ich verweise auf das Dossier «Extra» der SBB, Stand August 1996. Hier werden die Tatsachen bildlich und ungeschminkt vor Augen geführt.

Offenbar erhalten das Dossier alle; ich habe aber mit Bedauern festgestellt, dass das offenbar die meisten in der Zwischenzeit der Paperentsorgung zugeführt haben. Dabei sind genau hier die Daten aufgeführt, die alle Parteien von BAV über die BLS bis hin zur SBB immer wieder zitieren. Hier sehen Sie alles auf einen Blick, und ab und zu wäre es vielleicht gut, wenn man sich diese Tatsachen vor Augen führen und dann bekennen würde: Wir entscheiden politisch, vor allem regionalpolitisch.

Ich bitte Sie darum, grundsätzlich auf den Antrag der Kommissionsmehrheit einzutreten, aber im Sinne einer klaren Formulierung die Fassung der Minderheit IV in der Bundesverfassung zu verankern. Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit der Kommission hier grundsätzlich nichts einzuwenden hätte.

Danloth Hans (C, UR), Sprecher der Minderheit: Wir sind bei der Gretchenfrage der ganzen Vorlage angelangt. Ich habe gestern beim Eintreten klar zum Ausdruck gebracht, dass ich als Vertreter des Gotthards, als Bewohner des Gotthards, selbstverständlich die Bedeutung des Gotthards als Rückgrat der Neat anerkenne und dass ich trotzdem oder vielleicht eben deswegen mit Überzeugung für die Netzlösung des Bundesrates eintrete, und zwar aus verkehrs- und staatspolitischen Gründen.

Angesichts der legitimerweise in Angriff genommenen Vorbereitungsarbeiten wäre der Ausstieg aus dem gleichzeitigen Weiterbau an beiden Achsen besonders kritisch. Wenn man zuerst den Gotthard baut und den Lötschberg um 10 bis 15 Jahre zurückstellt – diese Frage hatten wir der Verwaltung gestellt –, würden unterdessen Investitionen für die Einstellung der Baustelle von rund 200 Millionen Franken auf Ende

1996 anfallen. Ausserdem könnte die «rollende Autobahn» mit vier Metern Eckhöhe nur bis 200 000 Sendungen betragen; das Umsetzungsziel des Alpenschutzartikels von rund einer Million Sendungen würde also nicht erreicht. Dies würde bedeuten, dass die zur Umsetzung des Alpenschutzartikels vorgesehene Umlagerung von der Strasse auf die Schiene nicht verfassungskonform durchgeführt werden könnte. Im Falle eines Zurückstellens des Gotthards – um etwas zu dem zu sagen, was Herr Zimmerli gestern beim Eintreten erwähnte – müssten die Arbeiten am Sondersystem Piora, aber auch am Schacht Sedrun und bei den Sondierungen auf dem Niveau des Basistunnels gleichwohl zu Ende geführt werden. Bis ins Jahr 2000 würden diese Investitionen rund 650 Millionen Franken betragen.

Nun ist die Bereitstellung neuer Transportkapazitäten am Lötschberg und später am Gotthard auch von den Experten von Coopers & Lybrand und von Professor Graf geprüft worden. Nach Coopers & Lybrand genügen sie zwar der Verkehrsnachfrage, wenn man den Lötschberg vorziehen würde. Die Prognose von Professor Graf von St. Gallen geht indessen davon aus, dass eine Inbetriebnahme der Gotthard-Basislinie bereits im Jahre 2015 angezeigt ist – also eine Betriebsaufnahme – und dass die Etappierung der Gotthardachse somit, gemäss Antrag Zimmerli, höchstens drei bis fünf Jahre betragen könnte, mit all den Inkonvenienzen der Arbeitseinstellung, der Entlassung des Projektteams usw.

Die Ersatzlösung Ausbau der Bergstrecke eventuell inklusive Scheiteltunnel am Lötschberg gemäss Antrag der Minderheit IV (Bisig) ist ebenfalls nicht unproblematisch. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass genügend Kapazität für den Huckepackkorridor mit vier Metern Eckhöhe nicht erreicht werden kann.

Trotzdem rechnet man mit Ausbaurkosten von 1,3 Milliarden Franken bzw. von 1,9 Milliarden im Falle einer zweiten Scheiteltöhre. Das sind Zahlen, die wir von der Verwaltung erhalten haben. Also: Ersatzlösungen sind kaum billiger als das Netzkonzept. Sie bringen uns mit Verfassungsaufträgen und internationalen Verpflichtungen in Konflikt.

Die von der Mehrheit der Kommission propagierte Lösung, das Vorziehen des Gotthards und der provisorische Ausbau des Lötschbergs für Huckepack, bringt, wenn alle Kosten aufgerechnet werden, Einsparungen von 1,5 bis 2 Milliarden Franken gegenüber der Netzlösung Basisvariante – und all die zahlreichen Nachteile, die bereits aufgezeigt worden sind.

Ich frage Sie: Ist uns das mittel- bis längerfristige Abkoppeln der Region Westschweiz vom Hochleistungs-Eisenbahnverkehr diese Einsparung wert?

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Etappierungen und Zurückstellen von Bestandteilen des Netzkonzeptes beschieren uns mehr Probleme, als sie zu lösen vermögen. Das Auseinanderreißen kostet letzten Endes mehr als die Weiterführung des Netzkonzeptes, eines Netzkonzeptes, aus dem eine natürliche Etappierung resultiert, indem einerseits der Lötschberg rascher und wohl auch mit weniger geologischen Problemen realisiert werden kann, andererseits der Gotthard als Rückgrat der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale zügig, aber mit der erforderlichen Vorsicht für eine derartige gewaltige Tunnelröhre unbeirrt im Auge behalten werden kann.

Zusammenfassend: Das Zurückstellen der Lötschbergachse würde Verfassungsaufträge in Frage stellen, das Zurückstellen des Gotthards die Verwirklichung einer leistungsfähigen und verkehrsmässig wie tariflich attraktiven Hochgeschwindigkeitsachse. Es geht darum, dem Volk diese Probleme in aller Offenheit aufzuzeigen und damit für die Netzvariante zu werben.

Küchler Niklaus (C, OW): Kollege Danioth hat soeben gesagt, die Etappierung würde mehr Probleme als Lösungen bringen. Aber ich meine: Wir etappieren ja nicht zum ersten Mal. Wir haben bereits im Zusammenhang mit der Realisierung der «Bahn 2000» auf eine Etappierung ausgewichen müssen. Ich habe mir die Mühe genommen und mir noch-

mals die damalige Botschaft über die Etappierung der «Bahn 2000» zu Gemüte geführt. Ich zitiere aus dieser Botschaft lediglich die Titel, und zwar folgendermassen: «Zur Etappierung gibt es keine Alternative», «Nur ein etappenweises Vorgehen ist wirtschaftlich sinnvoll und finanziell verkraftbar», «Etappieren heisst flexibel auf künftige Nachfrageentwicklungen reagieren», «Keine Bauten auf Vorrat».

Diese Titel haben auch für diese Vorlage über die Eisenbahn-Alpentransversale volle Gültigkeit. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen deshalb die etappierte Lösung, und sie hat es sich nicht leichtgemacht. Nach sorgfältigen Abklärungen sind wir nämlich zum Schluss gelangt, dass sich bereits bei der Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale von 1990 in bezug auf die Zweckmässigkeitsprüfung ergeben hatte, dass der Gotthard die Strasse vom Güterschwerverkehr stärker entlastet als alle anderen Vorschläge. Er wirkt sich deshalb auch am günstigsten auf die Verkehrsteilung und damit wieder auf die raumplanerischen und auf die umweltschützerischen Belange aus. Bei den wirtschaftlichen Anforderungen schneidet der Gotthard nach wie vor am besten ab; das hat sich auch aus den Studien von Coopers & Lybrand ergeben.

Und weiter heisst es in der Neat-Botschaft aus dem Jahre 1990: «Auch unter staatspolitischen Aspekten vereinigt der Gotthard die meisten Vorteile auf sich. Der Gotthard erfüllt die gestellten Transitaufgaben und bringt gleichzeitig die einzelnen Landestelle einander näher.» Auch dieses Argument hat die Kommission schliesslich dazu bewogen, sich bei der Etappierung für die Gotthardachse auszusprechen, zuzüglich der Eckdaten, die sich aus den Unterlagen folgendermassen ergeben – Kollege Bisig hat dies schon erwähnt –: «Mit dem Basistunnel am Gotthard werden wir in der Lage sein, vorerst täglich 220 Ferngüterzüge in beiden Richtungen zusammen zu bewältigen und im Vollausbau dann sogar 300 Ferngüterzüge.»

Der einspurige Basistunnel schafft aber gegenüber der ausgebauten Doppelspurbergstrecke keine neuen Kapazitäten im Transitgüterverkehr, denn die Kapazität am Lötschberg wird durch die Zufahrten begrenzt, und zwar sowohl im Norden als auch am Simplon. Sämtliche für die Lötschberg-Simplon-Achse eingeplanten 104 Ferngüterzüge können, wie Kollege Bisig zu Recht ausgeführt hat, gestützt auf die Studien und Auskünfte der BLS-Betriebsleitung mit der optimierten Bergstrecke bewältigt werden.

Wir müssen also heute nicht einen Basistunnel am Lötschberg beschliessen. Auf die Investition der 3,4 Milliarden Franken können wir im Moment verzichten. Hingegen, Frau Weber, ist es sinnvoll und richtig, dass wir anstelle dieser 3,4 Milliarden Franken die 500 Millionen Franken in die Finanzierung einstellen, d. h. in den Finanzierungsbeschluss hineinnehmen.

Aus all diesen Überlegungen möchte ich Ihnen sowohl die Etappierung als auch die Optimierung der Scheitelstrecke nahelegen, womit sich der Bau des Lötschberg-Basistunnels für die nahe Zukunft erübrigen lässt.

Iten Andreas (R, ZG): Ich möchte mich kurz an Herrn Loretan wenden, der mich heute morgen zitiert oder interpretiert hat. Sie haben mir gestern nicht richtig zugehört. Als Sie gesagt haben, dass Sie mir hoffentlich nicht Unrecht täten, haben Sie das offenbar selber auch gespürt. Ich mache meine Position nochmals deutlich:

1. Ich habe mich in erster Priorität für die Netzvariante des Bundesrates ausgesprochen. Die Referate von Bundesrat Leuenberger, von Herrn Danioth und Herrn Maissen sind sehr überzeugend und haben alle Argumente genannt, die zur Entscheidungsfindung nötig sind.

2. Ich habe die Gotthardvariante, die die Mehrheit der Kommission als Vorzugslösung betrachtet, als unehrlich bezeichnet, weil sie im Grunde den Lötschberg-Basistunnel untergehen lässt. Also ist dies keine echte Netzvariante mehr.

3. Wenn man die Netzvariante wirklich realisieren und an der Etappierung – wie soeben wieder gefordert – festhalten will, dann muss man meines Erachtens mit der Lötschberglinie beginnen.

4. Es ist eine Tatsache, dass der Gotthard aufgrund grösserer Probleme – auch diejenigen bei Zug sind nicht gelöst – nicht so schnell gebaut werden kann. Herr Maissen hat vorhin darauf hingewiesen. Konsequenz daraus ist, dass die von Herrn Zimmerli vorgeschlagene Lösung einen vernünftigeren Ausweg darstellt und den realen Möglichkeiten entspricht. Man kann mit ihr das Transitabkommen einhalten. Sie würde wahrscheinlich auch nationale Zustimmung erfahren.

Darauf kam und kommt es mir an. Mit den ungeklärten Verhältnissen im Raum Zug und dem Lärmschutz hat das, wie mir Herr Loretan unterstellt hat, nichts zu tun. Das umfassende Referat von Bundesrat Leuenberger macht deutlich, dass meine Haltung richtig ist. Die Unterstützung des Antrages Zimmerli ist nur eine Eventualposition zum Antrag der Kommissionsmehrheit.

Zimmerli Ulrich (V, BE): Gestatten Sie mir nur zwei Sätze der Replik an die Adresse von Herrn Bisig:

Es ist schade, dass Herr Bisig den Brief vom 13. November 1996 der BLS nicht voll vorgelesen hat. Es ist immer gefährlich, wenn man auszugsweise aus einem Brief zitiert, bei dem die Schlussfolgerung eine andere ist, als der Eindruck erweckt wird, dass sie sei. Herr Bisig, Sie hätten natürlich auch den folgenden Satz zitieren müssen: «Eine höhere Trassenzahl der Huckepackzüge kann vor allem auch deshalb nicht angeboten werden, weil nach wie vor der Schnellzugsverkehr ins schweizerische Netz zu integrieren ist und weil der Autoverlad nach dem Rawil-Verzicht nicht weiter eingeschränkt werden kann.» Die Schlussfolgerung lautet dann: «Geht es darum, der Kundschaft eine zukunftsgerechte und preiswerte Lösung anzubieten, besteht die Lösung nicht in einem Doppelspur-Huckepackkorridor am Lötschberg, sondern einzig in einem Basistunnel, der als Flachbahn betrieben werden kann.»

Dies nur, damit nicht etwa der Eindruck entsteht, die BLS sei für die Minderheit IV!

Bloetzer Peter (C, VS): Bei Absatz 2 Buchstaben a und b handelt es sich tatsächlich um eines der konzeptionellen Kernstücke dieser Vorlage. Ich beantrage Ihnen, der Minderheit I bzw. dem Bundesrat zuzustimmen. Ich möchte hier noch einmal kurz begründen, warum.

Es geht im wesentlichen darum, welche Verkehrspolitik wir haben wollen. Das Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs wird nicht bestritten. Offen ist lediglich die Frage, ob wir den politischen Willen haben, diesen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Es geht darum, dass wir die zur zeitgerechten Umsetzung des Alpenschutzartikels notwendige Kapazität zur Verfügung stellen. Wir haben hier einen Verfassungsauftrag, und es geht darum, dass wir rechtzeitig die notwendige Kapazität zur Verfügung stellen, um das Transitabkommen einzuhalten. Wer glaubt, die Schweiz könne die 28-Tonnen-Limite, die uns gegenwärtig schützt, über die Dauer des Transitabkommens hinaus erhalten, steht nicht auf dem Boden der politischen Realität, der muss als blauäugig und naiv bezeichnet werden.

Aus dieser Sicht ist lediglich die Netzlösung eine glaubwürdige konzeptionelle Fassung unserer Verkehrspolitik. Niemand glaubt im Ernst, dass der Lötschbergtunnel je gebaut wird, wenn wir ihn in eine spätere Etappe versetzen – schon gar nicht, wenn wir in der Zwischenzeit 1,3 bis 1,9 Milliarden Franken in diese Achse investieren. Von einer Netzlösung wäre keine Rede mehr. Dies käme einer Achslösung für die Neat gleich, und das ist etwas völlig anderes. Ich will damit nicht sagen, dass das keine Lösung wäre; aber es ist völlig falsch, wenn man glaubt, man könne damit Kosten sparen. Neue Kosten würden anfallen; man müsste zusätzlich in die Zufahrten investieren, wollte man die notwendige Kapazität erreichen, die Transitabkommen und Alpenschutzartikel brauchen.

Wir würden mit einer «Achslösung Gotthard» auf keinen Fall zeitgerecht sein, um den verfassungsmässigen Auftrag, den Alpenschutzartikel, umzusetzen und unsere völkerrechtlichen Verpflichtungen einzuhalten. Wo bleibt hier die Glaubwürdigkeit? Glauben Sie, dass Sie mit einer solchen Fassung

beim Volk eine Chance hätten, dass damit Bundesrat und Parlament glaubwürdig wären? Ich glaube es nicht. Ich ersuche Sie deshalb, einer echten Netzlösung zuzustimmen.

Onken Thomas (S, TG), Sprecher der Minderheit: Ich möchte im Sinne eines kurzen Diskussionsvotums auf die Bemerkungen von Herrn Iten replizieren.

Er hat die Lösung, die die Mehrheit der Kommission beantragt, eine unehrliche Lösung genannt, weil damit der Lötschberg «untergehen» werde. Ich möchte dieser Behauptung ganz entschieden entgegenreten, Herr Iten. Das ist nicht der Fall. Was wir vorschlagen, ist eine echte Etappierung. Wir bauen zuerst den Gotthard, und wir bauen, wie es in Absatz 2bis heisst, wenn es die Marktlage erfordert oder wenn sich die Alpenschutz-Initiative anders nicht umsetzen lässt, in einer zweiten Etappe den Lötschberg, und wir stellen dafür auch die finanziellen Mittel sicher. Das ist ein transparentes Vorgehen. Das ist eine echte Etappierung.

Ganz anders im umgekehrten Fall, und darin liegt natürlich auch die Schlaumeierei. Wenn man jetzt hingeht und sagt: Wir fangen einmal mit dem Lötschberg an, denn der Gotthard wird ohnehin gesetzt, den Gotthard braucht es ohnehin, der wird später auf alle Fälle gebaut, dann ist das keine Etappierung mehr. Dann nimmt man den Entscheid sozusagen vorweg und hat eine Lösung, bei der man schlank zu zwei Tunneln kommt, wie bei der ungeschmälernten Netzvariante, und genau das wollen wir nicht. Wir wollen einen freien, unabhängigen Entscheid in einer vielleicht veränderten Situation, in der die Notwendigkeit ausgewiesen wird, und das kann im Grunde genommen nur erreicht werden, wenn man mit dem Gotthard beginnt und den Lötschberg «bei Bedarf» zu einem späteren Zeitpunkt realisiert, dafür aber auch die Finanzierung korrekterweise sicherstellt. Das finde ich ehrlich, das finde ich sauber und transparent. Die andere Lösung hingegen ist in einer gewissen Weise eine Schlaumeierei.

Deshalb kann ich dieser Form der Etappierung auf gar keinen Fall zustimmen.

Büttiker Rolf (R, SO): Dieses Votum von Herrn Onken kann man nicht so im Raum stehen lassen. Ich glaube nicht, dass diejenigen, die den Lötschberg favorisieren, den Lötschberg in einer Etappierung vorziehen wollen, als Schlaumeier abqualifiziert werden können. Die knappe Mehrheit will den Lötschberg wohl im Programm behalten, Herr Onken, aber zeitlich zurückstellen. Ich bin anderer Meinung, ich favorisiere den Antrag Zimmerli.

Einmal frage ich mich, und da bin ich mit Herrn Iten einig, ob die Mehrheit den Lötschberg will, Herr Onken. Ich glaube eher, dass das ein Manöver ist, um den Lötschberg später ganz aus dem Programm zu kippen. Wir haben andere Beispiele. Beim Rawil ist es genau gleich passiert: Bei der Festlegung war er noch enthalten, später wurde er herausgekippt. Genau diese Befürchtungen haben die Westschweiz inklusive Bern und andere Teile: dass hier genau das gleiche passiert.

Zuerst müssen wir aber wissen, was wir mit einer Etappierung überhaupt erreichen wollen. Die Diskussion über die Bauetappen der Neat ist dadurch erschwert, dass der Begriff «Etappierung» oft für einen Tod des Lötschbergs in Raten verwendet wurde. Es genügt nicht, einfach Prioritäten zu setzen, wie dies oft verlangt wird. Es müssen auch die richtigen Prioritäten sein. Für das Festlegen der Bauetappen sollten für die Beschlussfassung, wie das in der Privatwirtschaft der Fall wäre, neben den politischen auch andere Kriterien aufgestellt werden. Ich meine, es gibt drei Kriterien, an denen wir das Ganze messen können:

1. Die vorhandene Tunnelbaukapazität soll gleichmässig ausgelastet werden. Zu viele Baustellen gleichzeitig führen zu höheren Preisen und zu Qualitätsproblemen, weil nicht genügend gute Fachleute vorhanden sind, gerade in der Schweiz. Dabei müssen nicht nur die für die Neat und «Bahn 2000» vorgesehenen Tunnel berücksichtigt werden, Herr Onken, sondern auch die für das National- und Hauptstrassennetz.

2. Die Neubaustrecken von «Bahn 2000» und Neat sollen so in Betrieb genommen werden, dass jede neu eröffnete Bahnstrecke im Verhältnis zu den Kosten einen möglichst grossen Nutzen bringt, z. B. Reisezeitverkürzung, Produktivitätsverbesserung, grössere Kapazität in Tonnen und Volumen. Die Kapazität soll entsprechend der wachsenden Nachfrage gesteigert werden, und das ist besonders mit dem Antrag Zimmerli möglich. Grosse ungenutzte Kapazitäten sollen vermieden werden. Genau diese Gefahr besteht, wenn Sie den Gotthard vorziehen.

3. Es sollen Zahlungsspitzen vermieden werden. Der jährliche Zahlungsbedarf hängt weitgehend von der Anzahl der laufenden Tunnelvortriebe und Grossbaustellen ab. Die Investitionen für den Nationalstrassenbau müssen einbezogen werden, denn sie gehen auch zu Lasten der Finanzrechnung des Bundes.

Der Antrag der Kommissionmehrheit erfüllt diese Anforderung in keiner Weise. Die Bauzeit beim Gotthard-Basistunnel ist länger. Bis ein Nutzen entsteht, Herr Onken, braucht es mehr Zeit. Dann wird aber auf einen Schlag die Kapazität und Attraktivität der Gotthardlinie massiv erhöht. Der Gotthard erschliesst im Transitverkehr nicht ein besseres Marktpotential als der Lötschberg. Der Verkehr von Zürich nach Italien ist kein Transitverkehr, Herr Onken. Das grosse Umschlagzentrum von Busto Arsizio liegt zum Beispiel an der Simplonlinie. Heute fahren aber viele Züge zum Leidwesen der betroffenen Anwohner im Tessin über den Gotthard, über die einspurige Strecke, über Luino nach Busto Arsizio.

Aus all diesen Gründen muss man dem Antrag Zimmerli zustimmen, denn er gewährt eine echte Etappierung.

Bisig Hans (R, SZ), Sprecher der Minderheit: Ich habe gestern vorausgesagt, dass es hier und heute zu einer Verlängerung der Kommissionssitzung kommen wird. Es sind nach wie vor die regionalpolitischen Argumente, die aufgeföhren werden. Ich nehme mir die Freiheit, eine Replik an Kollege Zimmerli zu richten.

Ich habe in meinem Zitat gar nichts unterschlagen und die Bereitschaft der BLS festgestellt, eine Optimierung der Scheitelstrecke tatkräftig, wenn auch ohne Begeisterung, an die Hand zu nehmen. Was ich gesagt habe, stimmt auch im Zusammenhang. Es gibt nirgendwo eine Korrektur. Wir können zusammen alles durchlesen. Sie haben offensichtlich das Schreiben auch.

Es geht ja gar nicht um den Doppelspurkorridor für Hucklepackverkehr am Lötschberg. Für den voraussichtlichen Bedarf und für den Bedarf, den der Markt überhaupt abnimmt, genügt selbst nach Aussage der BLS eine Spur bei weitem. Die andere Spur bleibt für den Restverkehr zur Verfügung. Es ist mir absolut klar, dass es der BLS viel lieber wäre, einen neuen Basistunnel weit von der bestehenden Anlage bauen zu können, als eine Strecke, die in Betrieb ist, zu sanieren und zu optimieren. Das ist keine einfache Sache, und als Verantwortlicher macht man das natürlich nicht gerne. Aber hier geht es darum, 3 Milliarden Franken auszugeben oder nicht auszugeben, und das mit dem fast gleichen Nutzen. Das ist die zentrale Frage.

Ich bin nach wie vor für die Netzlösung. Ich war immer auf diese Idee eingeschworen. Ich habe nur nicht 3 Milliarden Franken zuviel zur Verfügung, um den gleichen Zweck damit zu erreichen. Wenn die optimierte Scheitelstrecke gleichviel bringt wie die Basisstrecke, dann haben wir eben die optimierte Scheitelstrecke zu realisieren.

Marty Dick (R, TI): Je crois que nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'une nouvelle transversale et, pour s'en convaincre, il suffit, comme nous le faisons, en tout cas une partie d'entre nous, de prendre régulièrement le train ou l'auto pour traverser les Alpes. De plus en plus, on est coincé, vers la fin de la semaine, au portail nord du Saint-Gothard, le dimanche soir au portail sud du Saint-Gothard.

Il est nécessaire de remplacer une structure qui remonte au siècle dernier et qui fait que, pour aller de Lugano à Zurich, à un certain moment, au lieu de rouler vers le nord, vous roulez vers le sud, et vous avez le plaisir de voir trois fois

l'église de Wassen. Depuis plus de trente ans, des commissions d'experts se sont penchées sur le problème, et si on examine le travail de ces commissions, on constate que chaque fois elles se sont prononcées en faveur du Saint-Gothard.

Je me suis tout à l'heure rallié à la proposition Schoch, parce qu'elle me paraissait la plus correcte, la plus transparente, celle qui faisait vraiment de l'ordre et qui permettait d'expliquer aux citoyens qu'en réalité nous avons besoin d'une ligne hautement compétitive. Je croyais et je crois toujours qu'une ligne compétitive doit aller de la frontière à l'autre frontière, une ligne performante, non seulement avec des tunnels, mais aussi avec des lignes modernes qui permettent la haute vitesse et qui conduisent vers ces tunnels. Cette proposition Schoch, qui aurait permis un retour à cette véritable solution, a été repoussée.

Le Conseil fédéral, à mon avis, n'a pas fait son devoir et a omis de discuter avec la Romandie. Je persiste à croire que les véritables intérêts de la Romandie ne sont pas liés au Lötschberg, mais à d'autres projets, à d'autres priorités. Et maintenant, on en est venu à une espèce de guerre de religion, à une confrontation entre des intérêts que l'on prétend régionaux, en pensant que l'intérêt général n'est autre que la somme des intérêts particuliers.

Alors, j'ai pris aujourd'hui même la décision d'appuyer la solution réseau du Conseil fédéral, même si je n'aime pas du tout cette solution, mais c'est peut-être la moins mauvaise. Je crains qu'avec d'autres solutions nous ne soyons, dans quelques années, avec rien du tout, avec un pays dont les régions s'affronteront, et qui concentrera toutes les frustrations, tout ce qui ne va pas aujourd'hui sur ce sujet. On aura alors une somme mathématique de «non», alors que nous avons besoin de ces transversales. Surtout dans ce pays, nous avons besoin de réaliser quelque chose et de ne pas seulement actionner les caisses de chômage.

Il faut finalement travailler et, aujourd'hui, la solution qui permet le plus rapidement de nous mettre au travail et d'essayer de résoudre ces graves problèmes de transports est le projet du Conseil fédéral.

Beerli Christine (R, BE): Erlauben Sie mir eine kurze Replik auf Herrn Bisig. Herr Bisig, es geht nicht um die Bedürfnisse oder die Freude am Werk der BLS. Das ist hier wirklich zweit- oder sogar dritrangig. Es geht um die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Konsumentinnen und Konsumenten des Bahnverkehrs.

Hier muss ich sagen, dass der Antrag der Minderheit IV für die Region und die welsche Schweiz nicht einmal ein Zückerchen ist, sondern ein richtiges Danaergeschenk, weil im Prinzip daran gedacht wird, die rollende Landstrasse mit dem gesamten Huckepackverkehr durch den Lötschberg-Simplon und den Personenverkehr durch den Gotthard-Basistunnel zu führen.

Ich muss Ihnen sagen, es ist heute nicht mehr eine Frage, wieviel Güterverkehr eine Strecke zu fassen vermag, sondern wie viele Güterzüge den Anwohnern einer Bahnlinie zugemutet werden können. Andererseits zählt für die Verbesserung der Standortgunst und damit für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung einer Region natürlich der schnelle Personenverkehr, der auf den gleichen Geleisen stattfindet wie der Güterverkehr; auch das habe ich gestern schon darzulegen versucht.

Die Netzvariante, und einzig die Netzvariante, verteilt die Lasten und Vorteile gleichmässig und ist gleichzeitig Garant für Sicherheit und Flexibilität. Es kann unter diesen Gesichtspunkten nicht akzeptiert werden, wenn die Minderheit IV beantragt, dass der gesamte Güterverkehr praktisch im Sinne einer rollenden Landstrasse durch den Lötschberg-Simplon geführt werden soll und dass man dann einen Basistunnel für den Gotthard und für den Personenverkehr baut.

Ich bin derselben Ansicht wie Kollege Marty Dick: Es kann einzig eine Netzvariante eine Verteilung von Nutzen und Gewinn und Risiken mit sich bringen, die gleichmässig ist. Wenn allenfalls wirklich eine Etappierung durchgehen muss, muss der Lötschberg die erste Etappe sein. Dann haben wir eine

echte Etappierung und keine Amputation, wie sie der Antrag der Mehrheit der Kommission eben darstellt.

Saudan Françoise (R, GE): C'est en fait l'intervention de M. Marty Dick qui m'amène à préciser ma position de représentante de la Romandie, et de la Romandie la plus périphérique. Il ne s'agit pas de déterminer quels sont les intérêts de la Romandie. Il y a une approche qui relève, à mon avis, tout simplement aussi du bon sens, de la faisabilité, comme l'a rappelé Mme Beerli.

Si je peux faire un bout de chemin dans le sens de M. Marty, cela me permettra de vous faire part d'une inquiétude. En tant que Genevoise, je me pose sérieusement la question de savoir ce que cela signifiera pour moi, le jour où j'irai plus vite à Paris et à Milan qu'à Saint-Gall, à Bâle ou à Chiasso. Cette question-là a été très peu abordée lors de ce débat. Je vous avoue que je saisis cette occasion pour vous faire part de mes préoccupations. Elles sont directement liées à la réalisation et au report de certaines infrastructures de «Rail 2000». C'est aussi, à mon avis, un élément clé de l'équipement et des infrastructures de notre pays, qui va d'ailleurs bien plus loin, parce qu'il touche à ce qui est essentiel à mes yeux, la cohésion nationale.

Maissen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Nein, ich gebe keine Erklärung ab, sondern ich muss etwas zu den Ausführungen von Kollege Bisig sagen. Es ist natürlich nicht ganz unproblematisch, wenn hier im Raum stehenblieben würde, dass man mit einer Einsparung von 3 Milliarden Franken und mit einer Investition von 270 Millionen Franken auf der Lötschberg-Bergstrecke das gleiche habe. Da brauche ich keine Erklärung abzugeben, sondern es erfordert eine Stellungnahme.

Die Situation ist die, dass die Interessenlagen der SBB und der BLS unterschiedlich sind. Es ist bis jetzt noch nicht gelungen, einheitlich und auf einer transparenten Grundlage die Kapazitäten zwischen den beiden Bahnen ausdiskutieren, so dass man sagen könnte, man könne diese Zufahrtslinien auf den unterschiedlichen Teilstrecken vergleichen. Gemäss Auskünften des Bundesamtes für Verkehr soll das bis Ende Jahr erfolgen. Aber was wir heute schon feststellen können, ist folgendes: Für mich wäre es eine Ungeheuerlichkeit, wenn nun ein Schreiben der BLS, das zitiert worden ist, praktisch dazu führen würde, dass man sagt, die Netzlösung, wie man sie mit dem Vorschlag des Bundesrates habe, sei nicht zweckmässig.

Es ist folgendes festzustellen: Wenn von Herrn Bisig gesagt wird, dass bei einem Ausbau 220 000 Sendungen im Jahr transportiert werden können, muss man gleichzeitig die andere Zahl sehen, die in der Botschaft enthalten ist. Für die Umsetzung des Alpenschutzartikels geht man von einer Million Sendungen aus, die transportiert werden müssen!

Dieser Ausbau genügt eben nicht. Gleichzeitig, wenn man eben mehr transportieren möchte, hat es eine erhebliche Einschränkung – das sagt auch die BLS – in bezug auf den Personenverkehr und auf den Autoverlad zur Folge. Die Bergstrecke hat zudem schlechtere Marktchancen. Sie ist für die Transporte teurer und steht für Gütertransporte nur zum Teil während den günstigen Tageszeiten zur Verfügung. Darum ist die Konkurrenzfähigkeit schlechter. Die Umweltbilanz ist nicht so gut wie bei der Netzlösung. Darum kann man nicht sagen, mit 3 Milliarden Franken Einsparungen und zusätzlichen Investitionen von 270 Millionen Franken hätten wir das gleiche. Wir haben eben nicht das gleiche wie mit der Netzlösung gemäss Bundesrat.

Das meine sogenannte Erklärung.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe im Namen der Kommissionmehrheit, die ich hier zu vertreten habe, relativ wenig anzufügen. Ich bin froh, dass mich der Präsident nicht zu absoluter Kürze ermahnt hat, denn die Diskussion, die wir soeben in diesem Rund abgeschlossen haben, war wirklich sehr ausführlich, zum Teil in Wiederholung der Argumentationen im Rahmen der Eintretensdebatte. Das ist bei solchen Geschäften nicht zu vermeiden.

Ich danke Kollege Onken, dass er kurz zusammengefasst das zum Antrag Zimmerli gesagt hat, was ich heute morgen bei Wiederbeginn der Debatte auch dargelegt habe. Der Antrag Zimmerli ist sehr nahe beim Entwurf des Bundesrates, denn er bringt keine echte Etappierung, wenn – abgesehen vom Wortlaut des Antrages – erklärt wird, der Gotthard sei so oder so gesetzt. Deshalb bin ich der Meinung, dass dieser Antrag in der nun kommenden Abstimmung dem Entwurf des Bundesrates entgegengesetzt ist, und das, was dann herauskommt, dem Antrag der Mehrheit – echte, bedarfsgerechte Etappierung; es ist Ihnen allen längstens bekannt, wie sie aussieht. Ich überlasse es dem Präsidenten, den Entscheid über das Vorgehen zu treffen. Vielleicht muss er auch den Rat noch konsultieren, wie abgestimmt werden solle. Ich wiederhole ein Zweites – auch ich muss mich etwas wiederholen, weil man es offenbar nicht zur Kenntnis nehmen will –: Nach der Fassung der Kommissionsmehrheit ist der Lötschberg Bestandteil der Netzvariante, allerdings in der zweiten Etappe – unter gewissen Voraussetzungen, die positiv resultieren müssen, bevor er gebaut werden kann. Er ist in der Finanzierungsenvolpe eingeschlossen – in der Envolpe, die mit den neuen Finanzierungsquellen gefüllt ist. Man kann uns doch beliebige nicht vorwerfen, wir hätten mit dem Lötschberg-Basistunnel ein unehrliches Spiel getrieben; das muss ich mit aller Entschiedenheit bestreiten.

Zur Lötschbergachse, wie sie heute nach Investitionen von einer Milliarde Franken aussieht, hat Herr Bisig das Nötige gesagt. Ich betrachte seine Ausführungen als schlüssig. Ich habe nichts mehr beizufügen.

Hingegen möchte ich jetzt das nachholen, was ich gestern bei meinem Eintretensvotum beiseite gelassen habe. Ich möchte nämlich ein Wort zur Geologie, diesem neuesten «Schlachtrass» gewisser Votantinnen und Votanten, sagen: Wenn Sie die Papiere, die zu diesem Thema vorliegen, objektiv werten, stellen sich die Probleme der Geologie auch am Lötschberg. Sie sind als Risiko allen Tunnelbauten immanent. Es war auch an der Furka so. Es war so bei gewissen Autobahntunnels, z. B. am Belchen auf der A2. Unsere Kommission liess sich fortlaufend über die Entwicklungen bei den Sondierbohrungen am Gotthard und am Lötschberg orientieren. Die Probleme sind auf beiden Achsen technisch zu bewältigen. Sie münden letztlich in die Frage nach den Terminen und den Kosten aus.

Zur Geologie am Gotthard im besonderen: Um die geologischen Risiken, die hier mit einiger Wahrscheinlichkeit grösser sind als am Lötschberg, zu beschränken, sie in den Griff zu bekommen, wurden frühzeitig organisatorische, bautechnische und finanztechnische Massnahmen eingeleitet. Während des gesamten bisherigen Projektierungsablaufs wurden die Risikobetrachtungen transparent – transparent! – offen gelegt, und es wurde insbesondere die Kommission darüber informiert.

Anders verlief die Geologieaktion des «Schweizerischen Beobachters», welcher die Kampagne mit einem anonymen Geologen führte, der in Deckung blieb. Das hatte natürlich Auswirkungen bis hinein in diesen hehren Ständeratssaal. Eine anonyme Kampagne! Sie wissen, wohin Anonymes gehört.

Heute ist die Beurteilungsspannweite für die Geologieprobleme am Gotthard noch gross. Im besten Fall – er ist nicht auszuschliessen – entstehen weder Zusatzkosten noch Terminverzögerungen. Mittlere Verhältnisse führen zu Mehrkosten und terminlichen Konsequenzen, welche im Rahmen der Berechnungsgenauigkeit liegen. Auch die Geologen der SBB und des BAV stehen dazu, dass heute Worst-case-Szenarien nicht ausgeschlossen werden können. Diese Szenarien gehören aber auch ins Lager der Schwarzmalen und der «Projektabschlächter».

Sollte ein solches Szenario eintreten, wäre man lokal mit wesentlichen Mehrkosten und Terminverzögerungen konfrontiert. Andererseits stellen solche Störzonen, in die ganze Streckenführung eingebettet, punktuelle Ereignisse dar. Eine Kompensation in bezug auf die Kosten anderer Streckenteile beispielsweise ist nicht auszuschliessen. Die Frage der bautechnischen Machbarkeit wird von den Fachexperten weiter-

hin nicht in Frage gestellt. Man kann die Linienführung anpassen. Man kann geeignete Baumethoden wählen.

Ich komme im Namen der Kommissionsmehrheit zu folgendem Fazit: Gerade angesichts der geologisch heiklen und zeitkritischen Elementen des Gotthard-Basistunnels ist jetzt keine Zauderei am Platz. Werden sie bewältigt, ist auch die Gesamtrealisierung der übrigen Streckenteile sichergestellt. Da das Gesamtbauwerk Gotthard-Basistunnel in allen Szenarien – auch in demjenigen der Gruppe Zimmerli – als Kernobjekt figuriert, ist an seiner Realisierung trotz punktuellen Schwierigkeiten festzuhalten.

Nun komme ich noch einmal zum Transitabkommen: Ich habe heute morgen früh – für unsere Zeitbegriffe früh – um 08.30 Uhr erklärt, dass das Zieljahr 2005 des Transitabkommens nicht einzuhalten ist. Der Lötschberg wird nach heutiger Beurteilung frühestens im Jahre 2006 den Betrieb aufnehmen können, und zwar einerseits wegen der Volksabstimmung, die vermutlich erst im Sommer 1998 stattfinden wird, andererseits wegen möglicher Geologie- oder anderer Bauprobleme auf der Lötschbergachse. Bei wörtlicher und zahlenmässiger Betrachtung könnten wir also auch mit dem Lötschberg-Basistunnel das Zieljahr des Transitvertrages 2005 nicht erfüllen.

Wir dürfen das Transitabkommen nicht wörtlich auslegen, sondern nach der Zielsetzung. Das Ziel ist nicht, im Jahre 2005 eine neue Tunnelröhre gebohrt zu haben, sondern das Ziel ist, ein attraktives Angebot für den alpenquerenden Transitverkehr – und sei es auf den bestehenden Achsen Gotthard und Lötschberg – auf der Schiene anzubieten. Das ist der Sinn der Bestimmung im Anhang 2 Buchstabe C Ziffer 1 des Abkommens.

Ich füge jetzt in bezug auf die Auslegung des Transitabkommens noch etwas bei: In Artikel 6 des Abkommens steht z. B., dass die EU die Anpassung in den Tunnels auf der Strecke Iselle–Domodossola auf die Vier-Meter-Eckhöhe bis Ende 1994 zu realisieren habe. Diese Bauerei ist heute noch nicht vollendet. Auch hier ist man nicht so pingelig genau, wenn es um die Einhaltung von Jahrszahlen geht. Bis jetzt hat daraus niemand eine Staats- oder Völkerrechtsaffäre gemacht.

Nun zum Alpenschutzartikel: Auch er kann nicht bis 2004 zeitgerecht umgesetzt werden – aus den genannten Gründen. Seine Umsetzung hängt vielmehr von der Zustimmung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ab. Das ist das viel zentralere Problem als die Frage, welches Loch wir nun zuerst bohren sollen. Wenn es uns nämlich nicht gelingt, den Verkehr mit fiskalischen Anreizen von der Strasse auf die Schiene zu bringen, brauchen wir auch keine neuen Alpentunnels zu bauen; dann droht dort der «Leerstand». Ich habe gestern bereits in meinem Eintretensvotum darauf hingewiesen.

Im übrigen kann der Alpenschutzartikel auch in bezug auf die Verkehrsarten nicht wortwörtlich umgesetzt werden; auch hier brauchen wir Auslegungshilfen. Wir können ja wegen der Diskriminierungsgefahr gegenüber dem Ausland nicht allein den transitierenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze mit fiskalischen Belastungen anpacken, sondern wir müssen alle Verkehrsarten – den Binnenverkehr, den Zulaufverkehr in die Schweiz und den Weglaufverkehr aus der Schweiz – erfassen. Hüten wir uns sowohl in bezug auf das Transitabkommen als auch für die Umsetzung des Alpenschutzartikels vor Wort- und Zahlenklaubereien. Es geht um die richtige Richtung, und es geht um die sinngemässe Auslegung.

Noch ein letzter Hinweis: Die bundesrätliche Vorlage enthält in den Kostenschätzungen für alle diese Probleme, vor allem auch in bezug auf die «Geologie», eine generelle Finanzierungsreserve von 15 Prozent. Damit sind eben terminliche Verzögerungen und andere Schwierigkeiten abgedeckt. Ich bitte Sie nach wie vor, bei der Fassung der Kommissionsmehrheit zu bleiben und ihr in dieser entscheidenden Frage zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich erlaube mir, zunächst auf den Antrag Zimmerli, welchem sich Herr Cavadini Jean angeschlossen hat, und die damit verbundenen Fragen ein-

zugehen. Was den Antrag Zimmerli projektseitig betrifft, widerspricht er der Netzvariante, welche Ihnen der Bundesrat vorschlägt. Ich komme nachher auf die Vorteile der Netzvariante noch zurück.

Die Bedenken richten sich aber vor allem auch gegen den mit dem Antrag Zimmerli verbundenen Finanzierungsgedanken. Ich habe heute morgen bei den Anträgen Spoerry und Darnioth gesagt, dass jeweils das vorgeschlagene Projekt und seine Finanzierung zu kombinieren seien. Herr Zimmerli schlägt einen Verzicht auf die 10 Rappen Treibstoffzoll vor. Nun klärt der Antrag nicht, ob die zurückgestellten Projektteile Gotthard und Zimmerberg in die Finanzierung einbezogen werden oder nicht. Heute hat Herr Zimmerli erklärt, dass sie nicht einbezogen werden. Das führt mich dazu, Ihnen darzulegen, dass sich ohne den Einbezug von Gotthard und Ceneri in die Finanzierung folgende Kennzahlen ergeben: Die Baukosten betragen total ungefähr 16 Milliarden Franken. Ohne Treibstoffzoll müssten die vorgesehenen Einnahmen bis gegen das Jahr 2030 erhoben werden. Bezüglich Baukostenfinanzierung würde das die Verschuldung von 25 Prozent bei weitem übersteigen. Während der Hauptphase der Bauarbeiten müssten rund zwei Drittel der Mittel auf dem Kapitalmarkt beschafft werden.

Finanzierungsseitig weist somit der Antrag Zimmerli folgende Nachteile auf: Eine sehr lange Zeitdauer der Zweckbindung; über mehrere Jahre hinweg erfolgt weitgehend eine Finanzierung über Verschuldung und über etwa 30 Jahre erstreckt sich eine grosse Unsicherheit über den Einnahmenverlauf. Die Finanzierung des Gotthards selbst bliebe dann völlig offen und unklar.

Um die Verschuldung auf 25 Prozent zu begrenzen, müsste der Beschluss bis ins Jahr 2030 verlängert werden. Zwischenzeitlich würde die Bevorschussung auf gegen 6 Milliarden Franken ansteigen, und diese müsste nachher während 20 Jahren abgetragen werden. Wenn Sie eine Grafik vor sich haben, würde es am Anfang einen riesigen Buckel geben.

Die Finanzierung der zurückgestellten Projekte Gotthard und Zimmerberg wäre somit ungelöst. Daneben schlägt Ihnen der Bundesrat die Netzvariante vor, und auch deshalb ist er mit dem Antrag Zimmerli nicht einverstanden.

Was den Antrag der Minderheit IV (Bisig) angeht, möchte ich folgenden Irrtum richtigstellen: Heute werden auf dem Hucklepackkorridor ungefähr 105 000 Sendungen transportiert. Mit den Investitionen – im gesamten 530 Millionen: 100 für die Rampe, 150 für den Strom, 250 für das übrige Streckennetz und die Zufahrten – könnte man diese Sendungen auf etwa 200 000 bis 300 000 Einheiten steigern.

Diese Angaben sind nicht zu verwechseln mit denjenigen auf dem Falblatt, das vorhin gezeigt wurde. Dieses Dossier «Extra» der SBB spricht nämlich vom Zustand nach der Realisierung beider redimensionierten Basistunnel, also kann man den Vergleich mit dem heutigen, zu verbessernden Hucklepackkorridor nicht machen. Ich verweise auch auf das Votum von Frau Beerli.

Es wird natürlich darum gehen, am Lötschberg das Angebot des Personenverkehrs aufrechtzuerhalten. Es kann nicht angehen, dass hier anstelle des Basistunnels eine «rollende Landstrasse» eingerichtet wird, die dann in den gewünschten Frequenzen den gesamten Personenverkehr – also ein Hauptmotiv der betroffenen Region für den Lötschbergtunnel – vollständig verdrängen würde. Ich habe das gestern schon beim Eintreten gesagt. Vergessen Sie vor lauter Gütern und Einheiten und Hucklepack und Contalner die Menschen nicht – die Touristen und Schweizerinnen und Schweizer, die ins Ausland reisen und diese Hochgeschwindigkeitslinien benutzen möchten!

Es geht jetzt um Pro und Contra Netz, und ich habe in der Eintretensdebatte die Meinung des Bundesrates ausführlich dargelegt. Ich will das nicht alles wiederholen. Ich erlaube mir nur, Stichworte nochmals in Erinnerung zu rufen.

Die Alpenschutz-Initiative ist gültiges Verfassungsrecht, und wir haben sie, das ist ein nationaler Auftrag, umzusetzen. Das Transitabkommen haben wir – zum Teil unsere Vorgänger – in dieser Art und Weise angeboten, und wir sind nun in

der entsprechenden Verpflichtung. Wohlverstanden, es ist nicht so, dass eine Etappierung als solche das Transitabkommen verletzen würde, sie wäre durchaus möglich. Hingegen ist der Sinn des Transitabkommens natürlich der, dass der anfallende Güterverkehr rechtzeitig abgenommen werden kann, also muss die Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Und dafür schlägt Ihnen der Bundesrat die Netzvariante, d. h. die gleichzeitige Errichtung der Basistunnels vor.

Ein weiteres Argument für den Bundesrat war natürlich, dass nicht eine einzige Region – die Region Zürich –, sondern auch die Achse Basel–Bern–Wallis gestärkt werden soll. Das war nicht das einzige Motiv, aber eines, das Sie ebenfalls berücksichtigen mögen.

Wenn Sie den Lötschberg-Basistunnel zurückstellen, erfolgt eine Verkehrskonzentration anstatt eine Verkehrstreuung, welche der Bundesrat anstrebt. Dies kann sich, sobald die Ausbauforderungen gestellt werden, direkt auf die Investitionskosten auswirken, sowohl innerhalb des Neat-Perlmeters – Uri und Tessin – als auch ausserhalb beim Vier-Meter-Hucklepackkorridor. Der Gotthard allein zieht möglicherweise weitere Ausbauten nördlich von Arth-Goldau nach sich, mit Kosten zwischen 4 und 7 Milliarden Franken. Wir haben in der Botschaft auf Seite 25 die entsprechenden Ausführungen gemacht.

Es gibt auch die Terminrisiken. Gestützt auf die geologische und bautechnische Beurteilung der Risiken muss das wahrscheinliche Inbetriebnahmedatum des Gotthard-Basistunnels um einige Jahre hinausgeschoben werden. Bis 2005 könnte allenfalls der Zimmerbergtunnel in Betrieb genommen werden. Der Lötschberg-Basistunnel kann aus heutiger Sicht bis zum Jahr 2006 realisiert werden.

Die Geologie ist überall ein gewisses Risiko. Immerhin war die Pioramulde schon immer bekannt, aber nicht deren Ausmasse, auch heute noch nicht. Es wird erst im ersten Quartal des nächsten Jahres festgestellt sein, auf welcher Länge und Höhe die Pioramulde sich tatsächlich präsentiert.

Beachten Sie auch das Verfahren: Die Dauer bis zur Bewilligung wird für die Lötschbergachse positiver beurteilt als für die Gotthardachse. Neue Wirtschaftlichkeitsstudien zeigen, dass sich eine höhere Rentabilität beim Lötschberg und nicht beim Gotthard ergeben wird. Wenn Sie den Gotthard-Basistunnel zurückstellen, wird die Schweiz ihren nationalen und internationalen Verpflichtungen – Alpenschutzartikel und Transitabkommen – nicht nachkommen können. Das erklärte Umlagerungsziel im Transitverkehr und die Umsetzung des Alpenschutzartikels verlangen die Netzlösung.

Eine einzige Bemerkung erlaube ich mir noch zum Schluss. Es wurde dem Bundesrat oft vorgeworfen, er habe die Lösung gewählt, die dann mehrheitsfähig sei, d. h., er habe gewissermassen den kleinsten gemeinsamen Nenner gesucht. Das wäre nur dann ein Vorwurf, wenn es das einzige Argument des Bundesrates gewesen wäre. Das war es aber nicht. Ein weiteres sind die bereits erwähnten verkehrstechnischen Randbedingungen. Das war auch ein Argument, und ich fühle mich darin ein wenig bestärkt, wenn ich diese Debatte hier verfolgt habe. Es war eine heftige Debatte. Es war von Projektabschlachten die Rede, von Schlachtrössen, die im Sumpf versinken – solche dramatische Vergleiche habe ich gehört. Ähnlich wird es tönen, wenn das Ganze zur Volksabstimmung kommt und Sie nicht einer Netzvariante zugestimmt haben. Bei einem relativ geringen Unterschied bei der Gesamtfinanzierung eine mehrheitsfähige Lösung zu finden, ist nicht nur von Übel, das kann durchaus zum Wohle dieses Landes sein. Ich möchte diejenigen – ich weiss leider nicht, wie viele es sind –, die noch zweifeln und die nicht «pro domo» gesprochen haben, aufrufen, sich jedenfalls gewissermassen «in dubio pro rete», für die Netzvariante, zu entscheiden.

Le président: Nous votons d'abord sur l'article 23 alinéa 2 lettre a. La proposition de la minorité II a été retirée au profit de la proposition Zimmerli. Je vous propose d'opposer la proposition de la majorité à celle de M. Zimmerli; le résultat de ce vote serait opposé à la proposition de la minorité I.

Brändli Christoffel (V, GR): Wir stehen vor einer sehr heiklen Abstimmung. Ich meine, es sei sehr wichtig, dass wir genau nach dem Wortlaut von Artikel 64 unseres Geschäftsreglementes vorgehen und nicht die Ergebnisse durch Umstellungen vielleicht sogar verfälschen. Das würde diese Vorlage zusätzlich belasten.

Es geht hier um Hauptanträge. Artikel 64 Absatz 2 unseres Geschäftsreglementes lautet: «Sind mehr als zwei Hauptanträge gestellt worden, werden zuerst in eventueller Abstimmung hintereinander die Anträge einzelner Ratsmitglieder, der Antrag des Bundesrates und die Anträge der Kommissionsminderheiten einander gegenübergestellt. Das Resultat aus der letzten Abstimmung wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt.» Es bestehen in bezug auf diesen klaren Wortlaut keine Interpretationsmöglichkeiten.

Ich beantrage Ihnen deshalb, diese Abstimmung nun nicht durch andere Verfahren zu belasten, sondern die Abstimmung nach dem Wortlaut von Artikel 64 unseres Geschäftsreglementes durchzuführen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe es bereits in meinem letzten Votum angetönt. Ich teile die Meinung von Kollege Brändli. Ich habe die Frage mit dem Ratspräsidenten besprochen. Ich schwankte, ob seine Version oder diejenige von Herrn Brändli die richtige sei. Von der Sache her könnte man ohne weiteres nach der Version des Präsidenten abstimmen, aber wir haben ein Ratsreglement. Dessen Artikel 64 Absatz 2 ist klar, und ich meine, es sei etwas störend, wenn der Hauptantrag der Kommissionsmehrheit einem Einzelantrag gegenübergestellt wird.

Ich schätze Kollege Zimmerli sehr hoch, das weiss er. Ob das heute auf Gegenseitigkeit beruht, weiss ich nicht mit letzter Sicherheit. Aber Sie verstehen, dass ich vom Einzelantrag Zimmerli spreche. Das geht so nicht! Sie dürfen jetzt nicht meinen, man könne über das Abstimmungsprozedere irgendwelche materiellen Vorteile einhandeln. Halten Sie sich bitte an das Reglement, stimmen Sie dem Ordnungsantrag Brändli zu, und führen Sie die Abstimmung durch, wie er es dargelegt hat.

Zimmerli Ulrich (V, BE): Auch ich schätze – damit die Blumen zurückgegeben sind – Herrn Loretan sehr.

Natürlich haben Herr Brändli und Herr Loretan bei summarischer Prüfung den Wortlaut des Reglementes für sich. Ein Reglement ist nicht dazu da, eine logische Entwicklung der Entscheidabfolge auszukschlüssen. Selbstverständlich ist wichtig, was wir hinsichtlich des Abstimmungsmodus beschliessen.

Worum geht es? Die beiden alternativen Etappierungen sind genau gleich nahe beim oder genau gleich weit entfernt vom Vorschlag des Bundesrates. Nach dem Votum von Herrn Bundesrat Leuenberger kann darüber nicht der geringste Zweifel bestehen.

Wenn man nun einer taktischen Abstimmung nicht Tür und Tor öffnen will und zudem logisch vorgehen will, dann bleibt nicht anderes übrig, als zuerst zu bereinigen, welche Etappierung einer Netzvariante gegenübergestellt wird. Etwas anderes würde niemand in diesem Land verstehen. Es würde niemand verstehen, wenn wir uns jetzt nach einer sturen Interpretation des Wortlautes die Entscheidungsfreiheit nähmen, die wir nach dieser langen Debatte haben müssten. Es steht dem Rat frei, dieses Reglement im Einzelfall anzuwenden oder formell, demokratisch, zu beschliessen, dass man einen anderen Abstimmungsmodus wählt.

Ich möchte Sie bitten, darüber abzustimmen, wie wir abstimmen wollen.

Cavadini Jean (L, NE): Puisqu'on a évoqué le souvenir de la proposition de minorité que MM. Delalay, Gentil et moi-même avions présentée et que nous avons retirée au profit de la proposition Zimmerli qui reprenait l'idée que nous avions formulée en commission, en la complétant par le projet de financement qui avait notre approbation, j'aimerais simplement dire que je suis absolument de l'avis développé

par M. Zimmerli, lequel a dit excellemment en allemand ce que je dirais plus mal en français.

Le président: Alors, je vous propose ceci: solution A (premier vote, priorité Gothard contre priorité Löttschberg) et solution B proposée par M. Brändli (premier vote, priorité Löttschberg contre minorité I).

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Präsidenten	23 Stimmen
Für den Antrag Brändli	21 Stimmen

Weber Monika (U, ZH): Ich möchte nur einen Satz zu Protokoll geben. Der Präsident hat die Abstimmungsfrage vorhin sehr schön mit «Lösung A» und «Lösung B» formuliert. Aber ich möchte hier im Klartext sagen: Wir haben jetzt gegen das Reglement beschlossen!

Le président: Il en est pris note; le Conseil a toujours la possibilité de décider autrement que le règlement.

Nous allons voter: premier vote, majorité de la commission (c'est-à-dire priorité au Gothard) contre la proposition Zimmerli et minorité II (priorité au Löttschberg).

Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	28 Stimmen
Für den Antrag Zimmerli/Minderheit II	17 Stimmen

Le président: Deuxième vote. Nous opposons la proposition de la majorité de la commission à celle de la minorité I (= Conseil fédéral).

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	17 Stimmen

Cavadini Jean (L, NE): Je demande que nous puissions reprendre le vote concernant la deuxième possibilité qui a été soumise à notre approbation tout à l'heure, c'est-à-dire entre la proposition de la majorité de la commission et le projet du Conseil fédéral (solution du réseau). Il y a eu ici une mauvaise compréhension de la procédure que vous avez proposée et nous sommes plusieurs à avoir eu le sentiment de n'avoir pas compris la procédure suggérée.

Nous vous proposons de reprendre ce vote si vous le voulez bien. Ça ne changera d'ailleurs pas la majorité, mais ça lui donnera une autre couleur.

Schüle Kurt (R, SH): Vorhin haben wir eine Abweichung vom Reglement beschlossen. Was jetzt Herr Cavadini vorschlägt, ist ein Rückkommen auf unsere Entscheidung betreffend die Netzvariante; es wäre vorweg also über Rückkommen zu entscheiden, weil sich das aus der ersten Abstimmung als Konsequenz so ergeben hat.

Le président: Nous votons sur la proposition de M. Cavadini de refaire le deuxième vote.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Cavadini Jean	24 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen

Le président: Dans la répétition du deuxième vote, nous opposons la proposition de la majorité de la commission (variante en réseau, priorité Gothard) à celle de la minorité I et du Conseil fédéral (variante en réseau sans construction par étapes).

*Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a**Definitiv – Définitivement*

Für den Antrag der Minderheit I	23 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	22 Stimmen

Brändli Christoffel (V, GR): Wir haben jetzt genau die Situation, die wir nicht haben sollten. Wir haben eine Abstimmung durchgeführt, die im Widerspruch zum Reglement steht, und haben ein Resultat erhalten, das so nicht nach aussen transportiert werden kann. Ich stelle, genau wie das Herr Cavadini vorhin gemacht hat, einen Rückkommensantrag. Ich bitte Sie, nochmals abzustimmen und diese Abstimmung wirklich reglementsconform durchzuführen.

Schiesser Fritz (R, GL): Was sich hier nun abzeichnen beginnt, ist unseres Rates unwürdig. Wir haben in einem Rückkommensantrag darüber entschieden, dass wir die Abstimmung noch einmal durchführen. Wir haben diese Abstimmung durchgeführt. Es hat eine knappe Mehrheit bzw. eine knappe Minderheit gegeben. Ich bitte Sie, diesen Entscheid jetzt zu akzeptieren und weiterzufahren. Wir werden sehen, wie das weitere Schicksal dieser Vorlage aussieht. Aber wenn wir beginnen, jedes Resultat, das knapp ausfällt, in Frage zu stellen, dann kommen wir in diesem Rat nicht weiter.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Brändli	13 Stimmen
Dagegen	20 Stimmen

Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bin Ihnen eine Erklärung schuldig, nachdem Herr Bisig gesagt hat, die Fassung gemäss Minderheit IV decke sich bei Buchstabe b inhaltlich mit der Formulierung der Mehrheit. Das ist richtig. Ich frage ihn als Sprecher der Kommissionsminderheit jetzt, ob er seine Formulierung, die inhaltlich mit derjenigen der Mehrheit deckungsgleich ist, zugunsten der Formulierung der Mehrheit zurückzieht. Wenn nicht, dann stimmen Sie bei Buchstabe b, wenn es um Mehrheit und Minderheit IV geht, nur noch über Formulierungsfragen ab!

Le président: Je vous propose le mode de vote suivant: Nous opposons la proposition du Conseil fédéral et de la minorité I à la proposition de la minorité III.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit I	25 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	8 Stimmen

Abs. 2 Bst. c – Al. 2 let. c

Weber Monika (U, ZH), Sprecherin der Minderheit: Die Litera c bezieht sich auf die sogenannte Integration der Ostschweiz, und diese wird durch die Linie St. Gallen–Zürich gewährleistet. Unter demselben Titel finden Sie in der Botschaft auch einen kleinen Abschnitt, der heisst: «Die lokalen Ausbauten auf der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ werden entsprechend dem Angebots- und Betriebskonzept neu definiert und gegenüber der ursprünglichen Vorlage re-dimensioniert.»

Es geht also um die Strecke St. Gallen–Pfäffikon. Diese Strecke soll ausgebessert werden; die Sanierungsmassnahmen kosten uns 80 bis 100 Millionen Franken. Die Frage stellt sich, ob man den Betrag in das Neat-Paket verpackt oder nicht; ich bin der Meinung, dass man das nicht tun sollte. Sicher glaubt niemand in diesem Saal, dass die Strecke St. Gallen–Pfäffikon mit der reizenden Schweizerischen Südostbahn (SOB) ein Teil der Neat bzw. ein Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke ist. Das heisst im Klartext: Man will die SOB retten; das ist an sich legitim. Es ist auch legitim, die Sanierungsmassnahmen zu machen. Aber ich denke, es geht ganz klar darum, dass man hier zwischen der Neat und dem

SBB-Investitionsprogramm trennt. Was ich schon vorher bezüglich der Elektrifizierung der Lötschbergvariante gesagt habe, ist auch hier ganz entscheidend: Diese Strecke St. Gallen–Pfäffikon fällt unter das SBB-Investitionsprogramm und gehört nicht zur Neat.

Der Anschluss der Ostschweiz ist über die Strecke St. Gallen–Zürich gewährleistet; da haben die Ostschweizer nichts zu klagen. Sagen Sie nicht, die Ostschweiz partizipiere über die SOB an der Neat! Es wäre wirklich fragwürdig, wenn man so etwas sagen würde.

Ich bin mir gar nicht sicher, ob wir jetzt richtig verfahren, weil wir letztlich die Netzvariante beschlossen bzw. dem Bundesrat zugestimmt haben. Das heisst im Grunde genommen, dass wir nicht mehr so verfahren können, wie das Konzept es in seinem Aufbau vorsieht. Im Grunde genommen müssen wir dem Bundesrat folgen, und der hat ein Konzept.

Onken Thomas (S, TG), Sprecher der Minderheit: Einen Vorteil hat das Ergebnis, das wir vorhin nach einigen Wenn und Aber erreicht haben, die Zustimmung zur Netzvariante, nämlich: dass sie mich in bezug auf das Anliegen, das ich hier vortrage, entlastet.

Ich muss sagen, dass ich ein wenig ein schlechtes Gewissen gehabt hätte, den Hirzeltunnel vorzuschlagen und zu verteidigen, wenn ein Lötschberg-Basistunnel in eine zweite Etappe verwiesen worden wäre. Das ist nun aber nicht der Fall. Vielmehr kommt man erneut mit einer maximalen Lösung für 25 Milliarden Franken, d. h. dem gleichzeitigen Bau zweier Tunnels durch die Alpen. Diese Lösung möchte man durch die Volksabstimmung bringen. Da, muss ich mir nun sagen, wird man vielleicht auch die 180 Millionen Franken finden, mit denen die Ostschweiz in dieses Konzept eingebunden und zufriedengestellt werden kann.

Ich stelle hier keinen Pro-forma-Antrag. Ich halte nicht noch schnell das Hirzselfähnchen ein wenig hoch und schwenke es, sondern ich vertrete das Anliegen eines Landesteils mit aller Ernsthaftigkeit, mit allem Engagement, und ich hoffe, es überzeugend begründen zu können. Es ist immerhin der Antrag der Ostschweizer Regierungen, gemeinsam gestellt und trotz unterschiedlicher Positionen bisher auch sehr geschlossen, sehr kohärent vertreten.

Wenn der Kommissionspräsident in seinen Ausführungen heute morgen gesagt hat, man könne doch nicht jedem «Kantönl» sein «Löchli» bauen, dann ist das nicht nur billige Stimmungsmache, wie ich hier ganz klar sagen muss, sondern auch ein Affront gegenüber den Ostschweizer Kantonsregierungen, die mit guten Gründen für diese Lösung eintreten. Es geht hier nicht um ein kleinkariertes Sonderinteresse, in das sich unsere Regierungen verblissen haben, sondern es geht um den Anspruch, ernst genommen zu werden, gleich behandelt zu werden wie andere Landesteile auch.

Ich räume ein, dass da vielleicht auch ein wenig staatspolitische Empfindlichkeiten mit im Spiel sind, aber die muss man eben auch ernst nehmen.

Der Hirzeltunnel ist nichts Neues, er war bereits in der Vorlage von 1991 integriert. Dort hat man zu dieser Anbindung der Ostschweiz ausdrücklich ja gesagt. Damals hieß man diesen direkten Zugang für die Ostschweizer Kantone und ihre Wirtschaft nicht nur sachlich für notwendig, sondern man hat ihn auch gutgeheissen, um eine mehrheitsfähige Vorlage zu erreichen.

Wenn es jetzt nach dem Willen des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit geht und der Hirzeltunnel aus der Vorlage herausgestrichen wird, ist es eben doch so, dass man uns etwas wegnimmt; dass man etwas, das im ursprünglichen Konzept enthalten war, nicht mehr gewähren will. Damit fehlt für die Ostschweiz ein Bindeglied, es fehlt der direkte Zugang. Anders, als das im Antrag der Kommissionsmehrheit beim Lötschberg-tunnel gewesen wäre, wären wir eben überhaupt nicht mehr in das Konzept integriert, und der Bau des Hirzeltunnels käme allenfalls erst weit über das Jahr 2017 hinaus in Betracht. Ich bitte Sie daher, allenfalls eventueller dem Antrag Schmid Carlo zuzustimmen, der das verhindern will.

Ich möchte feststellen, dass der Hirzel kein regionales Problem ist, sondern er ist auch ein Baustein in einem internationalen Verkehrskonzept. Deshalb haben die Ostschweizer Regierungen hier die rückhaltlose Unterstützung von Baden-Württemberg, von Bayern und auch von Vorarlberg. Baden-Württemberg und Bayern, das wissen Sie, Herr Bundesrat, sind mit dem Abkommen, das Sie und Herr Wissmann abgeschlossen haben, gar nicht einverstanden. Sie sind in dieser Frage übergangen worden. Der bundesdeutsche Föderalismus hat hier offenbar ungenügend gespielt. Wenn man dann im nachhinein noch eine kleine Protokollerklärung unterschrieben hat, ist das gleichwohl kein valabler Ersatz für einen echten und viel nachhaltigeren Einbezug dieser Bundesländer in den Zulauf zur Schweiz.

Die Gründe, die angeführt werden können, sind einerseits die wachsenden Güterverkehrsströme, die eine direkte Zufahrt durch die Schweiz nach Süden suchen. Wir stellen fest, dass jetzt aus dem östlichen Teil Baden-Württembergs und aus dem westlichen Teil Bayerns weite Wege gefahren werden müssen, um gleichwohl noch auf diese Neat-Achsen zu kommen. Man mutet diesen Regionen – und teilweise auch der Ostschweiz – den Umweg über Basel zu, damit alles durch dieses Einfallstor auf die Neat-Achse gebracht werden kann. Das, was zuvor zugunsten der Netzvariante angeführt worden ist – dass damit der Nutzen, aber auch die Risiken besser verteilt würden –, gälte doch eigentlich gerade auch hier. Ohne attraktive Angebote, ohne eine Verbesserung der Infrastruktur – diese würde der Hirzel bringen! – gibt es die Verlagerung und bessere Verteilung nicht, werden wir weiterhin diese Konzentration, diese Ballung auf die Rheintalachse, haben. Es ist nicht gottgegeben, dass dort 80 Prozent des Güterverkehrs durchfließen, sondern es ist das Resultat einer einseitigen Infrastruktur, einer Vernachlässigung – auch auf deutscher Seite, aber eben auch in der Ostschweiz – des direkten Zugangs zur Neat. Ich erwähne nur am Rande, dass damit auch eine sehr starke, potente Wirtschaftsregion benachteiligt wird, weil sie im Windschatten bleibt, weil sie verkehrspolitisch weniger erschlossen wird als andere Gebiete. Dagegen wehren wir uns.

Der Hirzel ist zum zweiten aber auch ein Bindeglied in Sachen Personenverkehr. Es würde eine neue, direktere, schnellere Verbindung aus der Ostschweiz in die Zentralschweiz, nach Zug und Luzern, geschaffen. Doch auch hier spielt wiederum eine internationale, übergeordnete Komponente mit, denn der Hirzel ist für die deutsche Seite ein Instrument, um Druck auf Bonn aufzusetzen, um diese deutschen Strecken, die nicht im allerbesten Zustand sind – Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Bregenz und München–Kempten–Lindau–Bregenz –, aufzuwerten, also auszubauen. Wenn sie den Tatbeweis der schweizerischen Seite haben, dass wir bereit sind, etwas zu machen, werden sie es ihrerseits auch tun. Wird der Hirzel aus dem ganzen Konzept herausgehoben, wird das unterbleiben. Dann wird auch die schöne Erklärung, dass Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden werden sollen, de facto nicht mehr viel nützen.

Die Alternative, die uns angeboten wird – der Zimmerberg –, ist auf Dauer keine Lösung. Der Verkehrsraum Zürich ist ohnehin schon stark belastet. Wenn man jetzt auch noch Güterzüge über Zürich führen will, mindestens um Teil, dann schränkt das dort erneut die Kapazitäten ein, die für den Personenverkehr erhalten werden müssen. Wir hatten jüngst schon Mühe, probeweise eine direkte Schnellzugsverbindung aus dem Raum Konstanz-Kreuzlingen über Weinfelden nach Zürich einzuführen, weil die Kapazitäten so knapp waren. Deshalb sollten sie nicht noch zusätzlich durch neue Güterverkehrszüge erschwert und beeinträchtigt werden.

Aus allen diesen Gründen bitte ich Sie nun wirklich eindringlich um diese Investition von rund 180 Millionen Franken. Verweigern Sie diesen Beitrag nicht, denn er ist von der Sache her begründet. Mit einem vergleichsweise geringen Aufwand kann ein beträchtlicher zusätzlicher Nutzen geschaffen werden. Mit einem vergleichsweise geringen Beitrag kann aber auch staatspolitisch in dem Sinn etwas gewonnen werden, als die Ostschweiz, die sich jetzt ausgeschlossen fühlt,

wieder eingebunden wird und weiterhin zu diesem Konzept stehen kann.

Ich bitte Sie um Zustimmung zum Antrag der Minderheit V.

Gemperl Paul (C, SG): Ich möchte vorerst festhalten, dass ich grundsätzlich den Antrag der Minderheit V vollständig unterstütze. Ich stehe voll hinter diesem Antrag, und ich werde Ihnen am Schluss noch sagen, weshalb ich trotzdem in diesem Zusammenhang einen Eventualantrag gestellt habe. Ich möchte darauf hinweisen, dass das Problem, das hier behandelt wird, im Zusammenhang mit der Ostschweiz nicht einfach als Randproblem behandelt werden kann. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass es der Ostschweiz nicht einfach darum geht, aus diesem Handel noch eine Trophäe mit nach Hause zu nehmen, sondern es geht um ein ernsthaftes Anliegen. Ich hoffe, dass es mir gelingt, Sie von diesem Anliegen zu überzeugen.

Das Anliegen, das wir hier vertreten, ist nicht allein ein Postulat der Gerechtigkeit in dem Sinne, dass alle Landesgegenden angemessenen Zugang zur Nord-Süd-Verbindung erhalten sollen, sondern es geht auch darum, dass die «rollende Strasse» auch für die Ostschweiz optimiert wird und dass auch in unserem Gebiet die Alpen-Initiative tatsächlich umgesetzt werden kann.

Die Kommission will aufgrund von Artikel 23 Absatz 1 Einleitung, Bundesbeschluss A, sowohl die West- als auch die Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anschliessen. Dieser Antrag der Kommissionsmehrheit ist zu begrüssen; wir haben das in der Ostschweiz ausdrücklich positiv hervorgehoben.

Der Anschluss der Ostschweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn für den Personenverkehr trägt wesentlich zur Erhöhung der Standortgunst der Ostschweiz bei und sichert eine regional ausgewogene Erschliessung der Schweiz. Stuttgart und München sind wichtige Knotenpunkte im Intercitynetz der Deutschen Bahn. Eine bessere Infrastruktur auf den Strecken Zürich–St. Gallen–Bregenz–Lindau–München und Zürich–Schaffhausen–Stuttgart trägt dazu bei, dass die Personenverkehrsverbindungen aus der Ostschweiz nach München und Stuttgart gegenüber heute beschleunigt und attraktiver gestaltet werden können.

Nun ist aber hier ein ganz wichtiger Hinweis zu machen – ich möchte Sie bitten, das zur Kenntnis zu nehmen, denn ich habe nicht den Eindruck, dass die Kommission diesen Sachverhalt genügend gewürdigt hat –: Die Aussicht auf bessere Personenverkehrsverbindungen nach München und Stuttgart vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die Bundesrepublik Deutschland nur bereit ist, auf den Achsen München–Lindau und Stuttgart–Schaffhausen zu investieren, wenn die Achsen auch für den Güterverkehr genutzt werden können. Das steht ganz eindeutig in der baden-württembergischen Verkehrsplanung.

Dies bedingt in der Schweiz weiterführende Anschlusslinien aus dem Bodenseeraum zur alpenquerenden Nord-Süd-Achse am Gotthard. Aus diesem Grunde ist eine Direktverbindung Bregenz–St. Margrethen–Sargans–Wädenswil–Hirzel–Arth-Goldau für den Güterverkehr unabdingbar, wenn die Eurocitystrecken Stuttgart–Zürich und München–Zürich auch im Personenverkehr aufgewertet werden sollen. Der Konnex ist vorhanden, man kann ihn einfach nicht wegdiskutieren. Die Deutschen werden auf diesen Strecken nicht investieren, wenn sie nicht auch für den Güterverkehr erschlossen werden können und in der Schweiz abgenommen werden; das ist das Entscheidende: Diese Linien müssen bei uns abgenommen werden.

Die zuständigen deutschen Minister von Baden-Württemberg und von Bayern, die Regierungen, sind ohne weiteres bereit, das zu bestätigen. Man hat Sie leider nicht eingeladen, aber Sie hätten das dort erfahren.

Zur Frage, ob denn dieser Ausbau auch notwendig sei: Macht man das nur den Deutschen zullebe? So ist es nicht. Auch von der Sache selber her rechtfertigt sich ein Ausbau in diesem Bereich. Aus dem Ostteil des deutschen Bundeslandes Baden-Württemberg stammt mehr als die Hälfte des Gütervolumens im Italienverkehr dieses Landes. Es kommen

sehr viele Güter aus dem Ostteil von Baden-Württemberg; davon werden aber nur knapp 30 Prozent auf der Schiene transportiert. In den übrigen Gebieten Baden-Württembergs, die bereits gut an den internationalen Schienenverkehr angeschlossen sind, liegen die Bahnanteile über 60 Prozent. Sie sehen also, dass dort, wo Achsen vorhanden sind, wo man verladen kann, die Bahn auch benutzt wird. Aber aus dem Ostteil Baden-Württembergs, auch aus Bayern, kann das Gütervolumen nicht auf die Schiene gebracht werden. Deswegen erfolgt eben der Transport auf der Strasse. Geht man davon aus, dass Transitgüter möglichst auf der Schiene zu transportieren sind, dann ist der Bedarf nach Direktverbindungen im Güterverkehr nach dem Süden eindeutig ausgewiesen.

Herr Bundesrat, wir müssen, um das Bedürfnis zu begründen, nicht bis nach Litauen gehen oder ich weiss nicht wohin, wie heute morgen schon gesagt wurde. Dazu kommt eben doch, dass die Grenzen zu Mittel- und Osteuropa offen sind und bedeutend mehr Güter auch aus diesem Raum Richtung Süden fahren. Seit 1989 ist die Grenze offen; die daraus resultierende Zunahme des Güterverkehrs aus diesen Ländern nach Westen und Süden ist im Zunehmen begriffen. Es besteht die Gefahr – die Deutschen haben eine Autobahn von München an den Bodensee –, dass viel mehr Lastwagen ins Rheintal kommen, dass das Rheintal und damit auch der San Bernardino mit Lastwagen überschwemmt werden.

Letztlich dient die Anbindung der Neat somit auch der Umsetzung der Alpen-Initiative in der Ostschweiz. Wir müssen östlich des Bodensees den Güterverkehr irgendwo auf die Bahn bringen können und ihn dann in den Gotthard lenken. Eine Führung des Schienengüterverkehrs über Lindau–Bregenz–St. Margrethen–Sargans–Hirzel–Gotthard ist deshalb absolut sinnvoll. Dazu kommt, dass die zu überwindenden Steigungen auch für schwere Güterzüge minim sind. Ohne direkten Anschluss an den Gotthard via Hirzeltunnel müsste der Güterverkehr aus der südwestlichen Bodenseeregion Umwegfahrten über das Nadelöhr Zürich und bis in den Kanton Aargau in Kauf nehmen.

Es stellt sich hier auch die Frage – sie ist bisher nicht beantwortet worden –: Ist es sinnvoll, zusätzliche Investitionen im Raume Zürich zu machen, damit man mit diesem Güterverkehr fertig wird, oder wäre es nicht sinnvoller, durch einen Hirzeltunnel einen direkten Zugang aus dem Bodenseeraum an den Gotthard zu schaffen? Es wäre noch zu prüfen, welche Investition schliesslich wirtschaftlicher ist. Umwegfahrten fördern jedenfalls die Wirtschaftlichkeit nicht. Sie sind letztlich auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes nicht sinnvoll.

Wieso kommt man nun dazu, für die Ostschweiz den Anschluss zu fordern, wenn man vorher den Lötschberg in die zweite Priorität verwelsen wollte? Die Argumente brauche ich jetzt nicht mehr darzulegen. Aber ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie jetzt bei der Ostschweiz diese Investition nicht vornehmen, ist diese Landesgegend, nach den Entscheiden, die Sie vorhin getroffen haben, wirklich völlig hintangestellt. Wir hätten im übrigen auch dann, wenn man etappiert hätte, kein schlechtes Gewissen gehabt, weil der Lötschberg immerhin existiert und weil wir hier eine sehr leistungsfähige Linie haben.

Die Ostschweizer Bevölkerung hat der seinerzeitigen Neat-Vorlage zugestimmt, wiewohl der Splügentunnel damals nicht verwirklicht wurde. Ich möchte Sie einfach bitten, hier der Ostschweiz Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, denn es wäre in der Abstimmung fatal, wenn die Ostschweiz auf der ganzen Linie schlecht wegkommen würde.

Nun, die Kosten für den Hirzeltunnel machen etwa 180 Millionen Franken aus. Wenn Sie täglich 20 Züge haben, die Sie über Zürich umleiten müssen, dann haben Sie Mehrkosten, die pro Jahr auf 9 Millionen Franken veranschlagt werden; die Zinsen für den Hirzeltunnel würden 8 Millionen Franken ausmachen. Also ist dies insgesamt gesehen auch von der wirtschaftlichen Seite her absolut tragbar.

Warum nun noch mein Eventualantrag, wenn ich mich hier für den Hirzeltunnel erwärme? Man hat der Ostschweiz vorgeworfen, sie hätte stur und ohne Grund am Hirzeltunnel fest;

der Hirzeltunnel sei nur als Mittel zur Therapie des ostschweizerischen «Randlagensyndroms» da. Das trifft nicht zu. Ich habe daher versucht, mit einem Eventualantrag, wenn der Antrag der Minderheit V nicht durchkommen sollte, wenigstens das Grundanliegen in die Diskussion einzubringen. Und das Grundanliegen heisst: eine Verbindung von der Linie des linken Zürichseefufers zur Gotthardlinie. Der Hirzeltunnel ist uns von den SBB vorgeschlagen worden. Wenn es noch bessere Lösungen gibt, sind wir durchaus bereit, auf diese einzuschwenken. Mein Eventualantrag – von dem ich allerdings hoffe, dass er nicht zur Abstimmung kommt, weil dem Hauptantrag der Minderheit V zugestimmt wird – würde eben erlauben, allenfalls in Zukunft noch eine andere Lösung zu suchen. Man könnte sich zum Beispiel auch einen Ostast des Zimmerbergtunnels vorstellen. Mein Antrag ist nicht räumlich bezogen, nicht auf den Hirzeltunnel fokussiert. Er hat einen funktionalen Charakter.

Ich möchte Sie bitten, notfalls wenigstens meinem Eventualantrag zuzustimmen.

Bisig Hans (R, SZ): Ich muss Sie dringend bitten, den Zug nicht «zu überladen», sonst kommt er bei der Querung von der Ostschweiz zur Zentralschweiz nicht mehr die Rampe hoch! Langsam haben wir tatsächlich Probleme damit.

Wenn wir das Problem sachlich anschauen, müssen wir sagen, dass der Hirzeltunnel für die Integration der Ostschweiz in das Netz der Neat tatsächlich nicht erforderlich ist. Die Ostschweiz bedarf vielmehr der Integration in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz; diese bescheidene, kleine Korrektur am Hirzeltunnel ist nicht erforderlich, würde aber immerhin 180 Millionen Franken kosten. Ich begründe Ihnen das gerne.

Der Hirzeltunnel kann, wenn schon, nur für den Güterverkehr nützlich sein – auf den Personenverkehr kann ich noch zurückkommen –, ausgerechnet im Güterverkehr zeigt sich im Moment kein Marktpotential, das es rechtfertigt, eine zusätzliche Linie zu bauen. Ich spreche von einer zusätzlichen Linie, denn wir haben schon eine; wir beginnen ja nicht bei Null. Diese erwähnten 20 Züge sollen, so ist es vorgesehen, je zur Hälfte von ihrer Herkunft her über Zürich und über Sargans gelenkt werden, und das auf bestehenden Schienen, die diese je 10 Züge pro Tag problemlos, wirklich problemlos, verkraften können. Für dieses bescheidene Verkehrsaufkommen – es geht also nicht um 20 Züge, die letztlich durch den Hirzeltunnel fahren, sondern es geht um 10 Züge – braucht es mindestens in der ersten Etappe, und ich spreche nur von der ersten Etappe, keinen separaten Tunnel.

Der Personenverkehr kann ohne Zeitverlust – im schlechtesten Fall, der berechnet wurde, geht es um 5 Minuten, und das kann ja nicht relevant sein – auf der bestehenden Bodensee-Toggenburg-SOB-Linie geführt und in Goidau in die Gotthardlinie eingespiesen werden. Diese Linienführung ist nicht nur praktisch gleich schnell und gleich bequem, sie ist noch wesentlich attraktiver.

Sie werden es mir verzeihen: Es lohnt sich, den Kanton Schwyz in der ganzen Tiefe und nicht nur dem Zürichsee entlang anzuschauen. Es geht aber hier tatsächlich nicht um diese Frage, sondern es geht darum, wofür wir Geld ausgeben. Wie bringen wir es letztlich zustande, trotz unserem Entscheid noch eine bezahlbare Vorlage zu konstruieren? Für 10 Güterzüge im Tag einen Tunnel zu bauen scheint mir übertrieben! Daran ändert auch der Eventualantrag Gemperl im Prinzip nichts, denn er will das gleiche. Es ist für mich zwar interessant, festzustellen, dass man nicht zwischen Wädenswil-Au und Littl-Baar einen Tunnel führen muss. Er definiert den Raum wesentlich grosszügiger und erlaubt einen grösseren Planungsspielraum.

Ich habe übrigens die gleiche Idee schon in der Kommission eingebracht und zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Pläne in der Schubiade liegen, dass aber niemand mehr grosse Lust und Bereitschaft hat, in einer zweiten Etappe von diesem Konzept Hirzeltunnel abzuweichen. Der kurze Bogen Bahnhof Thalwil, den ich ins Gespräch gebracht habe, scheint mir, wenn schon, nach wie vor die logischere Lösung, weil sie die gleichen Zwecke erfüllt und für den anfallenden

Güterverkehr absolut genügend ist. Das ändert am Grundprinzip nichts; und dieser kurze Bogen würde wenigstens durch den Eventualantrag Gemperli ermöglicht. Man wäre nicht festgefahren.

Ich habe in der Kommission zur Kenntnis nehmen müssen, dass man nicht daran denkt, vom Hirzeltunnel abzuweichen, sondern der Meinung ist, er gehöre in die zweite Etappe. Dieser Meinung bin ich ganz klar auch: Er gehört in die zweite Etappe, wie alle Zufahrten in die zweite Etappe gehören, wenn wir den Karren nicht überladen und tatsächlich eine einigermassen mehrheitsfähige Vorlage basteln wollen.

Ich bitte Sie, bei den grundsätzlichen Beschlüsse zu bleiben und nicht hier und dort auszuweichen. Die Interessen der Ostschweiz sind im Grundsatz mit der Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicher wesentlich besser berücksichtigt. Sie ist gleich wie die Westschweiz und wie die Region Basel gehalten.

Schmid Carlo (C, AI): Letzten Donnerstag haben wir in Appenzell unseren Bundespräsidenten empfangen, und bei dieser Gelegenheit hat mir Herr Bundespräsident Delamuraz zugerufen: «Mein lieber Carlo, die Ostschweiz existiert!»

Wir wollen schauen, ob es tatsächlich stimmt. Nachdem es auch nicht mehr ganz sicher ist, dass Fraktionsangehörige ihrem Bundesrat folgen, wäre ich doch wenigstens dankbar, wenn die Mitglieder der freisinnig-demokratischen Fraktion in diesem Rat die Worte ihres Bundespräsidenten honorieren würden, Herr Bisig.

Im Ernst: Ich ergreife das Wort, weil ich einen Eventualantrag gestellt habe für den Fall, dass Sie den Antrag der Minderheit V (Onken, Uhlmann) ablehnen. Dieser Eventualantrag entfällt, weil er konzeptionell zum Antrag der Mehrheit gepasst hat. Im Kontext der Minderheit I ist er nicht mehr denkbar; er passte in die Etappierung hinein, und ohne Etappierung entfällt er.

Ich nehme aber die Gelegenheit wahr, hier doch noch zu unterstreichen, was insbesondere Herr Onken und Herr Gemperli gesagt haben. Ich meine, es sei hier der Ort, auch etwas von Staatspolitik zu sprechen. Nachdem Sie die bundesrätliche Variante vorgezogen haben, geht es meines Erachtens nun wirklich darum, die Ostschweiz nicht «abzuhängen»; dass Sie hier in einer Geste der Weisheit auch die Ostschweiz mit dem Kernland der Schweiz – zwischen Zürich und dem Gotthard, aber auch der Romandie – gleichstellen. Wir müssen diese feine Balance wahren, wenn wir mit dieser schweren Vorlage auch im Volk der Ostschweiz über die Runden kommen wollen. Ich bitte Sie daher schon aus diesem Grund, dem Antrag der Minderheit V zuzustimmen.

Herr Bisig hat darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen relativ klein sei und einen neuen Tunnel nicht rechtfertige. Ich möchte Sie wie Herr Onken darauf hinweisen, was Herr Bundesrat Leuenberger gesagt hat: Er hat einmal mehr erwähnt, dass sich das gesamte Verkehrsaufkommen auf das Einfallstor Basel konzentrierte. Darauf entfallen rund 80 Prozent des Verkehrsaufkommens. Dann folgt die Achse Stuttgart–Schaffhausen–Zürich, und dann die Achse Ulm–Bregenz mit erheblich weniger Anteilen am Güterverkehr, die in die Ostschweiz gelangen.

Diese Argumentation kann man natürlich auch umdrehen. Es ist einem Präsidenten einer Strassenkommission einer Gemeinde eine geläufige Erkenntnis, dass Verkehr dort vorkommt, wo eine neue Strasse gebaut oder eine bestehende erweitert wird. Infrastrukturen ermöglichen Verkehr.

Uns sozusagen vorzuhalten, in der Ostschweiz gebe es keine Verkehrsaufkommen, die neue Infrastrukturen rechtfertigen würden, heisst, uns im Prinzip aufzugeben. Wir gehören nicht zu jenen, die keinen Verkehr wollen, denn wir wissen, dass der Verkehr die Ader ist, an der die gesamte Wirtschaftsentwicklung einer Region oben hängt. Und wenn Sie uns das nicht gestatten, indem Sie uns von der Neat praktisch mehr oder weniger intentional abhängen, dann sprechen Sie natürlich ein bestimmtes Verdikt über die Ostschweiz aus.

Ich bitte Sie daher, bei dieser quantitativen Betrachtung vielleicht doch auch die umgekehrte Sicht der Dinge einmal zu beachten.

Herr Bisig sagt, man dürfe bei dieser schweren Vorlage den Karren jetzt nicht überladen. Hier bitte ich Sie nun doch, die entsprechenden Proportionen zu wahren.

Was Sie jetzt gemäss Bundesrat und Minderheit I beschlossen haben, kostet fünfundzwanzigtausendmal eine Million Schweizerfranken. Gehen Sie hin und schauen Sie nach, was in der Botschaft seinerzeit über die Anbindung der Ostschweiz geschrieben worden ist! Aufdatiert wird es dann in der Grössenordnung von einhundertachtzigmal eine Million Schweizerfranken kosten, wenn man den Hirzeltunnel baut. Das sind 0,7 Prozent der gesamten Vorlage.

Herr Bisig, das ist, bezogen auf die 25 Milliarden Franken der Netzvariante, weniger als ein Budgetfehler, erheblich weniger als ein Budgetfehler. Wenn wir also nicht einmal mehr einen Budgetfehler wert sind, dann wissen wir, was wir wert sind!

Ich bitte Sie daher, aus Gründen der übergeordneten Staatsräson und um unseren Landesteil besser an das Verkehrsnetz anzubinden, als es jetzt der Fall ist, dem Antrag der Minderheit V zuzustimmen.

Uhlmann Hans (V, TG): Eigentlich widerstrebt es mir, dass ich Herrn Bisig widersprechen muss. Wir haben nämlich in der ganzen Vorlage meistens die gleiche Auffassung vertreten. Aber ich muss ihm sagen: In bezug auf die Beurteilung des Hirzeltunnels haben Sie jetzt einen anderen Schluss gezogen als den, den Sie bei der Löttschberg-Basisvariante gezogen haben. Dort haben Sie gesagt, mit 3 Milliarden Franken erreiche man praktisch nicht mehr als mit diesen 500 Millionen Franken.

Ich will jetzt nicht auf die Details eingehen, möchte aber kurz noch etwas zu Protokoll geben. Sie haben nun bei den Hauptinvestitionen im Sinne der sogenannten nationalen Gerechtigkeit entschieden. Der Entscheid ist gefallen; daran ist nicht zu rütteln. Wenn Sie nun die nationale Gerechtigkeit auch in Richtung Ostschweiz aufrechterhalten bzw. ausdehnen wollen, müssen Sie wirklich dem Antrag der Minderheit V zustimmen.

Herr Onken hat die Argumente auf den Tisch gelegt. Herr Gemperli hat sie ergänzt – und Herr Schmid Carlo jetzt auch. Ich kann also darauf verzichten, das zu wiederholen.

Sie können und müssen aber auch zur Kenntnis nehmen: Wenn Sie aus der Ostschweiz – das ist keine Drohung, sondern das ist eine Beurteilung – eine Zustimmung zur gesamten Vorlage erwarten wollen, müssen Sie unbedingt dem Antrag der Minderheit V, allermindestens aber dem Eventualantrag Gemperli zustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich möchte einfach Herrn Onken sagen, dass die Ostschweiz nicht ausgeschlossen ist. Wir haben in der Einleitung zu Absatz 1, nach harter Diskussion, die Anbindung der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz als Programmpunkt eingeführt, und damit nehmen die entsprechenden Aufwendungen an der Finanzierungsenvolpe teil. Das ist entscheidend für die Ostschweiz, wie für die Westschweiz die TGV-Anschlüsse und die Aufwertung der Simplonlinie entscheidend sind.

Wir haben das Anliegen der Minderheit V (Onken), den Hirzeltunnel, sehr ernst genommen. Wir haben einige Stunden in der Kommission darüber diskutiert. Es scheint mir, dass man nun diesen Hirzel noch zum Krönchen hochstilisiert, das die Ostschweiz auf den genannten soliden Unterbau haben möchte – Einbindung der Ostschweiz und Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Es ist eben so – auch wenn Sie das jetzt nicht gerne hören werden, und es ist keine Missachtung der Ostschweiz –: Wenn das Fuder einmal hoch geladen ist, versucht man immer wieder, noch etwas «draufzubugsieren», bis der Wagen dann eben kippt. Ich glaube, dass die Bürger in der ganzen Schweiz die Fragen, die wir jetzt so kontrovers diskutiert haben, anders beurteilen als wir Politiker, eben viel weniger aus der regionalen Sicht. Sie werden sagen: Kosten von gegen 30 Milliarden Franken – wenn wir hier so weiterfahren –, das akzeptieren wir nicht!

Bedenken Sie: Nach Buchstabe c kommt dann auf Seite 4 der Fahne noch Buchstabe e, die Zufahrtslinien, wo wir weitere Zusatzbegehren zu diskutieren haben.

Ich möchte Sie einfach bitten, bei der Netzvariante des Bundesrates zu bleiben. Die Mehrheit ist hier gleicher Meinung wie der Bundesrat. Das gilt dann auch für den Antrag der Minderheit Daniöth zu den Zufahrtslinien. Das ist für mich der Grund, hier im Namen der Kommissionsmehrheit hart zu bleiben.

Noch ein letztes, Kollege Schmid: So beginnt eben die Negativsparelei, die wir jahraus, jahrein produzieren: Hier ein Millionchen, dort 10 Millionchen, dort noch 100 Millionen Zusatzausgaben. Das ist, isoliert betrachtet, immer nur ganz wenig vom gesamten Kuchen, aber genau diese Mentalität hat uns finanzpolitisch auf den schlechten Weg geführt, von dem wir jetzt mühsam genug wegkommen müssen.

Ich bitte Sie also, unter Einbezug auch von Grundsatzüberlegungen in finanzpolitischer Hinsicht, vor allem aber auch mit Blick auf die Volksabstimmung, dieses bereits hochgeladene Fuder nicht noch höher zu laden.

Ich beantrage Ihnen Ablehnung aller Anträge, die von der Position des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit abweichen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich glaube, in einem sind wir uns nach den Interventionen der Vertreter der Ostschweiz einig: Der Minderheitsantrag III (Weber Monika) muss natürlich abgelehnt werden; es wäre für Sie wirklich unerträglich, wenn sogar noch die Strecke St. Gallen–Pfäffikon abgelehnt würde. Wir sind der Meinung, die redimensionierten Ausbauten auf dieser Strecke seien notwendig, um diese bis jetzt weitgehend eingleisige Strecke aufzuwerten. Werden sie nicht ins Konzept «Integration Ostschweiz» aufgenommen, müssten sie über ordentliche Kredite finanziert werden. Es entspricht ja der Grundphilosophie, dass die Finanzierung aller dieser Grossprojekte in diesem Beschluss sichergestellt werden soll.

Was den Hirzeltunnel betrifft, so ist der Bundesrat durchaus der Meinung der Antragsteller, dass die Potenz dieser Wirtschaftsregion nicht zu unterschätzen, dass sie mit allen Mitteln zu fördern und dass die gleichwertige Einbindung in das Schienennetz – wie in der ganzen übrigen Schweiz – zu fördern sei. Er hat den Hirzeltunnel aber deswegen nicht ins Investitionsprogramm aufgenommen, weil er davon ausging, er sei nicht von prioritärer Notwendigkeit. Das Plansicherungsverfahren läuft, aber gemäss Vorschlag des Bundesrates würde erst in einem späteren, gesonderten Beschluss, der auch die Finanzierung nochmals umfasst, entschieden werden, ob der Hirzeltunnel gebaut werden soll.

Es geht also nicht darum, die Ostschweiz «abzuhängen», sondern den prognostizierten Güterverkehr gemäss den Angaben der SBB über die bestehenden Strecken führen zu können. 40 Güterzüge pro Tag können in beiden Richtungen über den Grenzübergang Schaffhausen–Singen und weitere 20 Güterzüge über die Strecke St. Margrethen–St. Gallen–Winterthur zur Gotthardachse geführt werden. Steigt die Nachfrage über den Grenzübergang St. Margrethen über 20 Güterzüge hinaus, so müssen die weiteren über Sargans–Thalwil–Zürich–Wiedikon–Baden–Wohlen zur Neat geführt werden.

Für den Personenverkehr ist vorgesehen, auf der Strecke Romanshorn–St. Gallen–Luzern stündlich einen Schnellzug anzubieten. Die Fahrzeit von St. Gallen ins Tessin ist über den Sattel fünf Minuten kürzer als durch den Hirzeltunnel.

Die Tatsache, dass im bilateralen Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland speziell eine Zusatzklärung zugunsten der Ostschweiz, aber umgekehrt auch für Baden-Württemberg und Bayern, gemacht wurde, können Sie jetzt nicht gewissermassen gegen das ganze Konzept benutzen; diese Erklärung besteht, genauso wie der übrige Vertrag auch. Die entsprechenden deutschen Bundesländer haben sich gewehrt, wie die Ostschweiz auch.

Das war die Auffassung des Bundesrates, als er den Hirzeltunnel nicht ins Investitionsprogramm aufnahm.

Le président: Nous suspendons ici notre séance; elle reprendra à 16 heures.

Gemperli Paul (C, SG): Ich glaube, wenn wir die Beratung über diese Frage seriös abschliessen wollen, müssen wir jetzt entscheiden. Wir haben jetzt vor den Leuten, die noch anwesend sind, gesprochen. Wir sind beschlussfähig. Um sechzehn Uhr kommen Leute hierher, die von der ganzen Auseinandersetzung nichts gehört haben, die die Ausführungen der Herren Onken, Schmid und mir sowie die doch grundsätzlich positiven Ausführungen – so werte ich sie – von Herrn Bundesrat Leuenberger nicht gehört haben. Ich beantrage Ihnen, dass wir jetzt abstimmen.

Le président: Il n'y a pas d'opposition à la motion d'ordre Gemperli. – Premier vote: minorité III opposée à la minorité V.

Abs. 2 Bst. c – Al. 2 let. c

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit V	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	2 Stimmen

Le président: La proposition éventuelle de M. Gemperli est donc retirée, puisque c'est la minorité V qui a gagné ce premier vote.

Gemperli Paul (C, SG): Wenn der Antrag der Minderheit V (Onken) am Ende abgelehnt wird, ist mein Antrag noch ein Eventualantrag.

Le président: La proposition de M. Gemperli n'est plus en discussion puisque c'est la minorité V (Onken) qui a gagné. – Le deuxième vote: minorité V contre Conseil fédéral.

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag des Bundesrates	20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit V	15 Stimmen

Le président: Ce résultat ne me paraît pas juste, M. Iten. Nous allons reprendre ce vote.

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag des Bundesrates	16 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit V	14 Stimmen

Le président: Le dernier vote oppose le Conseil fédéral à la majorité de la commission.

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	16 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	2 Stimmen

Gemperli Paul (C, SG): Mein Eventualantrag war immer gedacht für den Fall, dass der Antrag der Minderheit V (Onken) abgelehnt würde, und das ist letztlich geschehen. Dieser Antrag will den Hirzeltunnel, einen Tunnel aus dem Raum Wädenswil in den Raum Littl-Baar.

Mein Eventualantrag geht dahin, dass für den Fall, dass der Antrag der Minderheit V abgelehnt wird, eine Verbindung zwischen der Linie des linken Zürichseeufers und der Gotthardlinie gebaut wird. Der Antrag ist nicht auf einen Ort fokussiert, sondern man kann noch bestimmen, wo man den Zusammenschluss dieser beiden Linien machen will. Über diesen Antrag ist jetzt nicht abgestimmt worden.

Le président: Vous ne me facilitez pas la tâche, avec cette succession de votes. Je vous propose de reprendre le dernier vote et d'opposer maintenant la proposition de la majorité de la commission à la proposition subsidiaire de M. Gemperli.

56

Abstimmung – Vote

Für den Eventualantrag Gemperli

18 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit

13 Stimmen

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.10 Uhr

La séance est levée à 13 h 10

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**

**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1083 hiervoor – Voir page 1083 ci-devant

*Art. 23 Abs. 2 Bst. d – Art. 23 al. 2 let. d
Angenommen – Adopté*

Art. 23 Abs. 2 let. e – Art. 23 al. 2 let. e

Danloth Hans (C, UR), Sprecher der Minderheit: Dieses Votum ist von anderer Tragweite als dasjenige, das ich vorhin abgeben durfte. Es geht hier nämlich um ein zentrales Anliegen, das jene Kantone vertreten, die unmittelbar von der Neat durchfahren werden.

1. Die Streichung der Zufahrten für die Gotthardlinie von Arth-Goldau bis Lugano in der neuen bundesrätlichen Botschaft ist zugebenemassen rein finanziell zu erklären, um das Einsparungsziel von 5 Milliarden Franken zu erreichen. In der ersten Botschaft wurden sie noch als integrierende – ich betone: integrierende – Bestandteile taxiert und blieben weitgehend unbestritten.

Die Verwaltung hat ausdrücklich zugegeben, dass Zufahrten in bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis, die Reisezeit und die Kapazität einen geringen Nutzen ergäben. Ich verweise auf die Auskünfte von Herrn Testoni an der Sitzung der Kommission vom 22. Februar dieses Jahres, Seite 40 des

Protokolls. Oder im Klartext ausgedrückt: Die Zufahrtsstrecken rentieren nicht. Sie sind eine vernachlässigbare Grösse. Den Bundesrat kümmern die Auswirkungen der Streichung wenig.

2. Zwar sollen mit aktiven und passiven Lärm- und Immissionsschutzmassnahmen die schlimmsten Auswirkungen gemildert werden. Welche Auswirkungen eine Konzentration von 300 bis 400 Zügen am Tag und in der Nacht auf die Umwelt und die Bevölkerung in den Dörfern des Tessins und des Unerlands haben wird, kann heute niemand genau abschätzen. Sie werden auf alle Fälle beträchtlich sein. Das hat auch die von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beigezogene Expertin, Frau Professor Lang aus Wien, ausdrücklich bestätigt. Für den Bundesrat waren neue Zufahrten für die nächsten zwanzig Jahre trotzdem kein Thema – d. h., sie waren kein Thema genau bis zur entscheidenden Bundesratssitzung, in der die neue Botschaft verabschiedet wurde. Da wurde im letzten Moment auf Seite 64 des vervielfältigten Textes beigelegt, falls südlich von Bodio-Biasca ein Kapazitätsengpass eintrete, müsse nebst der zweiten Etappe von «Bahn 2000» die Südzufahrt zur Neat ein Hauptelement bilden.

Diese Änderung, ich möchte sie als nachträgliche «Implantation» in die bundesrätliche Botschaft bezeichnen, war aber derart unglücklich verlaufen – man reihte das Ganze unter zweiter Etappe von «Bahn 2000» ein und erging sich in unverbindlichen Erklärungen –, dass sich bei den Tessiner Behörden statt Beruhigung Verärgerung breitmachte – und dies mit Recht. Dieses nachträgliche Eingeständnis, dass neue Zufahrten eben doch erforderlich seien, kann natürlich nicht nur für den südlichen Teil der Gotthardachse Geltung beanspruchen.

3. Bundesrat und Verwaltung räumen überdies ein, dass mit dem Verzicht auf Zufahrtsstrecken bewusst eine Kapazitätseinbusse in Kauf genommen werde. Dies bedeutet nichts anderes, als dass die teuersten Bauteile, nämlich die Basistunnels, nicht voll ausgelastet würden. Wie man nebst den schnellen Personenhochleistungszügen und den langen und langsameren Güterzügen auf der gleichen, 120 Jahre alten Strecke noch den inländischen Eisenbahnverkehr bewältigen und überdies die zugesicherte Bergstrecke weiterführen will, hierüber gab niemand handfeste Erklärungen ab. Auch Kollege Marty Dick hat heute morgen auf diese Zusammenhänge hingewiesen. Dass mit dieser kurzsichtigen Politik ein Flaschenhals in Kauf genommen wird, ist nach meinem Dafürhalten nicht zu verantworten.

4. Es werden die hohen Kosten namhaft gemacht. Abgesehen davon, dass dies nicht die Schuld der Anwohner ist, muss doch gesagt werden, dass mein Minderheitsantrag sich sehr flexibel ausnimmt. Wieviel diese Zufahrten schliesslich kosten, ist nicht bestimmt. Es sind Maximalbeträge genannt, und ich möchte auch betonen, dass mit der Aufnahme dieser Zufahrten kein Präjudiz für die Wahl der Variante in unserem Kanton – sei es Berg-, sei es Talvariante – verbunden ist. Die Zufahrten können im Baukastensystem und je nach Bedürfnis der Marktlage, also zeitlich zurückgestaffelt, erstellt werden. Sie aber bewusst im Finanzierungsbeschluss einfach zu unterdrücken, entspricht nicht der Offenheit gegenüber Parlament und Stimmbürgern, derer sich der Bundesrat rühmt.

5. Der Bundesrat argumentiert im weiteren, er könne die Zufahrtsstrecken deswegen nicht in die Finanzierung aufnehmen, weil sie in ihren baulichen Dimensionen und damit in der finanziellen Auswirkung heute zu wenig abgeschätzt werden könnten. Dieser Einwand ist unbeholfen. Die Annahme eines Betrages von 5,9 Milliarden Franken für die zweite Etappe von «Bahn 2000» ist ebenfalls nicht aussagekräftig. Deren Notwendigkeit ist, abgesehen vom zweiten Juradurchschnitt zwischen den Jahren 2010 und 2020, überdies höchst problematisch, handelt es sich doch nebst dem Kernstück Mattstetten–Rothrist vor allem um Verbesserungen des Rollmaterials zur Erzielung einer Angebotssteigerung.

In einer Antwort auf meine konkrete Frage erklärte das Bundesamt für Verkehr am 15. November 1996 wörtlich: «Es ist weder sinnvoll noch möglich, zum heutigen Zeitpunkt konkretere Angaben darüber zu machen, welche Projekte und Fahr-



planangebote durch die zweite Etappe 'Bahn 2000' in zehn oder mehr Jahren zu verwirklichen sind. Die zweite Etappe 'Bahn 2000' ist trotz des offenen Planungsstandes in die Spezialfinanzierung FöV einzubeziehen. Dies ist die Grundidee der gesamten Vorlage, nämlich für absehbare Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs auch eine Finanzierungsgrundlage zu schaffen.»

Ich frage Sie nun: Warum soll hier mit zweierlei Ellen gemessen werden? Gehören die Zufahrten zu den Basistunnels nicht zu den «absehbaren Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs», oder will man dem Stimmbürger die Folgekosten dieser Tunnelbauten verschweigen?

6. Zum Schluss noch ein Wort zur Interessenlage in der vorliegenden Einzelfrage: Die verschiedenen Landesteile und vorab die Agglomerationen kämpfen für ihren Anschluss an das Hochleistungsnetz der zukünftigen Bahnen. Sie vertreten damit, ich betone das, durchaus legitime Interessen. Ich frage Sie nun: Sind die Interessen der Anwohner auf Schutz ihres Lebensraumes, auf Schutz ihrer Umwelt weniger gewichtig? Sind sie gar ein vernachlässigbarer Faktor? Wie verhält es sich, wenn der Kanton Tessin oder wenn eine kleine Lebensgemeinschaft wie Uri, wo gut zwei Drittel der Bevölkerung von der Neat unmittelbar betroffen sein werden, dieses Schutzinteresse als zentralen, ja vorrangigen Aspekt betrachten? Wir Umer brauchen die Neat nicht, um attraktive Reisezeiten zu bekommen, sondern um einen Beitrag zur umweltschonenden Bewältigung des zukünftigen Verkehrs zu leisten. Ich kann daher nicht glauben, dass dieses existentielle Anliegen eines kleinen Kantons, eines Urstandes der Eidgenossenschaft, in der Kammer der Stände auf taube Ohren stossen wird.

Im Namen von Volk und Behörden des Kantons Uri danke ich Ihnen für einen weitsichtigen, guteidgenössischen Entscheid.

Spoerry Vreni (R, ZH): Ich möchte Kollege Danioth sagen, dass ich sehr viel Verständnis für die Probleme des Kantons Uri habe. Es ist ein kleiner Kanton mit einem kleinen Anteil an bewohnbarer und bebaubarer Fläche, und durch diese kleine Fläche drängen sich auf der Schiene und auf der Strasse der Binnen- und der Transitverkehr.

Ich habe deshalb in Ergänzung zum Antrag der Minderheit Danioth auch zum Bundesbeschluss B einen Antrag eingereicht, mit dem ich diesem Verständnis Ausdruck geben will. Gleichzeitig muss ich aber festhalten, dass dies nun einfach Teil der zweiten Etappe zu sein hat. Ich bekomme langsam den Eindruck, dass wir im Begriff sind, die gleiche Vorlage zu machen, die wir vor vier Jahren präsentiert haben: Wir haben beide Basistunnels beschlossen, wir haben heute morgen einem Wunsch der Ostschweiz nach einem verbesserten Anschluss nachgegeben, und wir sollen jetzt der Innerschweiz die ausgebauten Zufahrtslinien sofort geben. Geschieht dies, so haben wir exakt die Vorlage wie vor vier Jahren, von der wir sagen, dass sie im Moment finanziell schlicht nicht realisierbar sei. Das ist ja der Grund, warum wir hier sitzen und wieder über dieses Problem diskutieren!

Aus diesem Grunde müssen wir uns beschränken, wenn wir tatsächlich einen Durchbruch für die Neat erreichen wollen, wenn wir wenigstens mit einem Teil dieser Neat beginnen wollen – bei allem Verständnis für die Belastung der Direktbetroffenen! Wenn wir dies nicht tun, stehen wir am Schluss vor einer Nulllösung. Daran kann niemand in diesem Land, und ganz sicher auch nicht der Kanton Uri, ein Interesse haben, und deswegen müssen wir uns – wenn auch von mir aus gesehen mit schwerem Herzen Uri gegenüber – auf eine erste Etappe konzentrieren. Wenn wir den Christbaum wieder schmücken wie vor vier Jahren, auch wenn es Advent ist, dann werden wir vor dem Volk keine Chance haben!

Schoch Otto (R, AR): Gestatten Sie mir im Zusammenhang mit dem Votum von Frau Spoerry eine kleine neckische Zwischenbemerkung: Mein Nichteintretensantrag lässt grüssen!

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich möchte dem Gruss von Herrn Schoch einen weiteren nachschicken. Ich habe hier etwa fünfmal gesagt, was es bedeutet, das Fuder

so zu überladen, dass das Volk es dann umkippen wird und wir eine Nulllösung haben – wir sind auf dem besten Weg dazu. Ich wiederhole das jetzt nicht wegen dem Abstimmungsergebnis zum Antrag der Kommissionsmehrheit von heute vormittag. Ich kann wohl damit leben. Aber ich habe jetzt zusehends Mühe, aus Überzeugung noch Anträge zu bekämpfen. Es gibt bereits Stimmen im Saal – ich gehe mit ihnen nicht einig –, die sagen: Jetzt laden wir auf, dann sind wir sicher, dass das Fuder kippt!

Ich möchte Sie dringend bitten – so sehr ich für die Urner und die Tessiner Verständnis habe, auch für Sie persönlich, Herr Danioth –, diesen Antrag abzulehnen. Herr Danioth hat in der Kommission wie ein Löwe in den besten Jahren gekämpft. (Heiterkeit) Er hat mit diesem Antrag in der Kommission leider nur ein 9 zu 1 zu seinen Ungunsten erzielt.

5 Milliarden Franken hat der Bundesrat abgespeckt, nach meiner Meinung am falschen Ort. Er hätte uns besser einen Alpendurchstich mit gewissen neuen Zulaufstrecken gebracht. Er hat sich für die Netzvariante entschieden – gleichzeitig zwei «Löcher» – und dafür die neuen Zufahrtslinien gekappt.

Es geht um knapp 5 Milliarden Franken, die dann en bloc in die Finanzierung aufzunehmen wären. Wir hätten dann bei Absatz 1 zu überlegen, ob wir die Maximalansätze dort nicht erhöhen müssten. Im übrigen ist ja gerade im Kanton Uri die Variantenfrage – Berg- oder Talvariante – unter dem Aspekt neuer Zufahrtsstrecken noch immer nicht definitiv entschieden.

Ich darf nochmals darauf hinweisen, dass mit rund 2,25 Milliarden Franken, über die wir eben programmatisch befunden haben, die bestehenden Zufahrtsstrecken durch Lärmschutzmassnahmen verbessert werden, aktive und passive Massnahmen im Interesse der Bevölkerung. Das ist der Ersatz für neue Zufahrtsstrecken, allerdings auf allen Stammelinien, verteilt über das ganze Land.

Es ist ja nicht ausgeschlossen, dass im nächsten Jahrtausend diese Zufahrtsstrecken mit einer neuen Vorlage zum Gegenstand eines Beschlusses der Bundesversammlung gemacht werden, aber sie sind – das ist völlig klar – in dieser Vorlage nicht inbegriffen, weder als Programm noch sind sie mit diesen neuen Finanzierungsquellen zu finanzieren.

Ich muss Sie bitten – es tut mir leid, Herr Kollege Danioth –, diesen Antrag der Minderheit abzulehnen, wie es schon die Kommission gemacht hat.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Danioth zu unterstützen. Frau Spoerry hat dem Antrag der Minderheit Danioth gegenüber Verständnis gezeigt. Ich möchte meinerseits Frau Spoerry gegenüber Verständnis aufbringen.

Aber die Situation ist natürlich – Frau Weber Monika hat es heute morgen gesagt – schon so: Es gibt Regionen, die ein Interesse daran haben, dass die Neat durch ihre Gegend führt, weil sie sich volkswirtschaftliche Impulse erhoffen. Die Situation in unserem Kanton ist natürlich schon ein wenig anders. Unsere Interessenlage ist dadurch gekennzeichnet, dass wir durch die Neat keine unzumutbaren negativen Auswirkungen haben wollen. Ich habe bereits gestern in meinen Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass es meines Erachtens nicht zu verantworten ist, auf die neuen Zufahrtslinien zu verzichten, und zwar aus zwei Gründen: zum einen wegen des Schutzes der Umwelt und der Raumplanung und zum anderen wegen der Erhaltung des Kapazitätsgleichgewichts. Wenn Sie gestatten, möchte ich noch einmal kurz auf diese Punkte hinweisen:

1. Zum Kapazitätsgleichgewicht: Ich beginne bewusst mit diesem Argument. Wenn wir jetzt beispielsweise am Gotthard einen zweispurigen Basistunnel bauen und noch eine leistungsfähige und gut ausgebaute Bergstrecke haben, schaffen wir eine Überkapazität im Herzstück; wenn wir die nördlichen und südlichen Zufahrtslinien nicht erstellen, können wir diese Tunnelröhren wirtschaftlich gar nicht sinnvoll ausnützen. Das ist das eine Argument, zu dem noch folgenden zu ergänzen ist: Heute morgen ist der Transitvertrag zugunsten der Lötschbergvariante zitiert worden. Ich möchte in

diesem Zusammenhang ebenfalls den Transitvertrag zitieren, und zwar Artikel 5 Buchstabe b, wo ausdrücklich vom Bau einer «Linie» zwischen Arth-Goldau und Lugano und nicht nur vom Bau eines Basistunnels die Rede ist.

2. Zum Umweltschutz und zur Raumplanung: Ich habe gestern schon gesagt und sage es noch einmal: Es erstaunt mich, dass die Argumente des Umweltschutzes und der Raumplanung bei einem derartigen Jahrhundertbauwerk, wie die Neat es ist, offenbar überhaupt keinen Stellenwert mehr haben. Die Urner sind, wie Herr Danioth gesagt hat, ein Volk, das zwar klein an der Zahl ist, das aber einen Stand dieser Eidgenossenschaft bildet, einen Stand, der zu den Gründern dieses Landes gehört. Es ist heute morgen auch von staatspolitischen Gründen die Rede gewesen. Wenn der Lebensraum eines Volkes beeinträchtigt wird, ist ebenfalls – so meine ich – ein staatspolitisches Argument zu beachten. Das möchte ich Ihnen noch zu bedenken geben.

Marty Dick (R, TI): Les représentants du Tessin et du canton d'Uri ont choisi ce matin de voter pour la solution dite en réseau. Ils n'ont pas saisi la perche que leur tendait la majorité de la commission qui privilégiait le Saint-Gothard.

Si je rappelle ce fait, ce n'est pas pour demander quelque chose en retour, mais simplement pour dire que la proposition de minorité dont on discute maintenant n'est pas l'expression d'un régionalisme exaspéré. Je crois que, par le vote fondamental de ce matin, nous avons démontré quel était notre choix: nous voulions et nous voulons une solution qui soit praticable et qui ne divise pas le pays.

Mais il ne faudrait quand même pas que la solution choisie soit simplement un compromis politique et qu'elle ne soit finalement pas une solution technique et économiquement praticable. Je m'explique. Il est quand même absurde de construire des tunnels extrêmement chers et de ne pas pouvoir prévoir les structures qui permettront à ces tunnels d'être employés de la meilleure des façons, la plus rationnelle et la plus rentable.

Nous sommes en train de faire un compromis politique, point à la ligne, et nous oublions tous les aspects tant techniques qu'économiques et écologiques.

La proposition Danioth ne reprend pas les termes qui étaient prévus dans le message de 1991. C'est une solution beaucoup plus flexible, beaucoup moins contraignante, donc beaucoup moins coûteuse que ce qui était prévu auparavant. Elle a aussi le mérite d'éviter toutes sortes d'oppositions qui se manifesteraient contre ce grand projet.

Permettez-moi d'ajouter encore ceci. Le canton du Tessin, les communes et les associations de ce canton, ne se sont pas manifestés au cours de la période qui a précédé ce vote, mais j'aimerais quand même rappeler que le gouvernement tessinois a offert et offre toujours 400 millions de francs de participation aux frais de réalisation des lignes qui conduisent au tunnel. Quatre cents millions de francs pour un canton qui est durement touché par la crise économique, quatre cents millions de francs proposés par le canton qui a le plus haut taux de chômage, cela me paraît être un geste qui aurait peut-être mérité un peu plus de considération, soit de la part du Conseil fédéral, soit de la part de la commission. Je crois que la troisième Suisse démontre, par ce geste, que nous ne sommes pas ici simplement pour prétendre, pour charger le bateau. Nous demandons, mais nous proposons également un geste à mon avis très important.

Enfin, une dernière considération qui ne veut point être une polémique, mais permettez-moi quand même de l'exprimer. Je suis quelque peu choqué de voir que c'est justement la Suisse la plus riche qui s'oppose à la proposition Danioth qui tend à protéger la partie la plus pauvre de la Suisse contre un trafic qui ne concerne que de façon très minime les cantons d'Uri et du Tessin. Le trafic qui emprunte le Gothard concerne avant tout et surtout la principale place économique suisse. Je vous rappelle que le chemin de fer traverse le Tessin sur une longueur de 100 kilomètres, et que ces 100 kilomètres de chemin de fer traversent partout les villes et les villages, comme on le concevait encore à la fin du siècle dernier. Alors, prévoir un accroissement du trafic et prévoir en même

temps – d'une façon même pas trop contraignante comme le prévoit la proposition Danioth – des mesures écologiques et en particulier contre le bruit me paraît être vraiment le minimum que l'on peut faire et le complément nécessaire à ce projet que nous voulons réaliser.

Onken Thomas (S, TG): Ich habe mich in der Kommission entschieden gegen die Aufnahme dieses Antrags von Kollege Danioth gewehrt und bin deshalb wohl legitimiert, auch hier im Plenum ein Wort dazu zu sagen.

Wenn wir diesem Antrag der Minderheit Danioth zustimmen, dann sind wir plus/minus wieder bei der alten Neat-Vorlage. Wir haben heute morgen die Netzvariante knapp angenommen, und jetzt sollen auch noch die Zufahrtsstrecken wieder aufgenommen werden. Da sind wir tatsächlich wieder bei der alten Geschichte, und ich frage mich, wie wir mit dem beinahe gleichen Projekt vor die Bevölkerung hintreten und argumentieren wollen.

Ich frage mich aber vor allem, wie wir das bezahlen wollen, was hier jetzt beschlossen werden soll, denn die Zahl, die der Kommissionspräsident genannt hat, ist keineswegs aus der Luft gegriffen. Allein für den Gotthard würden, wenn man das Ansinnen von Kollege Danioth umsetzt, 2,3 Milliarden Franken erforderlich sein. Jetzt haben wir zudem die Netzvariante, also braucht es noch einmal einen Betrag in der gleichen Grössenordnung für den Lötschberg. Ich habe grossen Respekt vor dem Beitrag des Kantons Tessin, der mit diesen 400 Millionen Franken wirklich ein Opfer zu bringen gewillt ist. Aber das ist natürlich nur ein Tropfen auf den heissen Stein von über 4 Milliarden Franken. Deshalb ist das sicher nicht ein überzeugender Grund, dieser Zusatzausgabe zuzustimmen.

Es ist eines, wenn wir jetzt in wohliger Adventsstimmung hingehen und einander Konzessionen machen, jeder Region noch etwas gönnen, immer mehr Sonderwünsche einbeziehen und dieser Vorlage aufladen. Aber wir haben doch den Auftrag, eine Lösung zu finden, von der wir glauben, dass sie mehrheitsfähig ist und dass sie in einer Volksabstimmung bestehen kann. Wenn wir wieder mit der alten Vorlage kommen, mit all diesen Dingen, die damals, in besseren Zeiten noch, hineingepackt wurden, werden wir scheitern. Ich bin der Überzeugung, ich muss es so hart sagen, dass die Annahme des Antrags der Minderheit Danioth noch die letzte Schaufel Zement für den Grabstein ist, den wir auf diese Vorlage setzen können.

Ich bitte Sie, bei allem Verständnis, das auch ich für die Begründung im einzelnen habe, diesem Antrag auf keinen Fall zuzustimmen.

Respini Renzo (C, TI): J'interviens ici pour soutenir la proposition de la minorité. C'est une proposition que j'aimerais vous inviter à méditer, parce qu'elle est très prudente, très modeste, très variable. Elle ne demande pas ipso facto ou ipso jure la réalisation de toutes les voies d'accès, mais c'est une proposition très modérée qui prévoit la construction de ces voies d'accès en fonction de l'évolution des techniques dans les secteurs de la construction, de l'exploitation des lignes ferroviaires, et aussi en fonction du marché des transports. Donc, en votant cette disposition, on ne vote pas automatiquement la réalisation des voies d'accès.

Ceci dit, je veux ajouter un autre concept. Quand on parle du projet d'arrêt qu'on est en train d'examiner, on est bien conscient – et par là je rejoins les observations de M. Onken et de Mme Spoerry –, qu'on modifie le projet initial, mais qu'on ne modifie pas la conception de base. Personne parmi nous n'imagine qu'en votant cette proposition de minorité et en suivant le projet du Conseil fédéral, on fait quelque chose qui est tout à fait différent de ce qui nous avait été proposé il y a quatre ans. C'est la même conception qu'il y a quatre ans, avec des moyens de financement étudiés d'une façon différente, avec une «Etapplering» différente, et avec des nuances différentes. Mais l'essentiel, le chantier principal, reste le même.

Permettez-moi aussi de vous dire que, pour ce qui concerne le Tessin, la réalisation dans ces conditions, avec toutes les

réserves possibles, de ces voies d'accès, est une condition préalable de cette recherche de consensus, de cette cohésion nationale dont je vous ai parlé hier. Je connais assez bien, croyez-moi, la situation dans les vallées du Tessin, je connais assez bien la situation du Tessin. J'ai déjà évoqué dans cette salle la campagne que j'ai menée en 1992 en faveur de la votation pour «Alptransit». Et bien, cette votation a passé au Tessin et a été votée, pourquoi? Parce qu'on a fait un acte de confiance dans les chemins de fer, c'est vrai, mais aussi parce qu'on a dit et on a pensé qu'on avait une «rollende Planung», qu'«Alptransit» n'était pas seulement un ou deux tunnels, mais que c'était quelque chose qui, dans sa philosophie même, aurait relié une frontière à l'autre de la Suisse. Permettez-moi de vous dire que je crains fortement que, sans ces voies d'accès, le consensus au Tessin serait gravement mis en péril et que l'on risquerait de ne pas avoir le soutien essentiel pour voter le projet.

Un dernier mot: M. Marty Dick a parlé de cette offre exceptionnelle de 400 millions de francs de la part du canton du Tessin pour la réalisation de ces voies d'accès. Je veux ajouter que, pour ce qui concerne les tracés dans des vallées où la géographie et la topographie ne sont pas faciles, les accords ont été trouvés avec chaque commune pour le tracé futur d'«Alptransit». J'aimerais vous dire que ces communes, à partir de Biasca jusqu'à Chiasso, ne comprendraient jamais qu'on ferme le discours, qu'on n'ouvre pas la porte, qu'on ferme définitivement «Alptransit» avec tout ce qu'on a dit et tout ce qu'on a fait jusqu'à présent, en disant: entre Biasca et Camorino il n'y a rien, et, au sud de Lugano, il n'y a rien. Je vous demande de soutenir la proposition de la minorité qui ne demande pas impérativement la réalisation, mais laisse la porte ouverte à l'espoir et à un projet qui a certainement une signification pour notre pays.

Schlesser Fritz (R, GL): Ich war nicht Mitglied der Kommission, aber ich erlaube mir zum Antrag der Minderheit Danioth doch eine Bemerkung. Wir stehen vor einer Situation, in der wir die Konsequenzen zu ziehen haben aus dem, was wir heute morgen beschlossen haben. Eigentlich sind wir wieder am gleichen Ort angelangt wie am 4. Oktober 1991. Wenn ich mir überlege, wie man eine solche Vorlage vor dem Volk vertreten soll – ich wäre Herrn Bundesrat Leuenberger dankbar, wenn er mir einige Tips für die folgende Volksabstimmung geben könnte –, wie man dem Volk beibringen will, dass wir zwar Geld haben, um gleich zwei Tunnels zu bauen, nicht aber leistungs- und umweltgerechte Zufahrtslinien, dann weiss ich wirklich nicht, wie wir diese Vorlage anpreisen wollen.

Hier zeigen sich nun die Folgen des Entscheides von heute morgen. Man wird uns fragen, warum man denn nicht eine Linie ganz bauen soll und erst dann den zweiten Tunnel.

Das ist doch die Art und Weise, wie die Leute denken. Ich weiss, ich komme zu spät mit meinem Hinweis in bezug auf die Netzvariante: Aber den Leuten logisch zu erklären, weshalb wir Geld haben, um gleichzeitig zwei Tunnels zu bauen, nicht aber für die neuen Zufahrtsstrecken, dürfte sehr schwierig sein. Aus diesem Grund muss ich dem Antrag der Minderheit Danioth zustimmen, denn nur zwei Löcher zu bauen und diese zwei Löcher nicht entsprechend zu erschliessen, das ist für mich ein Unding.

Ich wäre Herrn Bundesrat Leuenberger schon sehr dankbar, wenn er die Position des Bundesrates in diesem Punkt einlässlich erläutern würde.

Für mich ist, nachdem ich die Argumentation von Herr Danioth, aber auch jene der beiden Vertreter des Kantons Tessins gehört habe, klar: Die Vorlage hat in der Volksabstimmung keine Chance, wenn wir dem Volk nicht darlegen können, dass zu diesen beiden Tunnels auch entsprechende Zufahrtslinien gehören.

Danioth Hans (C, UR), Sprecher der Minderheit: Gestatten Sie, dass ich zu diesem für meinen Kanton wirklich existentiellen Anliegen nochmals Stellung nehme: zu den Voten des Herrn Kommissionspräsidenten, von Frau Spoerry und Herrn Onken.

Der sehr geschätzte Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat mir attestiert, dass ich wie ein Löwe gekämpft habe, wie ein Löwe in den besten Jahren. Es soll vorkommen, dass alternde Löwen noch angrieffiger werden.

Er hat auch gesagt: Wenn Kollege Danioth dem Antrag der Mehrheit zugestimmt hätte – zuerst Gotthard, dann Löttschberg –, hätte man diskutieren können. Als Gegenbeweis dient die Fahne: Über meinen Antrag ist erst entschieden worden, nachdem sich die Mehrheit für den Gotthard ausgesprochen hat, trotzdem ist mein Antrag in der Kommission abgeschmettert worden.

Zur Frage der Varianten, Herr Kollege Loretan Willy: Die Variantenwahl ist nicht entscheidend. Ich meine, die Frage, wie die Linie im Kanton Uri oder Tessin verläuft, ist Sache des Bundesrates. Ich unterziehe mich der pflichtgemässen und korrekten Beurteilung durch den Bundesrat. Es ist vielleicht etwas ungeschickt, dass die Regierung die Stellungnahme zur Linienführung zur selben Zeit abgeben muss, zu der wir jetzt die Frage diskutieren, ob wir diese Zufahrten in den nächsten zwanzig Jahren wollen. Hier hätte man zuwarten können. Das soll aber kein Hinderungsgrund sein, am Grundsatz der Zufahrten festzuhalten.

Zu Frau Kollega Spoerry: Ich habe mit grosser Genugtuung festgestellt, dass Sie zum Alpen transitbeschluss einen parallelen Antrag stellen. Ich bin sehr froh darüber, und ich könnte mich damit sogar einverstanden erklären. Hier kommt wieder unser Dualismus von heute morgen: Wenn Sie in der Verfassung nur die vier Projekte aufführen, ohne festzuschreiben, dass es keine Zufahrten geben soll, bin ich mit Ihnen sofort einverstanden. Dafür haben wir aber keine Gewähr.

Wenn aber, wie das der Bundesrat vorgesehen hat, in der Verfassung – ich möchte fast sagen: für die Ewigkeit – ausgeschrieben ist, dass im Tessin, im Unerland oder im Kanderland Zufahrten beschlossen und ausgeführt werden, d. h., diese nicht gebaut werden könnten, ohne dass man die Verfassung ändert, komme ich nicht mehr mit. Stellen Sie sich diesen Unsinn vor! Darum bin ich damit einverstanden, dass Sie meinem Gliederungsantrag entsprechen. Ich habe ja zugegeben: Er ist nicht nur von der Sauberkeit und Schönheit der Verfassung initiiert. So könnten wir uns sehr wohl treffen. Ein weiterer Punkt: Die Kollegen Marty Dick und Respini haben dargelegt, was ich während der Beratungen in der Kommission persönlich mitverfolgt habe: dass nämlich die Tessiner Regierung – unterstützt vom Grossen Rat, und zwar von allen Kreisen – gesagt hat: Die vorgezogene Realisierung der Zufahrtslinien ist uns soviel wert, dass wir diesen gewaltigen Betrag zur Verfügung stellen.

Nachdem Sie sich heute morgen entschieden haben, die Netzvariante gemäss Bundesrat zu verfolgen, braucht das Anliegen gemäss meinem Minderheitsantrag selbstverständlich nicht in der ersten Etappe realisiert zu werden. Wenn es in die Verfassung aufgenommen wird, kann das durchaus in der zweiten Etappe kommen. Verschiedene Redner haben dem Bundesrat attestiert, dass er die Verwirklichung leistungs- und umweltgerechter Zufahrtslinien zu den Basis-tunnels von verschiedenen marktwirtschaftlichen und ökologischen Bedingungen abhängig macht.

Zu Herrn Kollege Onken: Ich habe mich schon in der Kommission, nicht erst heute, sehr für Gleichbehandlung der Ostschweiz eingesetzt.

Sie sehen, dass in der Einleitung beim Text in der nun angenommenen Fassung (Absatz 1) festgehalten ist: «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz». Dieser Grundsatz der inneren Gleichberechtigung und Gleichbehandlung sollte zeigen, dass wir hier ein Werk verwirklichen, das alle Landestelle befriedigen kann. Wenn Sie sagen, wir seien nun gleich weit wie vor fünf Jahren, muss ich Ihnen sagen: Damit akzeptieren wir, dass auch die Lösung vor fünf Jahren nicht eine Luxuslösung war. Es gab und gibt Abstriche, aber dass man nun ganze Zufahrtslinien amputieren könnte, wage ich zu bezweifeln. Letztlich noch zur Kostenfrage: Herr Onken hat Zahlen genannt, die nicht verifizierbar sind. Ich betone nochmals, es gibt hier Abstufungen und es gibt Etappierungen. Wenn nun

Leute aus den anderen Landesgegenden sagen: Wir wollen diese Neat, weil wir 30 Minuten schneller im schönen Süden sein wollen, oder weil wir diese Verbindung wollen, so möchten wir Umer, die nicht nur 30 Minuten lang daneben wohnen müssen, sondern 24 Stunden pro Tag, also eine einigermaßen umweltgerechte Neat haben. Mehr nicht, und weniger nicht.

Bieri Peter (C, ZG): Ich habe es etwas mit Herrn Schliesser, der nun auch die Konsequenzen aus dem Entscheid von heute morgen zieht. Wenn ich meinen Kanton, den Kanton Zug, betrachte, so haben Sie nun beschlossen, dass zwei Tunnels mitten in den Kanton Zug hineinführen, nämlich der Zimmerbergtunnel und der Anschluss aus der Ostschweiz; offen ist es, ob es dann ein Hirzeltunnel oder ein ähnlicher Anschluss ist, der ebenfalls an der gleichen Stelle in Baar endet. Der Verkehr aus der Ostschweiz und dem Raum Zürich wird damit auf unseren Kanton Zug zugeführt. Der ganze Güterverkehr Nord-Süd wird ebenfalls von Basel her Richtung Rotkreuz in unseren Kanton geführt.

Bekanntlich ist der Kanton Zug ausserordentlich dicht besiedelt, und wenn Sie nun die Neat-Vorlage studieren, dann sehen Sie, dass der Kanton Zug in der ganzen Vorlage ein weisser Fleck ist. Es ist nirgends beschrieben, wie man diesen Verkehr durch unser sehr dicht besiedeltes Gebiet führen soll. Unsere Regierung hat denn auch im Hinblick auf diese Problematik auf diese Thematik hingewiesen und hat sich deshalb in weiser Vorsorge gegen den Hirzeltunnel ausgesprochen. Ich habe heute dem Antrag Gemperli zugestimmt, möchte aber nach diesem Entscheid nun doch darauf hinweisen, dass hier, wenn wir die Zustimmung der Bevölkerung auch in unserem Kanton erreichen wollen, bezüglich der Zufahrtslinien etwas gemacht werden muss.

Ich bitte Sie, das in diesem Sinne zu bedenken. Das führt mich auch dazu, Sie zu bitten, dem Antrag der Minderheit Danioth zuzustimmen; dies aus der Sorge um die gewaltigen Belastungen, die auf unseren Kanton Zug zukommen. In Berücksichtigung dieser Tatsache bitte ich Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Aufgabe, die sich der Bundesrat vorgenommen hat, war es, das ganze Projekt zu redimensionieren. Im Zuge der diesbezüglichen Prüfungen ist die vorbereitende Arbeitsgruppe zum Schluss gekommen, dass nur die Basistunnels, nicht aber die Zufahrtsstrecken gebaut werden sollen. Das hat zunächst einmal verkehrstechnische Gründe. Wenn nur die Basistunnels gebaut werden, so bringt das den entscheidenden und notwendigen und mit der Neat auch angestrebten Zeitsprung, also einen Gewinn an Zeit, während die gegenwärtig bestehenden Zufahrtsstrecken bis zum Zeithorizont 2015 genügend Kapazität aufnehmen können. Aus diesen verkehrstechnischen Gründen wurde also zunächst auf die früher einmal vorgesehenen Zufahrtsstrecken verzichtet.

Ein anderer Grund bestand natürlich darin, dass die Zufahrtsstrecken insgesamt etwa 5 Milliarden Franken, diejenigen, um die es jetzt bei diesem Antrag geht, etwa 3,5 bis 4,5 Milliarden Franken kosten. Bei dieser Gelegenheit müssen Sie beachten, dass auch bei der Variante Lötschberg auf die neuen Zufahrtsstrecken verzichtet worden ist.

Die Summe von 3,5 bis 4,5 Milliarden Franken wäre nicht finanziert, wenn Sie dem Antrag der Minderheit Danioth zustimmen. Der Kanton Tessin hat nun angeboten, 400 Millionen Franken, also mehr oder weniger den mit einer vorzeitigen Instandstellung der Zufahrtsstrecken verbundenen Zinsverlust, zu übernehmen, und damit gezeigt, dass ihm das soviel wert wäre.

Ich habe die Geschichte miterlebt: Als das Angebot kam, war ich zunächst sehr zufrieden. Ich habe gedacht, das sei doch wirklich eine Lösung. Als wir nachher miteinander darüber diskutierten, stellten wir fest, dass die Problematik darin liegt, dass der Bau der Zufahrtsstrecken nicht echt etappiert ist, sondern dass zu einem späteren Zeitpunkt die Räte über das Kapital beschliessen müssten. Und da das Kapital nicht da ist, kann auch der Zins nicht vorzeitig bezahlt werden.

Ich will diese Idee, die mir sehr imponiert hat, keinesfalls lächerlich machen, aber wenn das Kapital nicht da ist, dann nützt auch der Zins für die vorzeitige Inangriffnahme dieser Zufahrtsstrecken nichts.

Bezüglich des Umweltschutzes und der Belastung der betroffenen Gemeinden ist immerhin auch festzuhalten, dass dafür jetzt in der Vorlage für 2 Milliarden Franken Lärmschutzmassnahmen vorgesehen sind. Dieser Lärmschutz kommt allen zugute, nicht nur denjenigen Gemeinden, die nicht in den Genuss dieser Zufahrtsstrecken kommen, wie sie im Beschluss von 1991 vorgesehen waren. Bedenken Sie, dass es auch andere Gemeinden im Lande gibt, die etwa sagen: Bel uns geht die genau gleiche Strecke auch vorbei, nur haben wir leider keinen Berg in der Nähe; deshalb können wir keinen Antrag stellen, man solle die Strecke in einen Tunnel verlegen. Sie sind durch die vorgesehenen integrativen Lärmschutzmassnahmen, beispielsweise mit lärmarmem Rollmaterial, auf gleiche Art und Weise bedient.

Daher hat der Bundesrat die sofortige oder eine exakt terminierte Inangriffnahme der Zufahrtsstrecken nicht vorgesehen, bloss sachplanerisch nimmt er sie in Aussicht. Es soll später ein Beschluss des Parlamentes nötig sein, um sie tatsächlich zu erstellen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	19 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	15 Stimmen

Art. 23 Abs. 2bis – Art. 23 al. 2bis

Le président: Cet alinéa 2bis, selon le vote qui a eu lieu préalablement à l'article 23 alinéa 2, est biffé. Les propositions individuelles y afférentes n'ont donc plus de raison d'être.

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit II Adopté selon la proposition de la minorité II

Art. 23 Abs. 1 Einleitung – Art. 23 al. 1 introduction

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Gemäss dem Wunsch des Präsidenten behandeln wir den Ingress zu Artikel 23 Absatz 1. Es geht um die Frage, ob die zweite Etappe von «Bahn 2000», die relativ undefiniert ist, bis auf einen irgendwann geplanten dritten Juradurchstich, ins Programm aufgenommen werden bzw. im Programm bleiben soll.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, man sollte die Vorlage im Infrastrukturbereich auf die erste Etappe beschränken und die zweite Etappe nicht mehr mitführen; das würde das Paket um 5,9 Milliarden Franken erleichtern.

Im übrigen habe ich bereits in meinem Eintretensvotum die Problematik der Aufnahme der zweiten Etappe von «Bahn 2000» ins Programm umschrieben.

Ich bitte Sie, hier endlich doch etwas zur Entlastung dieses Multipaketes beizutragen, nachdem wir jetzt die Zufahrtsstrecken auch noch eingepackt haben. Vorläufig habe ich geschlossen; ich behalte mir je nach Verlauf der Diskussion vor, das Wort nochmals zu verlangen.

Cavadini Jean (L, NE), porte-parole de la minorité: La question qui se pose est une question d'ordre politique, et finalement de transparence à l'égard du souverain qui sera appelé à se prononcer.

Quel est l'enjeu de la dispute qui nous oppose? Il s'agit de savoir si l'on peut évacuer une partie du programme de «Rail 2000» pour alléger la facture finale qui sera présentée à l'électeur. Une forte minorité de votre commission est du sentiment qu'il convient d'être parfaitement transparent et de ne pas scinder le projet «Rail 2000» en deux étapes qui, de toute manière, devront être réalisées et financées l'une et l'autre.

Le jeu qui est proposé est le suivant: n'inscrivons dans le crédit final, donc dans le plan de financement, que la première partie de «Rail 2000»; évacuons la seconde, ce qui nous permet de présenter un compte très allégué.

La minorité de votre commission est d'un avis contraire, pour plusieurs raisons:

1. La première partie de «Rail 2000» est celle qui est de très loin la moins coûteuse – elle est inférieure à 3,5 milliards de francs. Par conséquent, la deuxième partie est de loin la plus coûteuse.

2. Le peuple suisse s'est prononcé il y a maintenant onze ans sur le projet de «Rail 2000» qui lui donnait à entendre qu'un ensemble de dispositions étaient retenues, lui permettant de bénéficier d'un réseau englobant la totalité de notre territoire. Si vous divisez ce crédit en deux parties, vous revenez sur une décision du peuple suisse qui a dit hautement et clairement qu'il entendait considérer la globalité de ce projet.

3. Dans la mesure où le financement n'est pas assuré, nous considérons qu'il est plus net, mais aussi plus honnête de dire: voilà ce que coûte le projet que vous avez retenu, voilà ce qui est à notre disposition, voilà ce que vous aurez à payer.

Vouloir exclure de l'ensemble de la facture finale la totalité du projet «Rail 2000» nous paraît plus qu'une habileté, une maladresse. C'est pourquoi, au nom de la minorité de la commission, nous vous recommandons d'inclure dans l'intitulé: «Rail 2000», et non pas simplement «Rail 2000», première étape. Il s'agit plus que d'une disposition cosmétique, il s'agit d'un contrat que nous avons passé avec le peuple, et ce contrat, nous entendons l'honorer.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich beantrage Ihnen, der Minderheit zuzustimmen.

In einem Punkt sind sich Minderheit und Mehrheit einig, nämlich darin, den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu beschliessen. Was die Westschweiz angeht, so hat der Bundesrat das selber auch vorgeschlagen. Das versteht sich also von selbst; hier hat es keine Differenzen.

Der Anschluss der Ostschweiz wird dem Anschluss der Westschweiz gleichgesetzt. Auf der Finanzierungsseite jedoch sind jetzt vorerst keine zusätzlichen Mittel vorgesehen, und aufgrund der heutigen Planung – das muss ich ehrlich sagen – sind solche zusätzlichen Aktionen auch gar nicht vorgesehen.

Was jetzt zur Diskussion steht, sind die Reisezeitverkürzungen von Zürich nach Stuttgart und München um eine Stunde, die der Bundesrat realisieren will, und die Neigezüge mit punktuellen Streckenausbauten auf deutschem Territorium. Darüber haben wir heute morgen auch schon gesprochen. Damit sind wir einverstanden.

Die Differenz besteht darin, ob die zweite Etappe von «Bahn 2000» in den Bundesbeschluss aufgenommen werden soll oder nicht. Der Bundesrat beantragt Ihnen, zusammen mit der Minderheit, sie aufzunehmen. Das ursprüngliche, vom Volk angenommene Konzept «Bahn 2000» wurde von Bundesrat und Parlament etappiert, und eine Fortsetzung, also die zweite Etappe, ist aus politischen Gründen vorgegeben. Andernfalls geraten wir mit früheren Parlaments- und Volksbeschlüssen in einen Konflikt. Die Planungen für die zweite Etappe von «Bahn 2000» sind gemeinsam mit den SBB angelaufen. Die Botschaft zu dieser Vorlage, die Sie hier beraten, formuliert auf dieser Grundlage denkbare Schwerepunkte einer zweiten Etappe, wozu Herr Bütiker heute morgen um noch konkretere Angaben ersucht hat.

Es ist nicht möglich, zum heutigen Zeitpunkt konkretere Angaben darüber zu machen, welche Projekte und Fahrplanangebote durch die zweite Etappe in zehn oder noch mehr Jahren zu verwirklichen sind. Ein Verzicht auf die zweite Etappe würde dem öffentlichen Verkehr eher Fesseln anlegen. Für kommende Investitionen wäre keine gesicherte Finanzierung vorhanden, und eine Ungleichbehandlung mit der Strasse würde erneut festgeschrieben.

Deshalb ersuche ich Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Entschuldigen Sie, wenn ich jetzt im Namen der Kommissionsmehrheit noch einen Satz beifüge, nur um Ihnen die Gesamtsituation in Erinnerung zu rufen. Die Kommissionsmehrheit kämpft offenbar

mit dem Rücken zur Wand gegen Bundesrat und Minderheiten, die sich zunehmend durchsetzen. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, sind wir dann beim Finanzierungsprogramm gemäss Seite 165 der deutschsprachigen Botschaft auf ungefähr 34 Milliarden Franken. Natürlich hat darüber das Volk nicht explizit zu entscheiden, aber die Zahl wird in der Abstimmungsvorlage stehen, sofern der Nationalrat uns folgt.

Ich möchte Ihnen das nochmals gesagt haben!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Minderheit	16 Stimmen
Für den Antrag Mehrheit	13 Stimmen

Plattner Gian-Reto (S, BS): Sie haben bis anhin aus der Nordwestschweiz oder genauer gesagt aus Basel noch kein Votum gehört, obwohl sonst alle Regionen dieses Landes ihre Interessen an der Eisenbahn hier kundgetan haben. Ich möchte das jetzt nachholen, und zwar im Sinne einer ungeteilten Basler Standesstimme im Einverständnis mit meinem Kollegen Rhinow.

Ich will aber nun nicht auch noch etwas in diese Vorlage «hin-einposten». Wir haben uns zwar überlegt, was wir noch wollen könnten, aber es ist uns gar nichts Vernünftiges eingefallen – es sei denn einen Kopfbahnhof in Basel. Der verlängert die Aufenthaltsdauer, und wenn Sie noch Konsumzwang für die Passagiere einführen, könnte man dann den Wirtschaftsstandort in Basel noch etwas stärken!

Bleiben wir ernst. Bei uns führt die Neat ohnehin durch. Insofern hatten wir zu dieser Diskussion nicht viel beizutragen. Zwar wird sie auch bei uns Infrastrukturkosten verursachen, insbesondere beim Rheinübergang für die Eisenbahnbrücke und auch bei den Verbindungsgeleisen. Aber ich glaube, das alles ist nicht so wichtig, dass man es hier erwähnen müsste.

Eines jedoch ist uns Baslern ein Anliegen, und ich denke, es müsste ebenfalls ein Anliegen der übrigen deutschen Schweiz sein. Es ist auch ein Anliegen, das in Artikel 7 des bisherigen Alpenstransitbeschlusses schon genannt ist, der jetzt ja nicht abgeändert wird. Ich möchte darauf hinweisen, dass dieses Anliegen natürlich aufrechterhalten bleibt, auch wenn es jetzt im «Krieg» zwischen Löttschberg und Gotthard etwas untergegangen ist: Das ist die Frage des TGV-Anschlusses von Basel aus nach Paris. Die Ostschweiz wird natürlich über Basel und einen TGV Rhin-Rhône viel besser an Paris angeschlossen, als wenn sie sich über Bern-Frasne oder gar über Genf-Mâcon anschliessen müsste. Ich verstehe den Satz vom Anschluss der Ostschweiz, des Wirtschaftsraums Zürich, an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eben so, dass damit auch die Verbindung an das französische TGV-Netz gemeint ist, und das kann wohl für den grössten Teil der deutschen Schweiz beim Bau der TGV-Linie Rhin-Rhône sogar bis Bern hinunter eigentlich nur über Basel passieren.

Nun kostet das auf Schweizer Gebiet nicht viel Geld, und es hat keinen grossen Sinn in diesen Finanzierungsbeschluss auch noch irgendwelche Worte über das TGV-Tor Basel einzufügen. Ich erwarte aber, dass dann im Nationalrat, wo auch ein Basler in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vertreten sein wird, die Diskussion über die relativen Meriten der verschiedenen TGV-Anschlüsse noch einmal geführt wird.

Dieses Thema kann ich jetzt um so eher an den Nationalrat abgeben, als ich glaube, dass dieses Kind, das der Ständerat heute geboren hat, eigentlich nur die Wiedergeburt eines Kindes ist, das er schon einmal geboren hat und das sich mittlerweile als totgeborener Wechselbalg herausgestellt hat. Also glaube ich, dass der Nationalrat nun den Auftrag hat, das, was wir heute hier – ich möchte fast sagen – verborgen haben, dann wieder irgendwie zu richten. Ich glaube nicht an den Beschluss, den wir heute gefasst haben, denn er ist schon einmal als unmöglich befunden worden.

Ich bitte den Bundesrat, in diesem Rahmen den TGV-Anschluss Basel nicht zu vergessen. Es hat mich sehr gewundert, dass man jetzt von TGV-Anschlüssen via Frasne-

Vallorbe oder Frasné-Val de Travers redet, also praktisch schon ein weiteres Loch ins Auge fasst, indem man dann den Jura in der Mitte noch einmal durchstossen müsste. Das kann wohl nicht eine sinnvolle mittelländische Verkehrspolitik sein.

Ich bitte den Bundesrat, daran zu denken, dass im Alpen Transitbeschluss vom 4. Oktober 1991 die beiden TGV-Tore Basel und Genf genannt sind und dass mit den Franzosen, auf denen die Hauptlast der Realisierung dieser TGV-Verbindung liegt, in diesem Sinne verhandelt werden sollte. Anträge möchte ich aber keine stellen.

Bisig Hans (R, SZ): Die Situation ist unmöglich geworden, und ich bitte alle, jetzt ihre Forderungen zu plazieren. Wir haben jetzt alles, aber auch alles hineingebracht, was hineinzubringen ist. Wir haben die Zufahrtlinien beschlossen. Wir haben «Bahn 2000» beschlossen. Der Bundesrat weiss gar nicht mehr, was er noch alles bauen soll.

Zufahrtlinien und «Bahn 2000» sind für mich weitgehend dasselbe, weil eine Überlagerung vorhanden ist. Ich sage Ihnen nur am Beispiel des Kantons Schwyz, was Sie jetzt alles beschlossen haben. Vermutlich wissen Sie es gar nicht, darum muss ich es sagen. Sie haben jetzt beschlossen, im Kanton Schwyz, auf dieser relativ kurzen Strecke, einen Urnibergtunnel zu bauen; sie haben, wenn ich die Neat-Vorlage 1992 oder 1991 nehme, beschlossen, den Feldemboden, das ist der Talboden bei Schwyz, zu unterqueren, zu untertunneln, mit allen Schwierigkeiten, die damit verbunden sind; und Sie haben einen Axentunnel beschlossen; das alles nur auf dem Gebiet des Kantons Schwyz. Ich glaube nicht, dass Sie sich dessen bewusst sind.

Von den 7,5 Milliarden Franken der ersten Etappe von «Bahn 2000» sind rund 7 Milliarden für den Raum Bern-Westschweiz reserviert, rund 500 Millionen Franken dürfte das zusätzliche Geleise Zürich–Thalwil kosten. Das gehört eigentlich zur Neat und nicht zur «Bahn 2000». Jetzt kommt die Ostschweiz zum Zug und stellt zu Recht Ihre Forderungen im Rahmen der zweiten Etappe. Basel hat jetzt eben – auch zu Recht – gesagt: Jetzt kommen die Forderungen.

Ich bitte Sie, legen Sie die Forderungen jetzt auf den Tisch, denn diese Vorlage kann so niemals durchgehen.

Art. 23 Abs. 1 Bst. a – Art. 23 al. 1 let. a

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir haben hier ausnahmsweise keine Minderheit. Ich weiss allerdings nicht, ob der Bundesrat diese Formulierung akzeptieren wird oder nicht. Ich glaube ja, dann kann ich mich sehr kurz fassen. Immerhin möchte ich noch begründen, warum gemäss Kommission das Wort «höchstens» in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a hineingekommen ist. Wir haben damit signalisieren wollen, dass der Bundesrat mit seiner Kompetenz, die ihm mit der Kann-Formulierung im Ingress zu Artikel 23 Absatz 1 zugesprochen wird, vorsichtig umgehen sollte, die Möglichkeiten also nicht partout ausschöpfen sollte. Wenn Sie den Anträgen der Mehrheit zugestimmt hätten – was Sie ja mit sogar überschüssendem Erfolg nicht getan haben: statt 30 bzw. 23 Milliarden haben wir jetzt rund 34 Milliarden Franken totales Investitionsvolumen –, dann hätten rund 6 bis 7 Rappen Mineralölsteuerzuschlag über die ganze Laufzeit des Bundesbeschlusses, also bis 2017 plus maximal fünf Jahre, genügt. Wir hätten dann immer noch einen theoretischen Finanzierungsüberschuss von rund 2,46 Milliarden Franken gehabt, gerechnet über die ganze Geltungsdauer des Bundesbeschlusses. Im übrigen ist diese Benzinpreiserhöhung, der «Benzinzehner», auf maximal diese 10 Rappen beschränkt. Das ist tragbar und belastet den durchschnittlichen Autofahrer mit rund 100 Franken pro Jahr. Ob er allerdings je gebraucht werden wird, das steht laut Herrn Bisig offenbar in den Sternen geschrieben.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung, offenbar in Übereinstimmung mit dem Bundesrat.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Art. 23 Abs. 1 Bst. b – Art. 23 al. 1 let. b

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich muss zum Buchstaben b eine kleine Einleitung machen: Unbestritten ist die Ergänzung «bis zur Inkraftsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe». Sowohl die Kommissionsmehrheit als auch die Minderheit Schüle wollen dokumentieren, dass die pauschale (PSVA) und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nie parallel, gleichzeitig erhoben werden sollen. Die LSVA wird die PSVA ablösen. Die PSVA gilt nur bis zum Inkrafttreten der wesentlich «geschlechteren» und einträglicheren LSVA.

Die Kommissionsmehrheit möchte die PSVA für die kurze Übergangszeit – wenn wir davon ausgehen, dass die LSVA im Jahre 2001 in Kraft treten kann – nicht noch verdoppeln, sondern sie unverändert lassen. Sie möchte allerdings den vollen Ertrag zugunsten der Infrastrukturprojekte im öffentlichen Schienenverkehr verwenden.

Gegen eine Verdoppelung sprechen auch noch materielle Gründe: Die PSVA wird nicht abhängig von den gefahrenen Kilometern erhoben. Sie trifft den lokalen Verteilerverkehr stärker als den Güterverkehr über lange Strecken, weil die Abgabe eben pauschal ist. Sie ist als Lenkungsabgabe für die Umlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene daher nur bedingt geeignet. Wir können hier auf seiten des inländischen Transportgewerbes zudem einiges an Widerständen abbauen, wenn wir diese grobschlächtige PSVA nicht noch verdoppeln.

Sofem die LSVA rechtzeitig, eben etwa im Jahre 2001, eingeführt sein wird, wird die Ertragsdifferenz zwischen einfacher und doppelter PSVA nicht gross ins Gewicht fallen. Sollten sich Verzögerungen ergeben, betrüge die Differenz zwischen der einfachen PSVA (= 180 Millionen Franken) und der halben LSVA (= 350 Millionen Franken) 170 Millionen Franken. Diese dürfte allerdings auf der Zeitachse dann je länger je mehr ins Gewicht fallen, wenn die LSVA erst nach 2001 kommen würde.

Obschon die Situation nach Ihren Beschlüssen zu Absatz 2 punkto Finanzierungsmöglichkeiten etwas eng geworden ist, bitte ich Sie im Namen der Kommissionsmehrheit – Herr Schüle lacht bereits, er wird ja gleich seinen Minderheitsantrag begründen –, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen. Vielleicht ergibt sich dann über die Finanzierungsquellen ein gewisser Druck zu einer rationellen und kostensparenden Ausführung des «Multipacks» gemäss Absatz 2.

Schüle Kurt (R, SH), Sprecher der Minderheit: Anknüpfend an die Schlussbemerkung von Kollege Loretan, würde ich sagen, dass man bei Buchstabe a wahrscheinlich das Wort «höchstens» durch «mindestens» hätte ersetzen müssen – der Bundesrat soll den Benzin Zoll um mindestens 10 Rappen erhöhen –, damit er das Ganze trotz der Beschlüsse, die Sie heute gefasst haben, ins Gleichgewicht bringen kann.

Ich habe den Bundesrat, was die Finanzierung betrifft, aus einer finanzpolitischen Grundsatztreue heraus auf der ganzen Linie unterstützt, und ich habe in der Kommission erreicht, dass wir die pauschale Schwerverkehrsabgabe verlängern, bis sie durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst wird. Sie wissen ja, die pauschale Abgabe ist in der Verfassung auf das Jahr 2004 befristet. Da könnte es mit der Ablösung durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe knapp werden, da diese frühestens auf das Jahr 2001 programmiert ist. Dann dürfte wirklich nichts passieren mit dem Fahrleistungsmesser, mit der Beschlussfassung in den eidgenössischen Räten und mit der Hürde der Volksabstimmung. Aus dieser Grundsatztreue heraus befinde ich mich überall bei den Kommissionsminderheiten, weil ich überzeuge bin, dass nur eine voll finanzierte Neat überhaupt eine Chance hat, die Hürde der Volksabstimmung zu nehmen. Eine Chance hat meines Erachtens aber auch nur eine bedarfsgerechte und damit etappierte Neat. Diesen Pfad haben Sie verlassen.

Persönlich fühle ich mich angesichts des aktuellen Stands der Dinge nicht mehr auf diese Vorlage verpflichtet, und mein Minderheitsantrag hat für mich den Charakter eines vorbe-

haltenen Entschlusses, dass das Parlament im Verlaufe der Beratungen der Differenzvereinbarung dem Ganzen nochmals eine Wende gibt.

Aber mein Anliegen ist es wirklich, die Schwerverkehrsabgabe nun in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einzubinden, und diese Finanzierung soll mit Blick auf alle bevorstehenden Eisenbahngrossprojekte genügend hoch dotiert sein. Vorderhand geht es um eine Kompetenznorm an den Bundesrat, und der Bundesrat wird diese Kompetenz bestimmt nutzen. Die Schwerverkehrsabgabe ist das geeignete Mittel im Sinne von flankierenden Massnahmen, um die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene zu erwirken oder notfalls zu erzwingen. Darum gehört diese Schwerverkehrsabgabe auch zwingend zu diesem Konzept; sonst funktioniert das ganze Konzept nicht.

Beim «Benzinzehner», den Sie soeben beschlossen haben, ist der Zusammenhang zur Neat viel weniger stark. Der «Benzinzehner» wird flächendeckend im ganzen Land erhoben, vor allem beim Binnenverkehr; ob das auch beim Transitverkehr der Fall sein wird, hängt sehr stark vom konkreten Preisgefälle zwischen der Schweiz und dem Ausland ab. Sie wissen, dass der Spielraum beim Diesel nicht sehr gross ist. Dieser «Benzinzehner» wird ganz erheblich zur Finanzierung der Neat beitragen müssen, das ist nochmals eine Leistung der Inländer an dieses Projekt.

Mein Antrag will nun, dass die pauschale Schwerverkehrsabgabe verdoppelt werden kann, und das wäre vor allem dann wichtig, wenn sich die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe verzögern würde, wenn sie nicht termingerecht auf das Jahr 2001 realisiert werden könnte. Die pauschale Schwerverkehrsabgabe würde dann einen Ertrag von 360 Millionen gegenüber jetzt 180 Millionen Franken bringen. Das wäre in etwa gleich viel wie der hälftige Ertrag der künftigen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die die Kommission für die Finanzierung der Neat einsetzen will. Im Vergleich dazu bringt der «Benzinzehner» 600 Millionen Franken im Jahr, also rund das Doppelte.

Mein Antrag hat seit den Kommissionsberatungen einen Wandel durchgemacht: Ursprünglich habe ich ihn in der Kommission gestellt, weil ich den Bundesrat bei seiner Begründung behaftet wollte. Ich wollte den Beschluss mit der bundesrätlichen Begründung in Übereinstimmung bringen. Der Bundesrat hat in der Botschaft geschrieben, dass diese pauschale Schwerverkehrsabgabe für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte umgewidmet und verdoppelt werden solle, aber im Entwurf fordert er, dass er diese Abgabensätze «um höchstens das Doppelte erhöhen» könne. Er hat sich also die Kompetenz zu einer Verdreifachung geben wollen, und ich wollte den Bundesrat auf seine «Deklamation» zurückbinden.

Wir brauchen diese Finanzierungsquelle zugunsten des öffentlichen Verkehrs, und ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen. Sie haben nun die Netzvariante beschlossen, Sie haben das Konzept um die Zufahrtslinien ergänzt; nun bleiben Sie zumindest hier konsequent, und machen Sie nicht noch ein zusätzliches Loch, ein Loch in die Bundeskasse!

Spoerry Vreni (R, ZH): Ich habe eine Frage: Ich habe heute morgen meiner Befürchtung Ausdruck gegeben, dass diese zweite Neat-Vorlage in einem Debakel enden könnte. Ich habe mir allerdings nicht vorgestellt, dass dies wenige Stunden später bereits vollendete Tatsache sein würde.

Wir sind mit zwei Zielsetzungen in diese Debatte eingestiegen:

1. Die erklärte Zielsetzung war es, die Vorlage von 1992 in irgendeiner Form zu etappieren, entweder eine Linienführung vorzuziehen oder die Version des Bundesrates zu wählen; jedenfalls sollte aber eine Etappierung beschlossen werden. Wir haben keine Etappierung beschlossen, sondern einen Vollausbau, der offensichtlich noch fast weiter geht als die erste Vorlage, über die vor vier Jahren abgestimmt wurde.

2. Zweite Zielsetzung: Die Neat sei solide zu finanzieren, und die Finanzierung der Neat sei sicherzustellen. Der Antrag der Kommissionsmehrheit hat dieses Ziel auf einer Basis von

21 Milliarden Franken offensichtlich erreicht. Ich lasse mir jetzt von den Kommissionsmitgliedern sagen, dass wir in der Zwischenzeit einen Betrag von etwa 34 Milliarden Franken bewilligt haben.

Aus diesem Grunde ist das Finanzierungskonzept in keiner Art und Weise mehr kompatibel mit dem, was wir beschlossen haben. Da muss ich sagen, das können wir doch so nicht verabschieden. Wenn Sie schon die gleiche Vorlage nochmals vorlegen wollen, wogegen ich mich vehement aussprechen werde, müssen Sie aber bitte auch sagen, was es kostet und wie Sie diese 75 Prozent in dieser neugestalteten Neat finanzieren wollen. Sonst machen Sie auch im zweiten Punkt noch einen Fehler, der, wie ich meine, unseres Rates nicht würdig ist.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Tatsächlich: «Difficile est satiram non scribere» bzw. «dicere». Wir sind nun tatsächlich in einer komischen Situation: zuerst die Euphorie und jetzt der Katzenjammer. Das ist für den Ständerat nicht gerade eine Auszeichnung. Aber, Frau Spoerry, Sie haben jetzt zwei Varianten. Ich bin nicht legitimiert, Anträge der Kommissionsmehrheit zurückzuziehen. Machen Sie doch, was Sie für gut befinden. (*Heiterkeit*)

Frick Bruno (C, SZ): Wir erleben keine Sternstunde des Ständerates. Ich habe bis jetzt geschwiegen, obwohl mein Kanton Schwyz von der Neat stark betroffen ist. Ich habe aus zwei Gründen geschwiegen:

Zum ersten wusste ich, dass mein Kollege Bisig in der Kommission und jetzt im Plenum kompetent unsere Anliegen einbringen würde. Ich wusste auch, dass er – das ist auch meine Ansicht – für uns keine Zusatzforderungen stellt.

Zum zweiten hatte ich den festen Willen, die Neat zu retten, nämlich erstens die Ziele einer Etappierung zu verwirklichen und zweitens die Kosten zu senken. Beides ist nicht gelungen. Frau Spoerry hat die Zahlen, die auch uns genannt wurden, im Rat genannt. Wir sind heute finanziell viel weiter gegangen als jemals vorher.

Was haben wir nun beschlossen? Ich muss es rekapitulieren. Wir haben das ganze Netz, obwohl dafür verkehrspolitisch kein Bedarf besteht. Wir haben allen Luxus eingebaut: die Finanzierung der zweiten Etappe von «Bahn 2000», und für alle Zufahrtsstrecken den Vollausbau. Aber wir haben das Geld nicht. Wir tun, als hätten wir volle Säcke; aber unsere Taschen sind leer, und die Finanzierung, die noch zur Diskussion steht, reicht nicht. Wir sind auf die einfachste aller möglichen Lösungen ausgewichen: Der Autofahrer soll bezahlen.

Im Volk wird niemand begreifen, was wir heute getan haben. Ich möchte nicht belehren; es steht mir fern, meine Kollegen rechtzuzuwenden. Aber was wir jetzt hier noch haben, ist nichts Tragfähiges. Es ist kaum eine Grundlage für den Nationalrat.

Ich habe für mich zwei Möglichkeiten: Wir können die Sache in der Schlussabstimmung scheitern lassen. Dazu habe ich alle Lust; notgedrungen ist es für mich fast die einzige Lösung. Wir haben nämlich die Führungsaufgabe nicht wahrgenommen. Ich habe in allen Punkten der Kommissionsmehrheit zugestimmt – auch dort, wo es mir fast gegen den Strich ging –, weil ich sah: Das ist eine tragfähige Lösung, die verantwortlich ist.

Aber auch der Bundesrat hat seine Führungsaufgabe nicht wahrgenommen. Unser Rat hat die Führungsaufgabe nicht wahrgenommen. Ich sehe, dass es für einen ganzen Rat schwer ist, die Führung zu übernehmen, wenn der Bundesrat nicht führt.

Die eine Möglichkeit ist, das Ganze zu beerdigen und in der Gesamtabstimmung scheitern zu lassen. Ich möchte aber weitermachen und hoffe, das sei ein heilsamer Schock.

Ich stelle daher, gestützt auf Artikel 61 unseres Ratsreglementes, den Antrag, die ganze Vorlage an die Kommission zurückzuweisen. Dann kann nochmals daran gearbeitet werden. Offenbar war die «Gärungszeit» etwas kurz. In der Rückweisung sehe ich die bessere Lösung, und zwar in der Rückweisung mit zwei Auflagen: Erstens ist eine Etappierung

nach Möglichkeit anzustreben, und zweitens sind die Kosten zu senken. Eine andere Lösung haben wir nicht mehr. Was jetzt herauskommt, ist jedenfalls nichts, was in der Öffentlichkeit tragfähig wäre, und es ist auch keine Grundlage für den Zweitrat.

Danioth Hans (C, UR): Sie verstehen, dass ich das ganz anders sehe als meine geschätzten Kollegen aus dem Kanton Schwyz. Ich meine, die Entscheide, die wir jetzt getroffen haben, sind teilweise zwar knappe, teilweise aber ganz klare Entscheidungen dieses Parlamentes, das in Kenntnis aller Zusammenhänge entschieden hat. Wir können eben nicht bei Null beginnen. Aber wenn wir jetzt aussteigen und damit in Panik geraten, leisten wir der Sache einen Bärendienst.

Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen, und möchte auch darauf hinweisen, dass es durchaus Lösungen gibt. Ich verweise darauf, dass die Mehrheit unserer Kommission bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) deswegen keine Verdoppelung vorgesehen hat, weil erstens das einheimische Gewerbe, das die Feinverteilung zu besorgen hat, betroffen würde, weil die Fixkosten höher würden, und weil zweitens die PSVA zwischen 175 und 180 Millionen Franken einbringt, während bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) das Geld anders sprudelt; hier rechnet man mit 600 Millionen Franken.

Ich persönlich könnte mich zu einer Kompromisshaltung durchringen, indem ich bei Buchstabe b vorschlagen würde, der Kommissionsmehrheit zu folgen, diese Verdoppelung also nicht vorzunehmen, hingegen bei der LSVA bei Buchstabe c die «zwei Drittel des Ertrags» doch «hinüberzunehmen», um damit auch ein gewisses ausgewogenes Gleichgewicht zu erreichen und ein Signal gegenüber dem Transportgewerbe zu setzen.

Weiter hat unsere Kommission beschlossen, Absatz 3 zu ändern, in dem Sinne, dass die Dauer der Sonderfinanzierung durch Bundesbeschluss um fünf Jahre erstreckt werden kann. Gerade hier sehen wir eine Möglichkeit, diesem gestiegenen Volumen Rechnung zu tragen.

Ich meine, es besteht absolut kein Grund, die Flinte ins Korn zu werfen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Sie gestatten dem Kommissionspräsidenten auch noch ein Wort: Ich habe natürlich Verständnis für diesen zweiten Versuch eines Befreiungsschlages, nach dem Nichteintretensantrag Schoch. Wenn Sie eine Rückweisung beschliessen und deshalb dem Antrag Frick folgen wollen, so weisen Sie die Vorlage doch an den Bundesrat und nicht an die Kommission zurück! Wir haben uns redlich abgemüht. Herr Frick hat uns eine mehrheitsfähige Lösung attestiert. Wir haben sie wohl unter grossem Zeitdruck, aber nicht überhastet, für die gestrige und heutige Behandlung hier im Plenum vorbereitet.

Ich stelle also den Antrag – und ich frage Kollege Frick, ob er sich nicht damit einverstanden erklären könnte –: Wenn er an seinem Antrag festhält, dann soll er Rückweisung an den Bundesrat verlangen. Dann muss der Bundesrat nach meiner Meinung endlich den Mut aufbringen, uns einen einzigen Alpendurchstich mit Zufahrtsstrecken vorzuschlagen – und Punkt! Der ganze Rest muss dann anderweitig zusammengebastelt werden. Wir können das natürlich dem Nationalrat überlassen, mit oder ohne Zustimmung zum Bundesbeschluss A in der Gesamtabstimmung. Gegenüber der Variante «Ablehnung von Bundesbeschluss A in der Gesamtabstimmung» würde ich aber eine Rückweisung bevorzugen. In diesem Sinne spiele ich den Ball wiederum Kollege Frick zu.

Le président: Je voudrais tout de même attirer votre attention sur une possibilité qui est celle de terminer l'examen de cet arrêté et de procéder au vote sur l'ensemble. Si le vote sur l'ensemble devait être négatif, c'est tout simplement le constat que nous ne sommes pas d'accord avec ce qui a été décidé aujourd'hui, et le projet va de toute façon au Conseil national qui reprend l'examen.

Je vous prie de prendre en compte cette possibilité dans la discussion; mais la discussion continue.

Schmid Carlo (C, AI): Ich begreife Herrn Frick. Auf der anderen Seite muss ich ihnen sagen: Es ist heute etwas gar viel von Würde des Rates, von Führungsaufgaben, von Sternstunden und von solchen Dingen die Rede gewesen, von Dingen, die an sich völlig sachfremd sind. Wir sind doch keine «Führungsveranstaltung»! Wir haben keine besondere Würde zu verteidigen. Wir haben hier eine Vorlage zu beraten, und diese Vorlage ist nun halt in Gottes Namen kontrovers; ein Verhältnis von 23 zu 22 Stimmen, das gibt es auch hier. Regen Sie sich doch nicht auf! Das ist doch Politik! Ich rege mich auch nicht auf. (*Helterkeit*) Ich verstehe die Reaktion von Herrn Frick nur als Ausdruck einer bestimmten Ratiosigkeit.

Herr Frick, es gibt noch einen Zweitrat. Dieser Zweitrat hat alle Zeit, das, was wir ihm übertragen, in aller Ruhe und mit Besonnenheit noch einmal anzuschauen. Ich denke nicht – und stimme da Herrn Danioth zu –, dass man die Übung hier jetzt abrechnen muss, wenn es nicht unbedingt notwendig ist. Ich bin also dagegen, dass man dem Rückweisungsantrag Frick zustimmt.

Ich bitte Herrn Frick aber, dass er seinen Rückweisungsantrag auf alle Fälle nicht jetzt «durchpocht», sondern uns die Gelegenheit gibt, die Vorlage durchzuberaten. Dann kann er von mir aus seinen Antrag wieder stellen. Eine Rückweisung würde bedeuten, dass wir etwa 15 Stunden lang für die Katz gearbeitet hätten. Das wäre schadel!

Rhinow René (R, BL): Ich habe mir auch vorgenommen, mich in dieser Debatte nicht zu melden, aber jetzt ist mir doch, wie Herrn Frick, der Kragen geplatzt. So geht es doch nicht! Und zwar nicht, weil wir mit knappen Mehrheiten entschieden haben. Das ist normal, damit müssen wir leben. Aber wir haben Stück für Stück etwas beschlossen, hinter dem jetzt niemand mehr steht. Und wir können doch nicht etwas verabschieden, in der Meinung, die anderen würden es dann richten, wir seien dazu nicht in der Lage. Herr Schmid Carlo: Das hat etwas mit der Würde des Rates zu tun, und deshalb unterstütze ich den Antrag Frick. Unsere Kommission soll aufgrund der gewaiteten Diskussion die angenommenen Anträge nochmals beraten und uns einen konzisen, finanzierbaren und mehrheitsfähigen Antrag stellen. Wir sollten uns hüten, in diesem Rat ein zweites Mal nach dem gleichen Muster zu verfahren. Deshalb unterstütze ich diesen Rückweisungsantrag. Wir müssen nochmals über die Bücher, im Interesse unserer Glaubwürdigkeit. Wir können uns dieser Aufgabe nicht einfach entledigen, indem wir den Zweitrat dafür einsetzen, und wir können auch nicht einfach nein sagen, weil wir dann unsere Aufgabe überhaupt nicht gelöst haben. Dies wäre ein Eingeständnis, dass wir gar nicht in der Lage dazu sind. Dies ist nicht nur keine Sternstunde, es ist für mich ein Trauertag.

Ich bitte Sie: Geben wir uns nochmals eine Chance, unsere Arbeit besser zu tun.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Was bleibt uns im Bundesbeschluss A noch zu beraten? Es bleiben uns der Entscheid über die PSVA und dann die Diskussion und der Entscheid über die LSVA, die aber vom Ertrag her nicht nützlich wird, um das Programm, das jetzt beschlossen ist, innerhalb der in Absatz 3 genannten Frist zu finanzieren. Es bleibt uns sodann die Diskussion über die Lösung mit dem «unechten Fonds». Bei der Finanzierung stehen wir nun an. Die Frage des Fonds ist bereits sekundär geworden. Beim Bundesbeschluss B oder Bundesbeschluss 2, wie er neuerdings heisst, hängt natürlich sehr viel von der Ausgestaltung des Bundesbeschlusses A bzw. des Bundesbeschlusses 1 ab. Da sind wir erst recht auf schwankendem Boden.

Deshalb glaube ich, dass der Entschluss und der Befehl jetzt fallen müssen: Halt, marsch, zurück! Herr Frick ist allerdings der Meinung – er hat mir das vorhin zugeflüstert –, die Kommission sei so «gut» gewesen, dass sie, und nicht der Bundesrat, das Werk noch einmal in der Hobelbank einspannen müsse.

Ich möchte Sie bitten, einmal grundsätzlich über Rückweisung abzustimmen und danach zu entscheiden, ob Rückweisung an den Bundesrat oder Rückweisung an die Kommission, wobei man letzteres auch in einer Eventualabstimmung voraus entscheiden lassen kann.

Ich möchte in diesem Sinne den Antrag stellen, dass in einer Eventualabstimmung jetzt zunächst über Rückweisung an die Kommission oder Rückweisung an den Bundesrat entschieden wird und dass dann in einer Hauptabstimmung über den Ordnungsantrag Frick über Rückweisung ja oder nein abgestimmt wird. Ich teile auch die Meinung von Kollege Rhinow, dass wir jetzt über Rückweisung abstimmen sollten.

Gemperli Paul (C, SG): Ich bedaure an sich, dass ich gestern etwas unterlassen habe. Ich bin mit einem sehr schlechten Gefühl in diese Debatte eingestiegen. Ich habe mir, als wir gestern mit der Debatte begonnen haben, überlegt, ob ich nicht den Antrag stellen sollte, die ganze Angelegenheit zu verschleiben.

Sie müssen sich einfach noch einmal überlegen, wie das Geschäft auf uns zugekommen ist. Am Freitag vor der Session hat die Kommission das Geschäft der Presse vorgestellt. Wir haben die Fahne am Freitag der ersten Woche erhalten. Wir konnten noch knapp das, was in der Fahne steht, mit der ursprünglichen Botschaft des Bundesrates vergleichen. Es war kein Bericht der Kommission vorhanden, der die Abweichungen zur bundesrätlichen Botschaft im Detail dargelegt hätte. Es war nichts vorhanden, das die Auswirkungen im einzelnen, auch im finanziellen Bereich, aufgezeigt hätte. Man hatte zwar eine Botschaft des Bundesrates; diese Botschaft enthielt gewisse Zahlen; aber man konnte nicht mit Bezug auf Einzelheiten im neuen Vorschlag genaue Rückschlüsse ziehen.

Dann geschieht eben das, was geschehen musste: Man entscheidet im Rat und weiss nicht genau, was man entscheidet. Beim Entscheid wegen den Zufahrtsstrecken beispielsweise waren wir nicht im Detail darüber im Bild, welche finanziellen Auswirkungen das im einzelnen hat. Das konnte man nicht aus dieser Botschaft herauslesen. Das waren die Probleme, vor denen wir standen.

Es darf nicht mehr passieren, dass man in eine Verhandlung steigt, ohne genau zu wissen, wie diese Konsequenzen aussehen. Jetzt stehen wir vor der Frage: Rückweisung oder nicht? Wir haben schon sehr lange diskutiert. Ich schliesse mich grundsätzlich der Meinung von Herr Schmid Carlo an. Wir haben uns für die Netzvariante entschieden. Wir haben auch den Ausbau der Zufahrtsstrecken beschlossen. Das wird die Konsequenz haben, dass der Zweite Rat nochmals alles genauestens überprüft und die finanziellen Konsequenzen auflistet. Das wird man nachher tun. Vielleicht entscheidet dann der Zweite Rat anders, aber wenn er gleich entscheidet, weiss er immerhin zum voraus, wie die Diskrepanz zwischen seinen Entscheiden und dem, was finanziell an Mitteln zur Verfügung steht, aussieht. Und dann kann das allenfalls wieder korrigiert werden.

Ich würde jetzt diesen Beschluss über die Finanzierung zu Ende beraten. Der Grundsatzentscheid, den wir noch fällen müssen, betrifft die Frage, ob wir einen unselbständigen Fonds machen wollen oder ob man von der anderen Variante des Bundesrates ausgehen will. Die Frage der Mittel – was zur Verfügung stehen muss – ist in diesem Zusammenhang nun sekundär; das können wir erst entscheiden, wenn wir endgültig Kassensturz gemacht haben.

Ich wäre der Meinung, die Verhandlung jetzt zu Ende zu führen und das dann dem Zweite Rat weiterzugeben.

Frick Bruno (C, SZ): Ich halte an meiner Auffassung fest, dass die Lösung, die wir heute finden, keine tragfähige Lösung und keine Ausgangslage für den Nationalrat ist: zum ersten, weil die Kosten zu hoch sind, und zum zweiten, weil wir die Finanzierung nicht gesichert haben. Damit werden wir auch nie eine Chance vor dem Volk haben.

Ich muss noch vorausschicken: Wir können nicht einfach am Schluss sagen, dass wir den ganzen Beschluss ablehnen und den Nationalrat bei Null beginnen lassen. Was ich aber

anerkenne – davon haben mich einige Kollegen überzeugen können –: Sie möchten die Beratung heute abschliessen. Ich stelle daher meinen Rückweisungsantrag zurück, so dass wir zuerst die Beratung abschliessen können; nachher werde ich den Rückweisungsantrag stellen. An wen wir dann zurückweisen, werden wir noch beschliessen – offenbar will das Kind gar niemand mehr haben, weder Herr Loretan noch der Bundesrat; aber wir müssen es baden und trocknen, Herr Loretan.

In diesem Sinne stelle ich meinen Antrag bis zum Schluss der Beratungen zurück.

Le président: M. Frick retire sa proposition et reviendra à la fin des délibérations.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich will mich jetzt zu dieser langen Diskussion deshalb nicht äussern, weil sich die nun plötzlich verlangte Führungsaufgabe des Bundesrates sicher auch Ihrer Meinung nach nicht auf Ordnungs- und Rückweisungsanträge zum weiteren Vorgehen Ihres Rates erstrecken soll.

Sie wissen ja, dass Bundesräte etwas «Mimöschchen» sind; ich will diesem Ruf jetzt gerecht werden. Es wäre anders gewesen, wenn der Vorwurf gelautet hätte, der Bundesrat habe beim Vorlegen des Paketes seine Führungsaufgabe nicht wahrgenommen. Aber Sie können doch nicht einen Entwurf, den wir Ihnen unterbreiten, in mehreren Etappen aufstocken, dann plötzlich realisieren, dass diese Aufstockungen nicht finanziert sind, und dann feststellen, der Bundesrat habe seine Führungsaufgabe nicht wahrgenommen! Sie verzeihen, dass ich mindestens diesen Vorwurf dem gesamten Bundesrat zuliebe nicht einfach akzeptieren kann.

Die Frage von Frau Spoerry, die auch Herr Schüle angetönt hat, möchte ich beantworten. Die Gesamtkosten, die Sie bis jetzt beschlossen haben – vielleicht stellen Sie noch mehrere Anträge –, (*Heiterkeit*) betragen 34 Milliarden Franken. Wenn Sie dem Einnahmenkonzept des Bundesrates folgen, besteht eine Finanzierungslücke von 4,5 Milliarden Franken; wenn Sie den Anträgen Ihrer Kommissionsmehrheit folgen, eine solche von 6 Milliarden Franken. Das möchte ich Ihnen gesagt haben.

Das würde beim Treibstoffzoll 5 Rappen mehr bedeuten. Sie müssten 15 Rappen Benzinzollzuschlag beschliessen, oder Sie müssten die Verschuldung um 15 Prozent auf insgesamt 40 Prozent heraufsetzen.

Wenn Sie die Vorlage so verabschieden, kann sich ihr der Bundesrat nicht anschliessen. Es ist durchaus möglich, dass er dann seine Meinung im Nationalrat einbringt und dass der Nationalrat für Ihre Beschlüsse über Zufahrtsstrecken und Hirteltunnel usw. mit Hilfe der Verwaitung eine andere Finanzierung findet. Ich sehe nämlich nicht, dass man bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die Sie auch behandeln werden, höher gehen kann.

Das führt mich dazu, Ihnen zu beantragen, bei Buchstabe b auf jeden Fall der Minderheit zu folgen, die den Entwurf des Bundesrates aufnimmt und präzisiert. Würden Sie die pauschale Schwerverkehrsabgabe jetzt nicht verdoppeln, könnte, falls sich die LSVA und ihre Umsetzung verzögern, ein Einnahmehausfall von mindestens 220 Millionen Franken pro Jahr entstehen. Bei einer Verdoppelung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe wären es nur noch 40 Millionen Franken pro Jahr.

Nach den vorherigen Beschlüssen sollten Sie bei der Finanzierung wenigstens an die obere Limite gehen, d. h. der Minderheit zustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit
Für den Antrag der Mehrheit

27 Stimmen
9 Stimmen

Art. 23 Abs. 1 Bst. c – Art. 23 al. 1 let. c

Onken Thomas (S, TG), Sprecher der Minderheit: Die Ausgangslage ist eigentlich genau die gleiche wie beim Antrag der Minderheit Schüle. Der Minderheitsantrag spricht für sich

selbst. Er ist in der Sache klar. Der Bundesrat hat uns vorgeschlagen, zwei Drittel des Ertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für die Finanzierung der Grossprojekte einzusetzen. Die Kommissionsmehrheit schlägt Ihnen hingegen vor, nur höchstens die Hälfte dafür einzusetzen. Die Kommissionsminderheit lädt Sie dazu ein, dem Bundesrat zu folgen.

Der Minderheitsantrag spricht aber auch angesichts der desolaten Situation, in die wir uns hineinmanövriert haben, für sich selbst. Denn wenn Sie der Minderheit der Kommission folgen, leisten Sie zumindest einen kleinen, einen bescheidenen Beitrag, um die nun massiv gestiegenen Kosten zu finanzieren.

Deshalb bitte ich Sie, hier ebenfalls der Minderheit und nicht der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bräuchte eigentlich jetzt nichts mehr zu sagen. Ich will Ihnen nur noch eröffnen, warum die klare Kommissionsmehrheit «bis höchstens zur Hälfte» formuliert hat. Nach unserem Konzept hätte das genügt. Wir können mit dieser Formulierung die Akzeptanz der Vorlage beim Stimmbürger verbessern.

Sie kennen die Vorstellungen der Strassenverkehrsverbände. Sie sind keineswegs der Meinung, dass 75 Prozent der Finanzierung bei den Automobilisten und beim Transportgewerbe abgeholt werden sollen.

Nachdem Sie nun aber das Signal bereits bei Buchstabe b gesetzt haben, werden Sie vermutlich hier konsequenterweise wiederum dem Antrag der Minderheit folgen und damit einen weiteren Sargnagel zur definitiven Beerdigung der alpenquerenden Transversalen einschlagen.

Ich sage wiederum: Entscheiden Sie, wie Sie es für gut finden.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat hält natürlich an seinem Entwurf fest. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe soll ja gerade zur Umlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene beitragen. Mit der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte über die LSVA kann auf der Schiene ein Gütertransportsystem bereitgestellt werden, das das bestehende Transportsystem auf der Strasse ergänzt und diese entlastet.

Die Lösung, die Ihnen der Bundesrat vorschlägt – zwei Drittel zu einem Drittel –, ist mit den Kantonen abgesprochen und von Ihnen ausdrücklich begrüsst worden. Ich frage mich, wohin denn eigentlich die Differenz zwischen den vom Bundesrat vorgeschlagenen zwei Dritteln und der von Ihrer Kommission beantragten Hälfte hinfließen soll. Wohin soll denn diese fließen, wenn nicht hierhin? Ich verstehe das nicht.

Ich ersuche Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen und dieses «Zweidrittelkonzept» zu beschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Minderheit	21 Stimmen
Für den Antrag Mehrheit	9 Stimmen

Art. 23 Abs. 1bis – Art. 23 al. 1bis

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich will im Sinne einer ganz kurzen Einführung die Problemlage darlegen. Sie kennen die Forderungen der Strassenverkehrsverbände nach einem Fonds für den öffentlichen Verkehr, in den analog zur Sonderfinanzierung für den Nationalstrassenbau investiert werden soll. Die Strassenverkehrsverbände postulieren diesen Investitionsfonds auch für den öffentlichen Verkehr, aber nicht nur für die Infrastruktur der Grossprojekte, sondern für sämtliche Investitionen, auch für die ordentlichen, soweit sie vom Bund finanziert werden. Das würde auf die Zeitspanne unserer Vorlage einen Gesamtbedarf von 60 Milliarden Franken ausmachen. Die Strassenverkehrsverbände postulieren als hauptsächlichste Finanzierungsquelle eine Energieabgabe für Industrie, Gewerbe und Privathaushalte, dies nebst anderen Finanzierungsquellen von untergeordneter Bedeutung. Ich gehe nicht auf Details ein. Sie haben die Vorschläge der Strassenverkehrsverbände, u. a. der Fédération routière

suisse, in den letzten Monaten mehrfach nach Hause zugestellt erhalten.

Die Kommission hat diesen Investitionsfonds mit den Strassenverkehrsverbänden intensiv diskutiert. Wir haben ihn nicht tel quel als Antrag in Absatz 1 bis übernommen, aber immerhin haben wir den Grundgedanken übernommen. Die Kommission, auch die Kommissionsminderheit, findet, dass eine solche Energieabgabe nicht einfach im Rahmen einer Kommissionsberatung übers Knie gebrochen werden kann. Man hätte ja wohl ein Vermehrmassungsverfahren durchführen müssen. Man kann eventuell in späteren Jahren, übrigens auch aus materiellen Gründen, darüber diskutieren. In der heutigen Zeit sollten wir Industrie und Gewerbe, aber auch die Privathaushalte nicht mit neuen Abgaben belasten. Wenn die Strassenbenützer schon vom Schwerverkehr entlastet werden, dann sollen sie auch einen Beitrag leisten. Das gilt auch für die Benützer, die man nicht von der Strasse auf die Schiene transferieren will. Wir haben daher an der LSVA als zentralem Finanzierungsinstrument festgehalten. Sie haben soeben beschlossen, bis «höchstens zwei Drittel des Ertrags» zu gehen; das macht gut und gern eine gute halbe Milliarde Franken pro Jahr aus.

Die Kommission will die zweckgebunden erhobenen neuen Mittel auch für diese Zwecke vollumfänglich sichern. Das ist die Hauptstossrichtung für diesen Fonds. Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte gemäss Artikel 23 Absatz 1 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung soll also über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung erfolgen. Da hinein fließen auch die Erträge aus dem Treibstoffzoll gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c, soweit sie eben für die Alpen transversalen reserviert sind, nebst den neu festzulegenden oder jetzt festgelegten, zweckgebundenen Abgaben. Alle diese Erträge werden über die Finanzrechnung des Bundes vereinnahmt und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Die Entnahmen aus dem Fonds werden vom Parlament gleichzeitig mit dem normalen Budget des Bundes mittels separatem Beschluss bewilligt. Damit bleibt die Verwaltung des Fonds beim Bundesrat und beim Parlament. Insbesondere bleibt die Budgethoheit des Parlamentes unangetastet. Die eher statistischen Probleme, dass man die Fondsfinanzen bei der Berechnung der Staatsquote, der Steuerquote usw. natürlich mitberücksichtigen muss, sind zu lösen. Das ist kein Grund, gegen einen solchen Fonds Opposition zu machen.

Ein weiterer springender Punkt nebst der strikten Reservation der einflussenden Mittel für den in der Verfassung genannten Zweck ist der, dass sowohl das Fondsvermögen in Form von Überschüssen als auch eine allfällige Bevorschussung des Fonds durch die allgemeine Bundeskasse verzinst werden müssen. Das verhindert die «Tresorerieübungen», die ja in den letzten Jahren – mit Bewilligung des Parlamentes notabene – gemacht wurden, indem sich der Finanzminister an den Überschüssen der Strassenrechnung bedienen und damit Passivzinsen einsparen konnte.

Es ist klar, dass Forderungen kommen werden, die Spezialrechnung für die Strasse analog zu verselbständigen. Das wäre dann die logische Konsequenz, aber immer im Rahmen, den wir jetzt mit dem Antrag für einen Absatz 1 bis setzen.

Wir haben die Fondslösung intensiv mit dem Finanzminister, Bundesrat Villiger, diskutiert, selbstverständlich auch in Anwesenheit und mit Beteiligung von Bundesrat Leuenberger. Ich hatte zusammen mit anderen Mitgliedern der Kommission den Eindruck, Bundesrat Villiger habe sich letztlich, wenn auch nicht mit Begeisterung, mit dieser Lösung einverstanden erklären können. Dies insbesondere auch deshalb – das ist nun das dritte Essentielle an dieser Lösung –, weil er bis 2017 plus maximal fünf Jahre befristet ist.

Dieser rechtlich unselbständige Fonds gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit hätte – sage ich jetzt mal – die Akzeptanz der Vorlage in der Volksabstimmung deutlich erhöht und hätte uns die Möglichkeit gegeben – sie könnte dies vielleicht noch, je nachdem, wie der Nationalrat operiert –, den Forderungen der Strassenverkehrsverbände nicht nur mit einem nackten Nein entgegenzutreten zu müssen, sondern sagen zu

können: Wir haben euren Grundgedanken aufgenommen, wir haben eine konstruktive Lösung. Ich bitte Sie also, hier unter finanzrechtlichen, verkehrspolitischen und allgemein politischen Erwägungen der Mehrheit zuzustimmen.

Küchler Niklaus (C, OW), Sprecher der Minderheit: Es ist vorhin gesagt worden, es handle sich um eine sekundäre Frage. Aber ich glaube, es handelt sich um eine relevante finanzpolitische Angelegenheit.

Vor allem ist unbestritten, dass dieses Jahrhundertwerk, wenn es überhaupt zustande kommen soll, gut finanziert werden muss, vor allem über eine Spezialfinanzierung. Der Bundesrat hat nach Auffassung der Kommissionsminderheit einen gangbaren Weg aufgezeigt – einen Weg, der sowohl der Komplexität des Bauwerkes als auch unseren Grundsätzen der Finanzhaushaltführung Rechnung trägt.

Aus einer gewissen Angst, die Investitionsausgaben würden bei der gegenwärtigen misslichen Finanzlage des Bundes zum Spielball und zur Manövriermasse der Budgetpolitik, stellt die Kommissionsmehrheit ein Modell zur Diskussion, das nach Auffassung der Minderheit in unzulässiger Weise die bewährten Grundsätze der Finanzhaushaltführung ritzt. Weshalb? Einmal abgesehen von der Frage der Verzinsung der Einnahmenüberschüsse – ich komme noch darauf zu sprechen –, unterscheldet sich die Variante der Kommissionsmehrheit auch dadurch, dass sie die Alptransit-Ausgaben in der Finanzrechnung ausweist.

Der Bundesrat will im Interesse einer aussagekräftigen Finanzrechnung auch die Bevorschussung des Fonds über die Finanzrechnung laufen lassen. Die Kommissionsmehrheit will diese Ausgabenüberschüsse direkt über die Kapitalrechnung bzw. über die Bilanz verbuchen. Mit anderen Worten: Sie will die Finanzrechnung, das Spiegelbild der finanziellen Lage des Bundes, schönen.

Im übrigen können die Befürchtungen der Kommissionsmehrheit nicht geteilt werden. Die Kommissionsminderheit stellt mit dem Bundesrat fest, dass zum ersten Mal ein kohärentes Finanzierungsmodell auf die Beine gestellt wird. Der Bundesrat schlägt die notwendigen Instrumente vor, welche die Finanzierung des Alptransitbeschlusses nach Massgabe der Bauplanung sicherstellen. Die Botschaft des Bundesrates hält unmissverständlich fest: Die Finanzen richten sich nach den Erfordernissen einer rationellen und effizienten Projektentwicklung, nicht umgekehrt. Die Spezialfinanzierung, flankiert von Verpflichtungskrediten und Bauprogrammen, ist also Garant für eine sichere Finanzierung. Schliesslich haben wir es notfalls in der Hand, in der Budgetdebatte korrigierend einzugreifen.

Der vermeintliche Vorteil einer vom Finanzdruck losgelösten Projektsteuerung wird mit einer geringeren Transparenz der Finanzierung erkaufte. In diesem Zusammenhang muss ich doch darauf hinweisen: Nach langen Diskussionen in der Finanzkommission und in den Räten werden nun im kommenden Jahr erstmals die sogenannten SBB-Darlehen in der Finanzrechnung ausgewiesen. Die Finanzrechnung enthält dann neu alle Aufwendungen, die dauerhaft für den öffentlichen Verkehr gebunden sind. Die Finanzrechnung, als zentrales Instrument für die Haushaltführung und für die Prioritätensetzung, vermittelt dann zum ersten Mal ein vollständiges Bild der Finanzlage des Bundes. Dies ist nicht ganz unerheblich für die Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Bundeshaushaltes.

Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit wird also dieser Fortschritt in der Rechnungslegung teilweise wieder rückgängig gemacht. Es bedeutet also einen Rückschritt gegenüber einem Fortschritt, den wir nun in den letzten Jahren erreichen wollten. Ich bin der Meinung, dass die bundesrätliche Lösung mit Blick auf die Steuerungsfunktion der Finanzrechnung die einzig konsequente Antwort ist. Die Lösung mit einem unechten Fonds jedenfalls genügt den jährlich einzuhaltenden Grundsätzen der Vollständigkeit und der Einheit nicht. Das wurde uns auch in der Kommission wiederholt bestätigt.

Die Vorteile der bundesrätlichen Lösung liegen indessen auf der Hand. Ich möchte lediglich drei erwähnen:

1. Die vorgeschlagene interne Spezialrechnung stellt innerhalb des geltenden finanzrechtlichen Rahmens das Optimum dar. Der Bundesrat hat einen ausgewogenen Mittelweg zwischen der Notwendigkeit einer sicheren Finanzierung und dem Erfordernis der Haushaltsteuerung gefunden.

2. Die Lösung des Bundesrates gewährleistet mit Zweckbindung, Verpflichtungskrediten und Bauprogrammen eine zügige Bauweise.

3. Die Lösung des Bundesrates entspricht unseren Grundsätzen der Rechnungsführung, nämlich der Einheit und der Vollständigkeit, und gewährleistet die notwendige Transparenz und Aussagekraft der Finanzrechnung. Das zu den Vorteilen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zur Verzinsung der Einnahmenüberschüsse. Welche Lösung Sie auch immer wählen, so muss ich doch darauf hinweisen und Sie bitten, dass auf eine Verzinsung der Einnahmenüberschüsse verzichtet werden muss. Ich erinnere diesbezüglich an den Eventualantrag, den ich gestellt habe. Sofern Sie also trotz allem der Kommissionsmehrheit folgen sollten, stimmen Sie wenigstens dem Eventualantrag zu und streichen Sie die Verzinsung des Fondsvermögens. Denn die Entwicklung der Fondsfinanzen sollte an und für sich keine Einnahmenüberschüsse ergeben. Wenn es aber trotzdem solche geben sollte, bin ich gegen die Verzinsung, und zwar aus zwei Gründen:

Erstens handelt es sich nämlich um Steuergelder; auch die Verkehrsabgaben und die aus der Mineralölsteuer geschuldeten Abgaben sind voraussetzungslos geschuldete Abgaben und somit Steuern. In diesem Fall setzt doch niemand ohne Zwang Steuergelder für die Verzinsung anderer Steuergelder ein. Es sind ja keine Darlehen, die der Automobilist oder das Lastwagengewerbe dem Bund grosszügigerweise zur Verfügung stellen.

Das zweite Argument wiegt schwer: Sie schaffen ein Präjudiz für den heutigen Strassenfonds, was unbedingt zu vermeiden ist. Wir können es uns finanzpolitisch bei jährlichen Zinsausgaben von 3,3 Milliarden Franken, die bis zum Jahr 2000 auf rund 4,4 Milliarden Franken ansteigen dürften, einfach nicht leisten, künstliche Konstruktionen zu schaffen, die diese viel zu hohe Zinslast noch weiter steigen lassen werden.

Auch den Einwand der Asymmetrie, der immer wieder kommt, kann ich nicht gelten lassen. Muss der Bund den Fonds bevorschussen, so muss er sich diese Mittel schliesslich auf dem Geld- und Kapitalmarkt beschaffen, und dieser stellt bekanntlich die Mittel nicht gratis zur Verfügung.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie also, der Kommissionsminderheit zu folgen, allenfalls aber meinem Eventualantrag zuzustimmen, also die Verzinsung des Fondsvermögens abzulehnen.

Uhlmann Hans (V, TG): Ich möchte Ihnen beileben machen, dem Herrn Litra-Präsidenten Küchler nicht zu folgen. Aus folgenden Gründen bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Natürlich ist es eine Lösung mit einem unechten Fonds, wie das Herr Loretan Willy gesagt hat. Ich hätte lieber einen echten Fonds. Ich möchte Sie daran erinnern, dass die Lösung mit einem Fonds, in welcher Art auch immer, von den Strassenverkehrsverbänden postuliert wurde, und diese haben signalisiert, dass sie bei der Neat-Finanzierung mitmachen wollen, dass sie also nicht ausscheren werden. Das ist der Grund, warum die Mehrheit schliesslich für eine Lösung mit einem Fonds eingestanden ist.

Natürlich werden wir mit dieser Fondslösung, wie wir sie jetzt verabschieden wollen, den Anliegen der Strassenverkehrsverbände nicht genügen; dessen bin ich mir bewusst. Aber ich muss Ihnen gleichzeitig auch sagen: Mit Ihren heutigen Beschlüssen haben Sie bei diesem ganzen Geschäft so viele Mehrkosten verursacht – wir haben es gehört: die Gesamtkosten betragen etwa 34 Milliarden Franken –, dass wir auch neue Kostenträger finden müssen. Wir müssen neue Finanzierungselemente finden, und wenn wir zum vornherein die Strassenverkehrsverbände gegen uns bzw. unsere Lösung haben, dann treffen wir uns dann wirklich wieder beim Antrag Schoch.

Ich bitte Sie deshalb dringend, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Spoerry Vreni (R, ZH): Verzeihen Sie mir, dass ich zu dieser Frage das Wort ergreife. Aber wenn ich an meinen Artikel in der «NZZ» vom 12. September denke – «Fondslösung zur Neat-Finanzierung?» –, dann stelle ich fest, dass der Antrag der Mehrheit diesen Vorstellungen ziemlich genau gerecht wird. Deswegen setze ich mich natürlich auch dafür ein. Allerdings, Herr Kollege Kückler: Ich habe bei meinem Vorschlag die Verzinsung nicht verlangt. Obwohl ich sie grundsätzlich systemkonform finde, könnte ich also mit einer Lösung mit einem Fonds ohne eine Verzinsung leben.

Die Lösung mit einem Fonds ist für mich aus folgendem Grund sehr wichtig: Wir erleben ja immer wieder und praktisch bei jedem Budget mit Bezug auf die Finanzierung der Nationalstrassen dasselbe. Wir kürzen Beiträge an die Nationalstrassenbauten, selbst in konjunkturell sehr schwierigen Zeiten, wo wir versuchen, mit Impulsprogrammen über Steuergelder, die wir nicht haben, die Bauwirtschaft anzukurbeln. Wir kürzen die zweckgebundenen Gelder, die überhaupt nicht anders ausgegeben werden können, nur oder vor allem mit Blick auf den Abschluss der Finanzrechnung. Wenn wir 50 Millionen Franken weniger für die Nationalstrassen ausgeben, Geld, das zweckgebunden für diese Aufgabe vorhanden ist, wird der Abschluss der Finanzrechnung um 50 Millionen Franken günstiger. Geben wir 50 Millionen Franken mehr aus, sieht die Finanzrechnung um denselben Betrag schlechter aus. Ich möchte nicht, dass das bei den Grossprojekten der Schiene auch passiert. Denn da werden die Spitzen der Ausgaben noch viel grösser sein als bei den Nationalstrassenbauten, weil Sie nämlich Tunnelbohrmaschinen nicht so einfach abstellen können. Ein Nationalstrassenbauprogramm kann man eher erstrecken. Aber wenn einmal mit dem Bau einer Tunnelröhre begonnen ist, müssen Sie das durchziehen. Das führt zu gewaltigen Spitzen, die sich ohne Fondslösung in der Finanzrechnung niederschlagen und unser Defizit in der Finanzrechnung verfälschen. Wir weisen dann Riesendefizite aus, obwohl diese Summen zweckgebunden für eine bestimmte Aufgabe anfallen, die vom Volk bewilligt ist und auch zweckgebunden finanziert wird.

Vor allen Dingen aus diesem Grund unterstütze ich die Lösung mit einem Fonds sehr. Zwar ist richtig, dass Herr Bundesrat Villiger davon nicht besonders begeistert ist, weil er natürlich zu Recht sagt: Ich brauche Geld und nicht Fonds; das ist klar. Man muss die Fonds auch noch irgendwie füllen können. Aber ich glaube, dass wir mit einer transparenten Verbuchung – es geht ja um eine entsprechende Verbuchung – die Voraussetzungen dazu verbessern könnten. Aus diesem Grunde unterstütze ich die Mehrheit.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Herr Präsident, Herr Bundesrat – äh, ich bin ja selbst da. (*Heiterkeit*) Vielleicht habe ich das gesagt, weil es sich eigentlich um eine Materie handelt, die vor allem das Finanzdepartement betrifft. Ich habe Ihnen heute morgen auch gesagt, dass Bundesrat Villiger und ich die Lösung gemäss Bundesrat nach wie vor als die sinnvollere ansehen, obwohl wir nicht dermassen weit auseinanderliegen. Wenn am Schluss der ganzen Vorlage nur noch diese Differenz zwischen Bundesrat und Parlament vorliegen würde, dann könnten wir uns wahrscheinlich sehr rasch finden.

Der Hauptgrund für unsere Haltung ist folgender: Wir sind mit der Verzinsung der Einnahmenüberschüsse nicht einverstanden, und zwar nicht so sehr wegen der damit steigenden Zinslast, sondern wegen des Präjudizes für den heutigen Strassenfonds. Herr Kückler hat das wirklich ausgezeichnet, detailliert und sehr seriös dargelegt. Ich danke ihm für alle diese Ausführungen. Die Strassengelder sind nicht Darlehen der Automobilisten, sondern sie sind voraussetzungslos geschuldete Abgaben. Ich sehe nicht ein, weshalb der Bund Einnahmen – z. B. aus der direkten Bundessteuer – für die Verzinsung von Steuermitteln einsetzen sollte. Daneben spielt es dann nur noch eine kleine Rolle, dass sich der Bun-

desrat mit den Grundsätzen der Haushaltsführung, die damit verletzt werden, auch nicht so recht anfreunden kann. Es ist vor allem diese Verzinsung, die uns stört; aber stimmen Sie ab – wenn möglich zugunsten des Bundesrates und der Minderheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 27 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 9 Stimmen

Kückler Niklaus (C, OW): Ich habe den Eventualantrag bereits begründet. Es geht einfach nicht an, mit Steuergeldern andere Steuergelder zu verzinsen. Auch Herr Bundesrat Leuenberger hat das bestätigt. In der Kommission wurde uns dringend nahegelegt, davon abzusehen – abgesehen vom Präjudiz, das es auf den anderen Fonds haben könnte. Ich bitte Sie, wenigstens dem Eventualantrag zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe auch nicht mehr viel beizufügen. Ich habe die Lösungen der Kommissionsmehrheit begründet, und ich sage Ihnen einfach: Die Verzinsung von Überschüssen zugunsten des rechtlich unselbständigen Fonds – Frau Spoerry hat das bestätigt – ist in politischer Hinsicht ein springender Punkt dieser Lösung, wenn man die Akzeptanz der Vorlage verbessern will. Herr Bundesrat Villiger hat sich mit dem gesamten Konzept der Kommissionsmehrheit – mehr oder weniger begeistert – einverstanden erklären können.

Ich bitte Sie, jetzt «auf Linie» zu bleiben und dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen. Tun Sie dies vorab aus politischen Erwägungen, die ja heute in diesem Saal eine so wichtige Rolle spielen; lassen Sie sie jetzt nochmals spielen! Bitte lehnen Sie den Eventualantrag Kückler ab.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat unterstützt diesen Eventualantrag, wobei wir uns – falls Sie anders entscheiden – höchstens damit trösten können, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs diese Verzinsung gar nicht brauchen wird, weil ja Einnahmenüberschüsse als solche gar nicht entstehen werden. Alle vorgeschlagenen Varianten sehen vorerst über mehrere Jahre hinaus hohe Bevorschussungen des Fonds vor. Aber was die Verzinsung selbst angeht, ist nochmals festzuhalten, dass das ja nicht Darlehen sind, die da gnädigerweise durch die Automobilisten gewährt werden, sondern das sind bedingungslos geschuldete Abgaben.

Deswegen unterstützen wir den Eventualantrag Kückler.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 20 Stimmen
Für den Eventualantrag Kückler 13 Stimmen

Art. 23 Abs. 3 – Art. 23 al. 3

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Absatz 3 befristet die ganze Spezialfinanzierung gemäss Absatz 1 auf das Ende des Jahres 2017. Der Bundesrat möchte eine Verlängerungsmöglichkeit bis längstens zum Abschluss der in Absatz 1 erwähnten Grossprojekte. Das ist nicht ein bestimmter Termin, sondern nur ein bestimmbarer Endtermin. Heute kann er noch nicht bestimmt werden. Das ist der Zukunft überlassen.

Die Kommission ist der Meinung, dass man die Begrenzung nicht an die Bauarbeiten, sondern an die Zeitachse binden sollte. Sie schreibt deshalb «längstens um fünf Jahre». Sie will keine Begrenzung via ein Ereignis, das zu irgendeiner heute nicht bestimmbarer Zeit eintreten wird. Wann sind denn diese Grossprojekte, sofern wir sie überhaupt beginnen können, je einmal fertig? Es ist mir nicht bekannt, ob sich der Bundesrat dieser Lösung allenfalls anschliessen kann. In der Kommissionsberatung gab es auf jeden Fall von seiten des Bundesrates und der Verwaltung keinen deutlichen Widerstand gegen diese Verbesserung durch die Kommission. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Antrag der Kommission.

Danloth Hans (C, UR): Wir haben diese Änderung in der Meinung vorgenommen, dass die Befristung nicht auf bauliche Vorkehrungen, sondern auf die Bedürfnisse der Finanzierung abgestimmt werden soll. Die heutige Debatte hat gezeigt, dass das richtig war. Ich bekenne mich durchaus einer der Hauptschuldigen für diese Problematik und diese Aufregung zu sein, die durch die Frage entstanden ist: Können wir das Ganze finanzieren oder nicht? Ich spreche Ihnen meinen aufrichtigen Dank für diese Zustimmung zur Aufnahme der Zufahrtsstrecken aus, womit eine breitere Akzeptanz, möchte ich sagen, erreicht wird!

Es gibt einen Ausdruck in der Kirche, der heisst «felix culpa», glückliche Schuld, und der trifft auch hier zu, weil wir mit der Finanzierung eine Lösung haben, welche diese zusätzlichen Aufwendungen abdeckt.

Ich habe mich vorhin bei der Verwaltung erkundigt: Wenn wir von der Verlängerung der Finanzierung um fünf Jahre ausgehen, dann bekommen wir pro Jahr 1 Milliarde Franken zusätzlich aus dieser Sonderfinanzierung; das ergibt nach Adam Riese 5 Milliarden Franken. Auch von Herrn Bundesrat Leuenberger ist vorhin die Finanzierungslücke in der gleichen Gröszenordnung erwähnt worden, so dass also hier durchaus ein denkbarer Inhalt besteht, um die Finanzierung sicherzustellen. Damit möchte ich auch sagen, dass dem Rückweisungsantrag Frick zur Prüfung einer entsprechenden Finanzierung nicht zugestimmt werden muss. Der Finanzierung ist im Rahmen dieser Debatte Rechnung getragen worden, und der Nationalrat wird im einzelnen dazu Stellung nehmen können, ob hier noch Korrekturen erforderlich sind. Aber diese Änderung von seiten der Kommission, wie sie der Präsident auch begründet hat, war rückblickend gesehen ein weiser Entschluss.

Ich möchte Sie bitten, dieser Verlängerung des Bundesbeschlusses zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 4 – Art. 23 al. 4

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Artikel 23 Absatz 4 geht auf den Spürsinn unseres Vizepräsidenten, Kollege Maissen, zurück. Er hat herausgefunden, dass der Passus in Artikel 21 Absatz 7 – «Der Reinertrag dieser Abgabe (PSVA) wird wie der Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36ter verwendet» – obsolet wird, wenn wir beschliessen, dass der volle Ertrag der PSVA für die Schieneninfrastruktur verwendet wird. Man kann und muss diese Bestimmung also aufheben.

Angenommen – Adopté

Art. 21 Abs. 9

Antrag der Kommission

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 bis zum Zeitpunkt, an dem die Gesetzgebung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Kraft tritt.

Art. 21 al. 9

Proposition de la commission

Le présent article entre en vigueur le 1er janvier 1995 et a effet jusqu'au moment de l'entrée en vigueur d'une législation instituant une redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Es handelt sich hier um ein ähnliches Problem. Artikel 21 Absatz 9 lautet, dass dieser Artikel mit Wirkung ab 1. Januar 1995 gilt und längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft bleibt; es ist immer die PSVA gemeint. Wir haben in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe b der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung die mögliche Zeitlücke zwischen dem Auslaufen der PSVA gemäss der Bestimmung, die ich zitiert habe, und dem Inkrafttreten der LSWA geschlossen. Das blieb ja unbestritten. Damit ist aber konsequenterweise Artikel 21 Absatz 9 aufzuheben. Ich stelle Ihnen den entsprechenden Antrag.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Antrag Frick

Rückweisung der gesamten Vorlage an die Kommission zur Überprüfung der in der Debatte bisher beschlossenen und vorgeschlagenen Lösungen und zur Prüfung der entsprechenden Finanzierungen.

Proposition Frick

Renvoi du projet entier à la commission pour examiner les solutions décidées et proposées lors du débat et pour examiner les financements correspondants.

Frick Bruno (C, SZ): Mein Antrag ist Ihnen inzwischen schriftlich ausgeteilt worden und liegt vor Ihnen. Ich möchte ihn in fünf Punkten begründen:

1. Was ist sein Inhalt? Ich beantrage Ihnen, die ganze Vorlage an die Kommission zurückzuweisen, damit die in der Debatte bisher beschlossenen und vorgeschlagenen Lösungen nochmals überprüft werden können. Wir haben in der Beratung neue Einzelanträge und Vorschläge erhalten. Nach gewalteter Diskussion müssen wir sagen, dass die Sache noch nicht ausgereift ist. Wir müssen die Sache im Hinblick auf eine zweite Lesung im Rat noch einmal in der Kommission anschauen. Ebenso entscheidend ist, dass es um die Prüfung der Finanzierung geht. Je nachdem, wie die Varianten gewählt oder vorgeschlagen werden, ist die Finanzierung anzupassen. Das ist heute noch nicht der Fall.

2. Mit den heutigen Beschlüssen haben wir unsere Ziele nach meiner Auffassung verfehlt. Wir sind nicht kostengünstiger geworden. Wir sind bei 34 Milliarden Franken angelangt. Das ist mehr denn je. Wir haben die Prioritäten nicht gesetzt. Die Finanzierung ist nicht gesichert, und von einer Redimensionierung in irgendeiner Art kann nicht mehr ernsthaft die Rede sein.

3. Die Lösung, die wir jetzt vor uns haben, ist in sich nicht konsistent. Herr Bisig hat Ihnen gesagt, was zum Beispiel nur im Kanton Schwyz bewirkt würde. Die Konsequenzen unserer Beschlüsse konnten in dieser Debatte gar nicht überdacht werden. Ich möchte aber keine Nulllösung, sondern eine konsistente, taugliche Lösung unseres Rates. Insofern betrachte ich das heutige Ergebnis keineswegs als Versagen unseres Rates, sondern wir haben eine höchst brisante politische Frage sehr kontrovers diskutiert. Zum Schluss müssen wir sagen: Um eine Vorlage zu haben, die für die weitere Bearbeitung im Zweitrat tauglich ist, muss man die Sache nochmals gründlich überlegen. Darum geht es.

4. Aus zwei Gründen beantrage ich Ihnen Rückweisung an die Kommission und nicht an den Bundesrat: Erstens hat die Kommission sehr gute Arbeit geleistet, und ich meine, sie soll sie fortsetzen. Zweitens müssten wir, wenn wir das Geschäft an den Bundesrat zurückweisen würden, zuerst die Zustimmung des Nationalrates einholen. Ich meine aber, die Sache solle bei uns bleiben, und selbstverständlich wird die Kommission schon zu gegebener Zeit nachfragen, welches die Vorstellungen des Bundesrates sind. Das ist sicher gewährleistet.

5. Ich stelle Ihnen den Antrag jetzt, nachdem wir den Beschluss A durchberaten haben. Ich glaube, der Beschluss B soll erst dann diskutiert werden, wenn auch der Beschluss A in sich gefestigt und überdacht ist. Darum bitte ich Sie, im Sinne auch einer zweiten Lesung die Sache nochmals gründlich anzuschauen. Das kann die Kommission; sie hat es uns bewiesen. Sie hat gute Arbeit geleistet und macht diese Arbeit im Hinblick auf die nächste Session nochmals.

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zu folgen.

Schallberger Peter-Josef (C, NW): Wir haben jetzt eine aufgewühlte Gruppe erlebt. Zwar hat sich der Ärger etwas gelegt, aber ich glaube, es wurde nun doch aus der Hüfte geschossen. Nachdem ich Mott Of war, nicht Infanterist, habe ich keine Übung im Combatschiessen; ich war nie in St. Luzisteig. Ich erwähne dies, weil ich nicht aus der Hüfte schiessen will, und weil ich meine, dass im jetzigen Moment auch jene, die mit ihren Anträgen nicht durchgekommen sind, das Ergebnis unserer Beratungen akzeptieren sollten.

Was haben wir heute Böses getan? Wir haben einmal den Basistunnel durch den Gotthard beschlossen. Von allen Dächern haben es die Spatzen gepiffen, dass der Gotthard ganz einfach das ist, was man braucht. Dann haben wir noch etwas anderes getan: Wir haben mit dem Löttschberg-Beschluss nicht ein weiteres Mal den Röstigraben vergrössert. Wir haben, da bin ich überzeugt, aus Respekt der Westschweiz gegenüber nun in Gottes Namen diese Netzvariante mit dem Löttschberg beschlossen. Wir haben dann noch ein Drittes getan: Wir haben den Antrag Gemperli angenommen, um nicht einen «Mostgraben» aufzureissen. Der logischste der gefassten Beschlüsse ist, dass wir die Zufahrten bauen wollen. Herr Schliesser hat ausgesprochen gut ausgeführt, dass es keinen Sinn hat, eine breite Bahn zu bauen, wenn man nicht ebenfalls die Zufahrten bereitstellt. Das haben wir getan, und vorhin haben wir sogar vernommen, dass wir mit der beschlossenen Verlängerung der Finanzierung um fünf Jahre auch noch den Rest decken können, wie uns Herr Bundesrat Leuenberger aufgezeigt hat. Wir haben also gemäss den Berechnungen, auf die wir uns hoffentlich verlassen können, die Finanzierung knapp gesichert.

Nun bin ich durchaus mit Herrn Frick einig, dass die Sache reifen soll. Reifen kann sie dank unserem Zweikammersystem. Lassen wir doch den Nationalrat über unsere Beschlüsse gehen! Lassen wir ihn allenfalls Korrekturen anbringen! Dann werden wir, wenn es Differenzen gibt – was für die einen zu befürchten und für die anderen zu erhoffen ist –, wieder darüber sprechen. Vielleicht werden wir die Vorlage nochmals hinübergeben, vielleicht nicht mehr genau gleich, wie wir sie heute beschlossen haben.

Lassen wir die Sache reifen in unserem Zweikammersystem, und genehmigen wir nun in der Gesamtabstimmung das, was wir heute im Detail beschlossen haben!

Bloetzer Peter (C, VS): Herr Kollege Schallberger hat mir aus dem Herzen gesprochen. Ich bin der Meinung, dass die Vorlage, so wie wir sie jetzt durchberaten haben, aus verkehrspolitischer und aus übergeordneter Sicht kohärent ist und Sinn macht. Sie beinhaltet ein Instrument, das uns in verkehrspolitischer Hinsicht und von der Infrastruktur her erlaubt, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, vorausgesetzt, dass wir auch im europäischen Rahmen einen Konsens über die zu treffenden flankierenden fiskalischen Massnahmen finden. Dies entspricht der Verkehrspolitik, die wir umsetzen wollen.

Wir haben gehört, dass der Finanzierungsvorschlag, so wie er vorliegt, dieses Infrastrukturpaket knapp abdeckt. Ich bin der Meinung, dass wir diesem Paket nun zustimmen sollten. Eine Rückweisung an unsere Kommission, die während Monaten gearbeitet hat, macht keinen Sinn. Ich verstehe, dass diejenigen, die mit diesen Entscheidungen, die wir heute gefällt haben, nicht einiggehen, nicht zufrieden sind. Aber ich glaube, es macht überhaupt keinen Sinn, eine Rückweisung vorzunehmen.

Ich beantrage Ihnen wie Kollege Schallberger, dem Rückweisungsantrag nicht zuzustimmen.

Iten Andreas (R, ZG): Oft genug haben wir vom Nationalrat schon gehört: «Wir hoffen auf den Zweitrat.» Hier und da sind wir stolz, dass das im Nationalrat gesagt wird. Jetzt kann vielleicht der Nationalrat einmal stolz sein, dass der Ständerat dies sagt. Wir sollten nach dieser langen Debatte souverän genug sein, eine Arbeit in andere Hände zu geben, die nicht mehr allen gefällt und die schon in diesem Saal viele schlechte Zensuren erhalten hat. Der Antrag Frick könnte als Auftrag für die Kommission des Nationalrates gelten.

Wir haben heute erlebt, dass es eine Variante «Gotthard light» nicht gibt. Die Kantone Uri und Tessin haben existentielle Einwände dagegen vorgebracht. Ulrich Zimmerli hat in seinem Eintretensvotum gesagt, dass es unverantwortlich wäre, nach dem Motto «Augen zu und durch, soweit der Fels hält» vorzugehen. Darum sein Variantenvorschlag.

Nun sind wir bald auf der anderen Seite des Tunnels, und wir sehen dem Nationalrat schon in die Augen. Ich bitte Sie, den Antrag Frick abzulehnen.

Marty Dick (R, TI): Je devrais parler dans ma langue maternelle, pour exprimer ce que je ressens maintenant, mais comme je ne veux pas parler à mes électeurs, mais à vous, je parlerai dans une langue qui n'est pas tout à fait la mienne, avec les limites que cela implique.

Nous avons eu aujourd'hui un débat difficile, un débat par moment passionnant, un débat surprenant aussi par certains de ses résultats. J'aimerais vous rappeler que je faisais partie de la toute petite minorité qui a voté la proposition Schoch, mais je ne voterai en tout cas pas la proposition Frick qui me paraît inacceptable. Inacceptable, non pas pour la majorité, mais inacceptable pour ce Conseil parce qu'elle jetterait le discrédit sur toute une classe politique qui démontre entre autres qu'elle ne sait pas perdre et, d'autre part, un discrédit sur une classe politique qui, après plus de trente ans de discussions, après un long travail de commission avec des auditions, etc., après toute une série de votations, renvoie tout simplement ce grand projet à la commission ou au Conseil fédéral, sans même attendre ce que va décider le Conseil national.

Or, je crois que si l'on adoptait la proposition Frick, on démontrerait que dans notre pays on n'est plus capable de faire un grand projet. On est capable de discuter, de redistribuer la richesse, mais on n'est plus capable de la créer. Alors, je crois qu'on devrait finalement avoir le courage de nous mettre au travail et de faire enfin quelque chose.

Dois-je vous rappeler qu'on dépense en Suisse environ 7 milliards de francs par année pour le chômage, sans créer une seule place de travail? Vous ne voulez quand même pas dire que ce sont ces 3 ou 4 milliards de francs supplémentaires que l'on a votés, sur plusieurs années, qui rendent ce projet tout à fait inacceptable.

C'est un projet qui crée des investissements, qui créera aussi des places de travail, qui donnera au pays le message que, finalement, on est capable de créer quelque chose et pas seulement de discuter et de nous chamailler.

Quant au financement, je crois qu'on n'a pas tout à fait réalisé que, par rapport à la proposition de la commission, des progrès ont été réalisés, grâce d'ailleurs à la proposition Danioth, qui prolonge de cinq ans le régime financier.

Je vous prie instamment, dans l'intérêt de notre classe politique, de refuser la proposition Frick. Ce serait aussi une manifestation de respect envers le Conseil national qui sera tout à fait libre de décider comme il l'entendra.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich spreche in meinem persönlichen Namen, weil wir ja diese Situation in der Kommission nicht erörtern konnten.

Ich habe bereits den Antrag gestellt: Rückweisung an den Bundesrat. Ersetzt wird gegenüber dem Antrag Frick nur ein Wort: an den «Bundesrat»; im französischen Text: «Conseil fédéral». Ich habe den Antrag nicht schriftlich eingereicht. Ich glaube, das ist auch nicht nötig.

Warum Rückweisung an den Bundesrat? Nur das macht Sinn, denn die Kommission hat nun, weiss Gott, genug Zeit und Mühe auf diese Vorlage verwendet. Und weich ein Wunder: Plötzlich, am Schluss der Debatte, wird Ihr gute Arbeit attestiert. Das habe ich bis vor anderthalb Stunden eigentlich nie gehört, auch nie verspürt. Aber wir sind auf dieses Lob auch nicht unbedingt angewiesen, wir sind ja ein sachbezogen arbeitendes Parlament.

Immerhin möchte ich Herrn Bundesrat Leuenberger dafür danken, dass er es über sich gebracht hat, unsere Arbeit zu würdigen. Lassen wir das! Ich möchte Herrn Schmid Carlo nicht in grosse Aufregung versetzen; das tut den Nerven nicht gut. (Heiterkeit)

Zu Herrn Gemperli – ich habe es ihm zwar schon gesagt, aber Sie müssen das auch wissen –: Es ist nicht üblich und auch nicht reglementiert, dass Kommissionen in diesem Rat schriftlich Bericht erstatten. Dafür haben wir die Eintretensdebatte. Wenn ich Ihnen mein Referat schriftlich in zwei Sprachen abgegeben hätte, wäre der Saal leer gewesen. Ich hätte dafür Verständnis gehabt. Man kann das ja später lesen – wenn überhaupt.

Wir waren gezwungen, bis vor der Session zu tagen, weil wir einfach im Kalender keine früheren Zusatztermine gefunden haben, und weil wir mit dem Bundesrat der Meinung waren, es sei richtig, in dieser Session darüber zu debattieren und zu Beschlüssen zu kommen, weil sonst die Probleme im Zusammenhang mit Baustopps usw. immer gravierender werden. Das Ziel ist es ja, dass der Zweitrat in der Sommersession 1997 die Vorlage behandeln kann.

Es kommt ein Weiteres hinzu – abgesehen davon, dass die Kommission vermutlich den nötigen Impetus nicht hätte, für den Erstrat nochmals an diese Arbeit zu gehen –: Die Kommission ist mit Zusatzterminen im ersten Halbjahr 1997 bereits total ausgelastet, nämlich für die Behandlung der vier Post- und Telecom-Gesetze, der Vorlage «leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» sowie der Vorlage «Bahnreform». Alles sehr bis relativ dringende Geschäfte! Sie wissen: Wir müssen die Telecom auf den 1. Januar 1998 in den Markt entlassen können, und das bedeutet, dass wir im kommenden März die Vorlagen «Post» und «Telecom» hier behandeln müssen.

Deshalb bitte ich darum, Herr Präsident, dass Sie in eventueller Abstimmung auch über die Variante «Rückweisung an den Bundesrat» befinden lassen. Sollten Sie in eventueller Abstimmung diesem meinem Antrag nicht folgen, kann ich mit dem bestem Willen und bei allem Verständnis für Kollege Frick der Rückweisung an die Kommission nicht zustimmen.

Le président: La discussion continue. J'almerais tout de même faire remarquer au président de la commission que le renvoi au Conseil fédéral équivaut à la non-entrée en matière proposée hier par M. Schoch et qu'on a refusée.

Frick Bruno (C, SZ): Ich möchte mich nur zu drei Punkten äussern:

1. Ich muss den Herren Bloetzer und Schallberger sagen, dass es in keiner Weise darum geht, einen Mehrheitsbeschluss nicht akzeptieren zu können. Das kann ich selbstverständlich; ich bewese das auch regelmässig.

2. Es geht um folgendes: Was wir heute beschliessen, ist keine Lösung, die in sich einigermaßen konsistent ist. Die Alternative, die wir haben, ist die Ablehnung, und dann geht eine Nulllösung in den Nationalrat.

3. Ich muss Sie nochmals ganz klar darauf aufmerksam machen, dass es besser ist, in drei Monaten eine tragfähige und ausgewogene Lösung zu haben, als das heutige Resultat der Öffentlichkeit zu übergeben.

Was übergeben wir? Wir sagen, dass wir eine Neat-Volllösung für 34 Milliarden Franken bauen wollen, für die wir keinen Bedarf nachgewiesen haben, wofür wir kein Geld in der Bundeskasse haben und deren Finanzierung nicht gesichert ist.

Wollen wir so vor die Öffentlichkeit treten, oder wollen wir in Anbetracht dieser Tatsachen die Angelegenheit nochmals mit der nötigen Ruhe anschauen? Es wäre für die Neat, für «Bahn 2000» und auch für unseren Rat besser.

Aeby Pierre (S, FR): Permettez que je m'exprime sur la proposition Loretan Willy, qui n'a pas été mise en discussion. Je ne veux pas répéter ce que vous avez dit, mais le renvoi au Conseil fédéral voudrait dire que nous ne sommes pas satisfaits du travail effectué, que le travail effectué comporte d'énormes lacunes. Et ce renvoi doit avoir lieu au début.

Or, le Conseil fédéral nous a soumis un projet techniquement cohérent, financièrement cohérent, et surtout politiquement cohérent. Il n'y a donc aucune raison de lui renvoyer le projet. La majorité de la commission, qu'a-t-elle fait? Elle a réfléchi en technocrate, en comptable, mais elle a totalement mé-

connu l'aspect politique. Il y a une grande lacune dans le travail de la commission. Je veux bien me rallier aux fleurs qui ont été jetées à la commission, mais celle-ci a tout à fait négligé la réalité sociopolitique de la Suisse. On aurait donné ce projet du Conseil fédéral – et là je ne veux vexer personne – à un groupe d'experts chinois ou japonais qu'ils auraient présenté le même projet.

Je ne vois pas pourquoi on retournerait ce projet à la commission, dont la majorité a fait la preuve qu'elle n'a aucun sens politique, alors que c'est un dossier qui, avant d'être financier et technique, est avant tout politique.

Nous devons donc terminer notre travail et ne pas, maintenant, tenter des manoeuvres dilatoires par rapport à la décision qui a été prise très démocratiquement ce matin, dans cette salle.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Umfang und Ausbau der Neat sind umstritten, und die entsprechenden Mehrheiten sind knapp. Diese Mehrheiten würden, falls es nochmals eine Abstimmung gäbe – sei es auch in der nächsten oder übernächsten Session –, immer knapp bleiben. Bei vielen Abstimmungen waren Sie vollzählig da. Ich bin überzeugt, dass diesbezüglich wieder dieselben Resultate herauskommen würden. Sie müssen sich jetzt nicht demassen für das schämen, was Sie da gemacht haben. Es ist nicht wahr, dass das eine in sich inkohärente Lösung ist. Es ist eine kohärente Lösung. Sie unterscheiden sich allerdings von jener des Bundesrates, und die Meinung des Gesamtbundesrates zu dieser Lösung muss ich mir auf jeden Fall vorbehalten.

Die Folge Ihrer Beschlüsse ist, dass die Finanzierung nicht ganz seriös gesichert ist. Zwar kann mit dieser fünfjährigen Übergangsfrist eigentlich alles finanziert werden, aber dann haben Sie keine Reserve mehr. Also ist das einfach noch keine absolut saubere Lösung. Jetzt haben wir gesehen, welches die Ansprüche an den Bau sind. Die Finanzierung verdient vielleicht noch einen zweiten Augenaufschlag.

Nun ist die Frage, wer diese verschiedenen Lösungsmöglichkeiten nochmals überprüfen soll. Es können auch die Zufahrtstrecken wieder – aber verbindlich – etappiert werden. Zur Diskussion stehen der Bundesrat, Ihre eigene Kommission und der Nationalrat. Zunächst einmal: Wählen Sie nicht den Bundesrat, und zwar deswegen nicht, weil Sie über Ihren Beschluss noch den Nationalrat entscheiden lassen müssen. Es wäre nicht so, dass der Bundesrat jetzt über Weihnachten irgendwie etwas Besseres machen könnte. Er käme noch gar nicht zum Zug, sondern das ginge zunächst an den Nationalrat. Also bitte: den Bundesrat für einmal vergessen!

Sollen Sie den Auftrag zurück an Ihre eigene Kommission schicken? Da habe ich folgende Bedenken: Auch das führt zu einer Verzögerung, und zwar deswegen, weil Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit sehr wichtigen anderen Vorlagen befasst ist. Ich denke an das Fernmeldegesetz und das Postgesetz. Dort müssen wir die Liberalisierung auf 1. Januar 1998 unbedingt hinkriegen. Ihr Rat wird also in der Frühjahrsession 1997 diese Gesetze behandeln, und die Kommission wird sie vorbereiten müssen. Sie haben auch noch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die Bahnreform, und vor allem kommt folgendes: Wenn es eine zu lange Verzögerung gibt, werden die laufenden Arbeiten an den beiden Tunnels eingestellt werden müssen, weil nämlich die Verpflichtungskredite erst freigegeben werden dürfen, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Solange diese Beschlüsse noch hin- und hergeschoben werden, ist die Finanzierung nicht sichergestellt. Also bitte, wählen Sie jetzt nicht den eigentlich reinsten Weg, indem Sie sagen: Wir wollen zunächst etwas verabschieden, das in sich auf jeden Fall stimmt. Sagen Sie lieber, diese kleine Differenz könne der Nationalrat bereinigen, der bei zahlreichen anderen Geschäften immer wieder sagt: Übergeben wir das dem juristischen Gewissen der Nation, nämlich dem Ständerat. Jetzt können Sie auch einmal sagen: Diese kleine «Ausputzete» macht noch der Nationalrat.

Ich empfehle Ihnen, die Sache jetzt zu Ende zu beraten und überhaupt kein schlechtes Gewissen zu haben. So schlimm ist es gar nicht, was Sie heute gemacht haben.

Le président: Puisque M. Loretan maintient sa proposition, nous allons opposer la proposition Loretan Willy – renvoi au Conseil fédéral – à la proposition Frick – renvoi à la commission –, ensuite de quoi on décidera définitivement du renvoi ou non.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Frick (Rückweisung an die Kommission)	14 Stimmen
Für den Antrag Loretan Willy (Rückweisung an den Bundesrat)	3 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Frick (Rückweisung an die Kommission)	2 Stimmen
Dagegen	31 Stimmen

Le président: Les propositions Danloth et Spoerry ont déjà été développées ce matin, mais je donne à leurs auteurs la possibilité de s'exprimer.

Spoerry Vreni (R, ZH): Ich kann es nach diesem langen Tag kurz machen.

Mein Antrag, die Vorlage in einen Finanzierungsbeschluss und in einen Baubeschluss aufzuteilen, macht nur so lange Sinn, als eine Etappierungsvariante vorgeschlagen wird, weil nur dann bei der Ablehnung einer Etappierung eine andere Etappierung vorgeschlagen werden kann. Jetzt haben wir aber alles zusammen beschlossen und möchten auch alles zusammen finanzieren. Damit macht die Aufteilung keinen Sinn mehr.

Ich hoffe allerdings, dass sich der Nationalrat die Frage der Aufteilung nochmals stellt.

In diesem Sinne hat sich das Problem in diesem Rat erledigt.

Danloth Hans (C, UR): Aufgrund der jetzigen Situation schliesse ich mich auch in der Begründung meiner Kollegin Vreni Spoerry an. Aufgrund des Verzichts auf die Etappierung entfällt der Antrag. Man könnte selbstverständlich einzelne Bestandteile in den Alpentransitbeschluss nehmen, aber das wäre jetzt nicht möglich. Ich ziehe diesen Antrag einstweilen ebenfalls zurück.

Le président: Les propositions Spoerry et Danioth sont retirées.

Titel – Titre

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	20 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

Le président: Nous avons terminé l'examen de l'arrêté fédéral A. Il se pose la question de savoir si nous allons examiner les arrêtés fédéraux B et C. Le problème est que M. le conseiller fédéral Leuenberger est absent mercredi et jeudi.

Il y a un certain risque à traiter ces arrêtés fédéraux B et C parce que les décisions que nous avons prises sur l'arrêté fédéral A rendent difficiles certaines propositions contenues dans les arrêtés fédéraux B et C.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bin der Meinung, dass wir die beiden Bundesbeschlüsse B und C in aller Kürze behandeln. Ich werde versuchen – und ich bitte die Mitglieder der Kommission, mich zu unterstützen –, die nötigen Änderungen aus dem Stegreif vorzubringen. Wenn wir da und dort zwischen den Beschlüssen A und B nicht kohärent sind, ist das nicht so tragisch, weil der Nationalrat ja ohnehin – wie ich annehme und hoffe – schon beim Bundesbeschluss A Änderungen vornehmen und dann den Bundesbeschluss B an-

passen wird. Wir können also das Wagnis unternehmen, den Bundesbeschluss B in rund 45 Minuten, so nehme ich an, noch durchzubereiten.

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 5, 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I Introduction, art. 5, 6

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich verzichte auf die Kommentierung von Artikeln, die von der Kommission – Sie ersehen das aus der Fahne – tel quel übernommen werden. Die Änderungsvorschläge des Bundesrates sind in der Botschaft begründet. Sie können die Begründungen dort nachschlagen, wenn Sie sie noch nicht gelesen haben. Die bundesrätliche Fassung der Artikel 5 und 6 ist unbestritten.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Titel

Einbezug der Ostschweiz

(= Gemäss geltendem Recht)

Abs. 1

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart anstrebt.

Abs. 2

Mehrheit

Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil–Au (Hirzöl) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littl-Baar ergänzt.

Minderheit

(Malssen)

(falls der Antrag der Mehrheit abgelehnt wird)

Der Bund wirkt anstrebt. Er trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.

Antrag Kuchler

Abs. 2

.... des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerbergertunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl-Baar sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ wird teilweise ausgebaut.

Art. 8

Proposition de la commission

Titel

Intégration de la Suisse orientale

(= selon le droit en vigueur)

Al. 1

La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance par le développement des tronçons Zurich–Munich et Zurich–Stuttgart.

Al. 2**Majorité**

Elle améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Wädenswil-Au (Hirzel) et de Thalwil (Zimmerberg) à Litti-Baar.

Minorité

(Maissen)

(en cas de rejet de la proposition de la majorité)

La Confédération et Zurich–Stuttgart. Elle tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport.

Proposition Kuchler**Al. 2**

.... des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété du nouveau tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Litti-Baar ainsi qu'une jonction entre la ligne de la partie gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard. La ligne reliant Saint-Gall et Pfäffikon/SZ est aménagée partiellement.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Zu Artikel 8 haben Sie mit dem Antrag Kuchler eine rektifizierte Fassung erhalten. Ich danke Herrn Kuchler für die Ausarbeitung. Diese Fassung entspricht den Beschlüssen bei Bundesbeschluss A. Wir bitten Sie, das Marginale gemäss geltendem Recht zu wählen, «Einbezug der Ostschweiz», und im übrigen Absatz 1 so zu belassen, wie es die Kommission beantragt; er entspricht dem Absatz 2 des bundesrätlichen Entwurfes auf der Fahne.

Absatz 2 ist, wie dargelegt, neu formuliert. Er enthält jetzt den zum Beschluss erhobenen Eventualantrag Gemperli und trägt nach, was auf der Fahne vergessen ging, nämlich «die Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ wird teilweise ausgebaut».

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zu Absatz 1 in der Fassung der Kommission, zu Absatz 2 gemäss dem neuausgeteiltem Antrag Kuchler und zum Marginale «Einbezug der Ostschweiz» gemäss geltendem Recht im Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991.

Kuchler Niklaus (C, OW): Wir haben festgestellt, dass Artikel 8 Absatz 1, wie ihn der Bundesrat vorsieht, ohnehin mit dem Antrag Gemperli hätte ergänzt werden müssen. Dann habe ich festgestellt, dass die Formulierung von Artikel 8 Absatz 2 in der Fassung der Kommissionsmehrheit nicht kohärent mit unseren Kommissionsbeschlüssen war, indem nämlich der Hirteltunnel immer darin figurierte, von der Kommissionsmehrheit aber damals nicht beschlossen worden war. Absatz 2 war von der Kommission nicht richtig formuliert worden.

Ich habe Absatz 2 rektifiziert, einerseits unter Einbezug des Antrages Gemperli und andererseits mit der Ergänzung bezüglich des Streckenausbaus St. Gallen–Pfäffikon, wie ihn der Bundesrat zu Recht aufgeführt hat und den wir heute morgen auch beschlossen haben.

Mein rektifizierter Antrag enthält nun also alle bisher gefassten Beschlüsse und korrigiert die Fehler, die wir in der Kommission begangen haben.

Ich bitte Sie, nun dieser Fassung zuzustimmen.

Titel, Abs. 1 – Titre, al. 1**Angenommen – Adopté****Abs. 2 – Al. 2**

Angenommen gemäss Antrag Kuchler
Adopté selon la proposition Kuchler

Art. 9**Antrag der Kommission****Mehrheit**

Unverändert

Minderheit

(Danioth, Delalay, Maissen, Weber Monika)

Abs. 1

Die neuen Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels gemäss Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 müssen zeitgerecht für den Vollbetrieb der Neat-Linien bereitgestellt werden. Neuerungen der Technik im Bau und Betrieb von Eisenbahnen und in der Herstellung des Rollmaterials wie auch des Lärmschutzes sind bei der Festlegung der einzelnen Ausbauschritte nebst der Entwicklung des Verkehrsmarktes einzubeziehen.

Abs. 2 (neu)

Bisheriger Abs. 1

Antrag Spoerry**Abs. 1**

Die neuen Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels gemäss Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 müssen in der zweiten Etappe bereitgestellt werden. Neuerungen der Technik (Fortsetzung gemäss Antrag der Minderheit)

Art. 9**Proposition de la commission****Majorité**

Inchangé

Minorité

(Danioth, Delalay, Maissen, Weber Monika)

Al. 1

Conformément à l'article 5 alinéa 1er et à l'article 6 alinéa 1er, les nouvelles voies d'accès aux tunnels de base doivent être terminées à temps pour l'exploitation intégrale des lignes NLFA. Outre l'évolution du marché des transports, il convient de prendre en compte, au moment où les différentes étapes de construction devront être fixées, les nouvelles techniques dans les secteurs de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, de la fabrication du matériel roulant ainsi qu'en matière de protection contre le bruit.

Al. 2 (nouveau)

Al. 1 actuel

Proposition Spoerry**Al. 1**

Conformément à l'article 5 alinéa 1er et à l'article 6 alinéa 1er, les nouvelles voies d'accès aux tunnels de base doivent être terminées dans une deuxième étape. Outre l'évolution (suite selon la proposition de la minorité)

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Bundesrat und Kommissionsmehrheit wollen Artikel 9 in der Fassung vom 4. Oktober 1991 belassen: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.»

Die Minderheit, Herr Danioth wird das noch begründen, will eine stringenter Formullierung unter Bezugnahme auf die neuformulierten Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 und will den soeben zitierten Text von Artikel 9 als Absatz 2 bestehenlassen.

Ich kann darauf verzichten, den Antrag der Minderheit zu erläutern; das kann Herr Danioth diesmal sicher bedeutend besser, als ich es tun könnte.

Danioth Hans (C, UR), Sprecher der Minderheit: Ich brauche das nicht zu erläutern, weil ich den Antrag zurückziehe. Der Grundsatz ist im Bundesbeschluss A enthalten. Er gilt selbstverständlich auch für den Bundesbeschluss B; das braucht also hier nicht wiederholt zu werden. Es ist eine ausführlichere Fassung gegenüber dem Bundesbeschluss A. Ich ziehe also den Antrag der Minderheit zurück.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich habe am Schluss meines Votums nicht gesagt, Ich beantrage Ihnen, den Antrag der Minderheit abzulehnen. Ich habe diese Türe offenge-

lassen. Herr Daniöth ist durch sie hindurchgeschritten und hat den Antrag der Minderheit zu Artikel 9 Absatz 1 zurückgezogen. Damit bleibt es beim Text von Artikel 9, wie ich ihn vorgelesen habe.

Spoerry Vreni (R, ZH): Mein Antrag hat sich durch den Verfassungsbeschluss (Bundesbeschluss A) erledigt. Mein Antrag ging dahin, dass in der zweiten Etappe selbstverständlich die Zufahrtslinien in den betroffenen Regionen ausgebaut werden müssten. Jetzt haben wir das in den Verfassungsbeschluss hereingenommen und die vor vier Jahren verabschiedete Vorlage nochmals vollumfänglich bestätigt. Damit entfällt dieser Zusatz.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 10 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Abs. 2 Einleitung, Bst. a–d, Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2 Bst. bbis (neu)

bbis. Die Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen-Heustrich in den Raum Gampel-Steg-Raron-Mundbach;

Art. 10 al. 2, 3

Proposition de la commission

Al. 2 introduction, let. a–d, al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2 let. bbis (nouvelle)

bbis. la ligne de base du Lötschberg à partir de la région de Frutigen-Heustrich jusqu'à la région Gampel-Steg-Raron-Mundbach;

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: In Artikel 10 hat die Kommission logischerweise gemäss ihrem Etappierungskonzept beantragen müssen, die Lötschberg-Basislinie wenigstens im Sachplan festzuhalten. Dieser Antrag für einen Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe bbis wird nun, gestützt auf die Beschlüsse des Rates zu Bundesbeschluss A, hinfällig. Herr Daniöth ist damit selbstverständlich einverstanden. Man kann diesen Buchstaben bbis als zurückgezogen betrachten.

Angenommen – Adopté

Art. 11 Abs. 1; 12 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 11 al. 1; 12 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Mehrheit

.... gewährt werden. Diese Darlehen können in der Bestandesrechnung verbucht werden.

Minderheit

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Majorité

.... au maximum. Ces prêts peuvent être comptabilisés au bilan.

Minorité

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Majorité

Biffer

Minorité

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Mit dem Entscheid, bei Artikel 23 Absatz 1bis der Übergangsbestimmungen BV im Bundesbeschluss A der Kommissionsmehrheit zu folgen, sind wir gezwungen, die Artikel 14 und 15 anzupassen. Diese Anträge der Kommissionsmehrheit basieren auf Empfehlungen der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Es sind finanztechnische Überlegungen, die dahinterstehen.

Ich gehe einmal davon aus, dass die Minderheit an ihrem Antrag nicht festhält. Wenn man den Beschluss zu Artikel 23 Absatz 1bis im Bundesbeschluss B entsprechend regeln muss, bin ich der Meinung, dass sich auch die Minderheit mit diesen Formulierungen einverstanden erklären kann. Wenn Sie das wünschen, bin ich in der Lage, weitere Ausführungen zu machen.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 15

Antrag der Kommission

Abs. 1–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis (neu)

Mehrheit

Die Finanzierung gemäss Absatz 1 erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung gemäss Artikel 23 Absatz 2 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

Minderheit

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 15

Proposition de la commission

Al. 1–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis (nouveau)

Majorité

En vertu de l'alinéa 1er, le financement est assuré par un fonds juridiquement dépendant, doté d'une comptabilité propre conformément à l'article 23 alinéa 2 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale.

Minorité

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Rejeter la proposition de la majorité

Abs. 1–4 – Al. 1–4
Angenommen – Adopté

Abs. 1bis – Al. 1bis
Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 16, 18, 19
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20 Titel, Abs. 3–5 (neu)
Antrag der Kommission
Titel

Berichterstattung und Oberaufsicht

Abs. 3 (neu)

Die Oberaufsicht des Parlamentes obliegt der Neat-Aufsichtsdelegation. Diese setzt sich aus Mitgliedern der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammen.

Abs. 4 (neu)

Die Finanzkommissionen, die Geschäftsprüfungskommissionen und die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte bezeichnen je zwei Mitglieder in die Neat-Aufsichtsdelegation. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen einem Mitglied des Nationalrates und des Ständerates. Im übrigen konstituiert sich die Neat-Aufsichtsdelegation selbst.

Abs. 5 (neu)

Die Neat-Aufsichtsdelegation legt den Finanzkommissionen, den Geschäftsprüfungskommissionen und den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.

Art. 20 titre, al. 3–5 (nouveaux)
Proposition de la commission
Titre

Rapport et haute surveillance

Al. 3 (nouveau)

La haute surveillance du Parlement est exercée par la délégation de surveillance des NLFA. Celle-ci est constituée de membres des Commissions des finances, des Commissions de gestion et des Commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres.

Al. 4 (nouveau)

Les Commissions des finances, les Commissions de gestion et les Commission des transports et des télécommunications des deux Chambres délèguent chacune deux de leurs membres à la délégation de surveillance des NLFA. La présidence est exercée pendant une année à tour de rôle par un député du Conseil national et par un député du Conseil des Etats. Pour le reste, la délégation se constitue elle-même.

Al. 5 (nouveau)

La délégation de surveillance des NLFA fait annuellement rapport sur la surveillance qu'elle exerce aux Commissions des finances, aux Commissions de gestion et aux Commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Die Absätze 3 bis 5 von Artikel 20 gehen zurück auf den Mitbericht der Finanzkommission unseres Rates, die zur Begründung folgendes darlegt:

Grosse Infrastrukturprojekte bedürfen einer intensiven und zeitgerechten Kostenüberwachung. Aufgrund von massiven Kostenüberschreitungen bei früheren Tunnelprojekten legte der Bundesrat bereits im Alpenstransitbeschluss vom 4. Oktober 1991 in den Artikeln 18, 19 und 20 ein Schwergewicht auf die Koordination, Kontrolle und Berichterstattung. Das Controlling im Sinne von Führung und Steuerung obliegt insbesondere der Abteilung Infrastruktur des Bundesamtes für

Verkehr. Die permanente Aufsicht des EVED sollte ermöglichen, den Projektstand jederzeit bezüglich Kosten, Leistungen und Terminen voll zu überblicken.

Die Rolle der Eidgenössischen Finanzkontrolle konzentriert sich auf die nachträgliche Kontrolle und Revision der finanziellen Abläufe. Sie übt die Oberaufsicht über die vom Bundesamt für Verkehr durchgeführten Prüfungen aus. Die Finanzkommission teilt uns mit, dass sie die Aufhebung von Artikel 18 des geltenden Transitbeschlusses mit dem Marginal «Stab für die Kontrolle und Koordination» begrüsst. Dieser Kontrollstab hätte, so schreibt sie uns, die strategische Aufsicht im Auftrag des Bundesrates durchführen sollen. Seit der Einsetzung dieses Stabes hätten sich aber gewisse Koordinationsprobleme mit dem für die operativen Fragen zuständigen Bundesamt für Verkehr gezeigt. Vermutlich geht es also um positive, vielleicht auch um negative Kompetenzkonflikte, also um die Fragen: Wer tut was, und wer will was nicht tun?

Mit dem neuen Artikel 19, den wir an sich bereits verabschiedet haben, wollen Bundesrat und Ständerat nunmehr im Bedarfsfall ein Beratungsorgan einsetzen, das mit der Beurteilung zentraler Projektfragen beauftragt wird.

Bei der parlamentarischen Oberaufsicht haben wir die Zuständigkeit verschiedener Kommissionen, nämlich jene der Geschäftsprüfungskommissionen, der Finanzkommissionen und der Verkehrskommissionen beider Räte. Auch da müssen wir positive oder negative Kompetenzkonflikte vermeiden.

Die Mehrfachprüfung – durch insgesamt sechs Kommissionen! – ist für die Verwaltung und den Bundesrat eine echte und grösstenteils überflüssige Belastung. Deshalb der Antrag der Finanzkommission zu Artikel 20 – die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates hat ihn übernommen –, ein gemeinsames parlamentarisches Organ, genannt «Neat-Aufsichtsdelegation», einzusetzen. Die Neat-Aufsichtsdelegation setzt sich pro Rat zusammen aus je zwei Mitgliedern der Finanzkommission, der Geschäftsprüfungskommission und der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen erachtet diese Lösung und die Begründung, die ihr zugeliefert worden ist, als vernünftig, politisch ausgewogen und machbar.

Sie beantragt Ihnen, bei Artikel 20 so zu beschliessen.

Angenommen – Adopté

Art. 22 Abs. 3, Ziff. II Einleitung
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 22 al. 3, ch. II Introduction
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3a
Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Finanzierung für die erste Etappe wird sichergestellt durch:

....

Abs. 1bis (neu)
Mehrheit

Die Finanzierung gemäss Absatz 1 erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung gemäss Artikel 23 Absatz 2 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

Minderheit

(Küchler, Gentli, Maissen, Onken, Schüle)
Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 3a

Proposition de la commission

Al. 1

Le financement de la première étape est assuré par:

....

Al. 1bis (nouveau)

Majorité

En vertu de l'alinéa 1er, le financement est assuré par un fonds juridiquement dépendant, doté d'une comptabilité propre, conformément à l'article 23 alinéa 2 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale.

Minorité

(Küchler, Gentil, Maissen, Onken, Schüle)

Rejeter la proposition de la majorité

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abs. 1 – Al. 1

Le président: A l'article 3a alinéa 1er, la proposition de la commission tombe parce qu'il n'y a pas de première étape.

Angenommen gemäss Entwurf des Bundesrates

Adopté selon le projet du Conseil fédéral

Abs. 1bis – Al. 1bis

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

20 Stimmen

Dagegen

10 Stimmen

C. Bundesbeschluss über den ersten Gesamtkredit für die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Bundesbeschluss C fasst den Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, den sogenannten Gesamtkreditbeschluss, und den Bundesbeschluss vom 26. September 1991 über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, den sogenannten Integrationsbeschluss, in einem Beschluss zusammen. Aus dem Gesamtkreditbeschluss vom Oktober 1991 bleiben die Planungs- und Projektierungskredite für die Gotthard- und Lötschberg-Basislinie unverändert bei 500 bzw. 250 Millionen Franken. Diese Kredite sind schon zu wesentlichen Teilen verpflichtet. Grössere Änderungen ergeben sich beim Einbezug der Ostschweiz. Im neuen Bundesbeschluss C werden nur noch die Objekte der redimensionierten Integration Ostschweiz aufgenommen. Für den Zimmerbergtunnel ergibt dies fortgeschrit-

tene Planungskosten von 763 Millionen Franken, und für die redimensionierten Ausbauten auf der Strecke St. Gallen-Pfäffikon/SZ werden 83 Millionen Franken eingesetzt. Gegenüber dem früheren Beschluss, dem Integrationsbeschluss, werden die Verpflichtungskredite um 54 Millionen Franken reduziert. Das sind Einsparungen.

Also doch noch Einsparungen in diesem Hause heute! Tröstlich. Die Kredite für die Neat basieren auf dem Index 119,3, Stand Oktober 1991. Die Kredite für den Einbezug der Ostschweiz basieren auf dem Index 114,5, Stand Oktober 1990. Sie weisen also unterschiedliche zeitliche Bezugsgrössen auf. Mit der Zusammenlegung der Kreditbeschlüsse soll deshalb die Preisbasis einheitlich auf Oktober 1991, Index 119,3, festgelegt werden. Das ergibt dann in Artikel 1 des Bundesbeschlusses C diese neuen Zahlen. Es werden also damit keine neuen Kredite bewilligt: wenn man so will, es ist ein aufdatierter Gesamtkreditbeschluss unter Einbezug der Ostschweiz.

Sie können also hier dem Bundesrat und der geschlossenen Kommission des Ständerates problemlos folgen, und damit ist doch für ein schönes Finale auf kleinem Feuer gesorgt.

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1–5

Titre et préambule, art. 1–5

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

21 Stimmen

Dagegen

6 Stimmen

Antrag Schlessler

Titel (neu)

D. Bundesbeschluss über die teilweise Aufhebung des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Ziff. I

Die folgenden Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale werden in Ihrer Fassung vom 4. Oktober 1991 aufgehoben:

Artikel 5, 6, 8 Absatz 2 letzter Satz; 11 Absatz 1; 12 Absatz 1; 14, 15, 16

Ziff. II

1. Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

2. Wird das Referendum nicht ergriffen, so tritt der Bundesbeschluss am Tage nach dem Ablauf der Referendumsfrist in Kraft, andernfalls am Tage nach der Annahme durch das Volk.

Proposition Schlessler

Titre (nouveau)

D. Arrêté fédéral sur la suppression partielle de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Ch. I

Les dispositions suivantes de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes sont abrogées dans leur version du 4 octobre 1991:

Article 5, 6, 8 alinéa 2 phrase dernière; 11 alinéa 1; 12 alinéa 2; 14, 15, 16

Ch. II

1. Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

2. Si le référendum n'est pas lancé, l'arrêté fédéral entre en vigueur le jour après l'expiration du délai référendaire, sinon le jour après l'acceptation par le peuple.

Schlessler Fritz (R, GL): Es handelt sich hier um die Regelung eines kleinen Problems. Ich bin deshalb überzeugt, dass wir diese Regelung in ganz kurzer Zeit zustande bringen. Was bezwecke ich mit meinem Antrag? Sie haben vor sich einen neuen, selbständigen Bundesbeschluss, den Bundes-

beschluss D. Diese Selbständigkeit des Bundesbeschlusses soll jede Verknüpfung mit dem Schicksal der Vorlage, in welcher Form auch immer, verhindern.

Ich möchte mit meinem Antrag eine Frage klären, die auch für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von entscheidender Bedeutung sein wird, wenn eine neue Vorlage vor Volk und Stände kommen wird. Es wird sich die Frage stellen: Was gilt nach einer Verwerfung der neuen Vorlage «Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung» in rechtlicher Hinsicht? Gilt der alte Bundesbeschluss unverändert weiter, und ist er demzufolge auch auszuführen, oder ist das nicht der Fall?

Ich möchte mit meinem Antrag eine Argumentation verhindern, die dahingeht, dass nach einer Verwerfung einer neuen Vorlage der alte Beschluss weiterhin gilt und demzufolge auch auszuführen ist. Eine solche Argumentation – wir haben sie im Vorfeld der Beratungen in der Kommission leider auch schon gehört, zum Teil auch von ganz prominenter Seite – scheint mir angesichts der seit dem 4. Oktober 1991 eingetretenen Veränderungen absolut unhaltbar zu sein. Es ist deshalb wichtig, dass diese Frage geklärt wird, dass sie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur selbständigen Beantwortung vorgelegt werden kann und nicht vom Schicksal der neuen Vorlage abhängig gemacht wird.

Aufgrund dieses Antrages kann das Stimmvolk die neue Vorlage verwerfen und den alten Bundesbeschluss bestätigen. Es kann die neue Vorlage verwerfen und den alten Bundesbeschluss in seinen wesentlichen Bestandteilen aufheben. Wenn es die neue Vorlage annimmt, dann ist der Bundesbeschluss gemäss meinem Antrag gegenstandslos, weil er lediglich den alten Bundesbeschluss in der Fassung zum 4. Oktober 1991 teilweise aufhebt und somit durch eine neue Vorlage ersetzt werden kann. Allerdings glaube ich nicht, dass es eine Vorlage im heute beschlossenen Umfang sein kann.

Ich bitte Sie deshalb, dem neuen Bundesbeschluss D zuzustimmen. So geben Sie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ein Instrument in die Hand, um den Volkswillen ganz klar zum Ausdruck zu bringen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir können mit diesem Antrag für einen neuen Bundesbeschluss D in einem positiven Sinne kurzen Prozess machen. Die Kommission hatte selbstredend keine Gelegenheit, darüber zu diskutieren. Sie hat das Problem aber immerhin angetippt.

Es gibt Äusserungen in der Botschaft des Bundesrates dazu, wie er sich die Fortsetzung vorstellt. Sie lauten in dem Sinne, dass es kaum denkbar wäre, bei einer Verwerfung der neuen Vorlage über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Neat-Vorlage) auf dem unveränderten alten Alpentransitbeschluss zu basieren. Man müsste dann eine neue Lösung suchen.

Ich bin der Meinung, dass wir mit dem Antrag Schiesser eine saubere Situation schaffen können, auch wenn wir da und dort vielleicht nicht ganz damit einverstanden sind. Ich schlage Ihnen vor, dass wir diesen Antrag zum Beschluss erheben, damit er vom Nationalrat in seine Beratungen einbezogen werden kann. Er ist dann frei, was er damit macht. Es ist ein Anstoss für die Debatten im Nationalrat.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen – nicht im Namen der Kommission, sondern persönlich –, dem Antrag Schiesser zuzustimmen.

Bloetzer Peter (C, VS): Was man hier jetzt machen will, ohne dass die Kommission darüber eingehend beraten hat und ohne dass wir die Stellungnahme des Bundesrates haben, könnte – je nachdem, wie die Volksabstimmung über die Vorlagen ausfällt – bewirken, dass geltendes Bundesrecht geändert oder aufgehoben wird. Es fragt sich – die Frage geht an die Staatsrechtler und vor allem an den Bundesrat –, ob dieses Vorgehen in Ordnung ist. Ich glaube, dass, wenn überhaupt, eher ein Vorstoss angebracht wäre. Der Bundesrat müsste uns aufgrund dieses Vorstosses Bericht erstatten, und wir hätten dann Gelegenheit, die Sache in aller Gründlichkeit zu beraten.

Schiesser Fritz (R, GL): Ich habe lediglich von Artikel 58 unseres Geschäftsreglements Gebrauch gemacht. Nach dieser Bestimmung hat jedes Mitglied das Recht, zu einem hängigen Gegenstand Anträge zu stellen. Dieser Gegenstand ist im Rahmen des Bundesbeschlusses B hängig. Das Bundesamt für Verkehr hat in einer internen Stellungnahme die Auffassung vertreten, eine Verknüpfung dieser vorgeschlagenen Änderung mit dem Bundesbeschluss B sei unzulässig, weil das die Entscheidungsfreiheit des Stimmbürgers in unzulässiger Weise einschränke. Demzufolge bleibt nichts anderes übrig, als diesen Antrag in einen selbständigen Bundesbeschluss zu kleiden.

Schmid Carlo (C, AI): Ich muss Ihnen bekennen, dass Herr Schiesser durchaus berechtigt ist, einen solchen Antrag zu stellen. Aber ebenso muss ich Ihnen bekennen, dass ich von diesem Antrag völlig überfordert bin. Ich kann ihn praktisch nicht beurteilen. Es mag mein Fehler sein. Aber ich sehe mich nicht in der Lage, hier mit Ja oder Nein zu stimmen. Mit anderen Worten: weil ich es nicht bin, müsste ich mit Nein stimmen, und zwar aus folgendem Grund:

Ich gehe davon aus, Herr Schiesser habe die Meinung, dass der alte Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 mit diesem neuen Bundesbeschluss, wie er ihn beantragt, aufgehoben werden soll, falls die neue Fassung akzeptiert wird.

Dieser Konnex, dieser Link ist allerdings im Text nicht vorhanden. Daher ist mir die Mechanik nicht durchsichtig. Ich meine, es wäre richtig, wenn wir beschliessen würden, irgend jemand, der den Gedanken von Herrn Schiesser im Nationalrat übernimmt, solle das dort in die Kommission einbringen. Ich sehe mich ausserstande – vielleicht ist das durchaus mein eigener Fehler –, jetzt kurzfristig so etwas noch zu akzeptieren. Ich bitte Sie daher, den Antrag Schiesser abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich muss Ihnen auch beantragen, diesen Antrag abzulehnen. Er würde allenfalls dann Sinn machen, wenn die neuen Beschlüsse, insbesondere der Bundesbeschluss A, in der Volksabstimmung angenommen würden. Würden diese Bundesbeschlüsse in der Volksabstimmung hingegen abgelehnt und der Antrag Schiesser angenommen, dann hätten wir nichts mehr. Dann wäre der Alpentransit-Beschluss von 1991 auf einen Torso reduziert. Dann hätten Sie die Situation, die Herr Schoch heute morgen mit seiner Motion angestrebt hat. Es würden gestrichen: Gotthard-Basislinie, Lötschberg-Basislinie, Einbezug der Westschweiz, Einbezug der Ostschweiz, Vorprojekte usw. Sie hätten also überhaupt nichts mehr.

Daher muss ich Ihnen beantragen, den Antrag Schiesser abzulehnen, ganz abgesehen davon, dass die Streichung dieser Bestimmungen inhaltlich ein Widerspruch ist zu den Beschlüssen, die Sie heute gefällt haben.

Schiesser Fritz (R, GL): Herr Bundesrat Leuenberger hat mich wahrscheinlich schon richtig verstanden. Das, was Sie jetzt ausgeführt haben, Herr Bundesrat, ist genau meine Absicht. Ich möchte nachher nicht auf einem alten Bundesbeschluss irgend etwas aufbauen, wenn das Volk eine Neuregelung abgelehnt hat und andererseits absolut klar ist, dass in der Zwischenzeit Veränderungen eingetreten sind, die diesen Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 als nicht mehr ausführbar erscheinen lassen. Deshalb beantrage ich, den Bundesbeschluss in der Fassung vom 4. Oktober 1991 teilweise aufzuheben. Dann müssen wir unter allen Umständen eine neue Lösung suchen. Das ist nichts anderes als eine offene und ehrliche Erklärung gegenüber dem Bürger, dass er nicht gezwungen ist, die neue Vorlage anzunehmen, um zu verhindern, dass allenfalls die alte weiterhin gilt. Ohne Stellungnahme des Bundesamtes für Verkehr hätte ich meinen Antrag mit dem Bundesbeschluss B verknüpft.

An die Adresse von Herrn Kollege Schmid Carlo möchte ich folgendes sagen: Ich habe die Verknüpfung mit der Vorlage so konstruiert, dass ich den neuen Bundesbeschluss ausdrücklich als Bundesbeschluss D bezeichnet habe. Er bildet eine Einheit mit den drei übrigen zur Behandlung anstehenden Bundesbeschlüssen. Es mag sein, dass ich diese Ver-

knüpfung im Text zuwenig genau zum Ausdruck gebracht habe. Der Nationalrat könnte das ändern. Aber die Konnektivität und die Absicht, einen solchen Torso herbeizuführen, damit der alte Bundesbeschluss nicht irgendwann doch noch ausgeführt wird, entsprechen meinem Willen. Ich möchte damit dem Stimmbürger wirklich jede Möglichkeit geben, seinen klaren und eindeutigen Willen zum Ausdruck zu bringen.

Marty Dick (R, TI): Je suis très mal à l'aise. Je suis comme M. Schmid Carlo, je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir bien compris la portée de ce qu'on va voter. Il ne me semble pas très sérieux de voter quelque chose d'assez important, avec une salle demi-vide, à cette heure, sans avoir bien compris.

Je ferai pour le moins une motion d'ordre. En l'occurrence, je propose de renvoyer la discussion à demain.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Nicht zum Ordnungsantrag, der geht mich nichts an. Ich muss aber morgen im Nationalrat bei der Beratung des Fernmeldegesetzes zugegen sein, weswegen ich jetzt eine Bemerkung zuhänden Ihrer allfälligen Diskussion von morgen – oder, je nach Ausgang des Ordnungsantrages, derjenigen von heute – anbringen möchte.

Wenn diese Vorlage dereinst zur Volksabstimmung kommen sollte und abgelehnt würde, hätte der Bundesrat gestützt auf den Beschluss von 1991 die Möglichkeit, am Tag danach zu sagen, jetzt fahre man weiter und suche nach neuen Lösungen. Es ist dann offen, wo: entweder eine Gotthard-Basislinie ohne Zufahrtsstrecken oder nur eine Lötschbergbasis- oder -scheitellösung. Wenn aber dieser Beschluss zum Torso reduziert wird, werden wir am Tag nach der Abstimmung wieder über alle Möglichkeiten diskutieren müssen, wie man allenfalls den Alpen transit bewältigen könnte, also auch über Splügen usw. Das habe ich nur noch gesagt für den Fall, dass der Ordnungsantrag durchkommt und Sie morgen ohne den Bundesrat diskutieren müssen.

Le président: Je remercie M. Schiesser; il vient de retirer sa proposition.

Zurückgezogen – Retiré

Onken Thomas (S, TG): Ich möchte nicht verlängern, sondern nur die folgende Bemerkung zu Protokoll geben:

Wir haben jetzt die Bundesbeschlüsse B und C durchberaten, nachdem wir in Bundesbeschluss A sehr weitreichende Entscheide getroffen haben. Wir hatten aber weder die Ruhe noch die Zeit, ganz genau zu prüfen, ob der Beschluss B und insbesondere auch der Bundesbeschluss C mit dem kompatibel sind, was wir in Bundesbeschluss A beschlossen haben. Der Nationalrat wird also gut beraten sein, auch die Kohärenz der drei Beschlüsse untereinander nochmals nachzuprüfen. Ich denke insbesondere auch an den Antrag Gemperl, der in Bundesbeschluss C gewisse Auswirkungen haben müsste. Ich möchte das einfach noch im Amtlichen Bulletin festgehalten wissen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich möchte einfach Herrn Kollege Onken noch sagen, dass das, was er jetzt dargelegt hat, bereits im Amtlichen Bulletin verankert ist, weil ich es vor einer knappen Stunde auch gesagt habe – in Ihrer Abwesenheit vermutlich. Aber doppelt genäht hält besser. Also haben wir auch hier eine der Doppellösungen, wie sie heute ja Mode gewesen sind!

Reimann Maximilian (V, AG): Nur ganz kurz: Ich muss noch eine Bemerkung zur Debatte von vorhin über den öffentlichen Verkehr zu Protokoll geben.

Ich habe gestern Herrn Bundesrat Leuenberger vier Fragen zur «SP-Mission nach Wien» gestellt. Ich möchte einfach feststellen, dass diese vier Fragen nicht beantwortet und nach wie vor offen sind. Ich werde darauf zurückkommen müssen.

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

Le président: Je mets fin ici aux débats de cette longue journée. A défaut d'avoir fait toute la lumière dans les tunnels, vous avez réservé à votre président un baptême du feu qui m'a beaucoup éclairé sur les risques de notre beau métier.

Schluss der Sitzung um 20.05 Uhr

La séance est levée à 20 h 05

Sammeltitel – Titre collectif

Öffentlicher Verkehr. Neat
Transport public. NLFA

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**
**infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 26. Juni 1996 (BB I 638)
Message et projets d'arrêté du 26 juin 1996 (FF IV 648)

Beschluss des Ständerates vom 10. Dezember 1996
Décision du Conseil des Etats du 10 décembre 1996

Kategorie II/III, Art. 68 GRN – Catégorie II/III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Schläfer
Nichteintreten

Antrag der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei

Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag, dem Parlament innerhalb zweier Jahre eine überarbeitete Vorlage zu unterbreiten, die insbesondere die folgenden Punkte berücksichtigt:

1. Überprüfung der aktuellen Bedürfnisse im Güter- und Personenverkehr unter Berücksichtigung des zunehmenden Ost-West-Verkehrs und deren Entwicklungen sowie daraus folgend eine entsprechende Neubeurteilung und eventuelle Redimensionierung der Vorlage;
2. Wirtschaftlichkeit des Betriebes der letztlich notwendigen Alpentransversalen und von deren Zubringern;
3. Möglichkeiten der optimalen Ausnutzung bestehender Kapazitäten unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen;
4. verbindliche Vereinbarungen im Rahmen des Transitvertrages oder entsprechender bilateraler Verträge über die Weiterführung des Transitverkehrs im Ausland (insbesondere Südanschlüsse), mit der Aufrechnung allfälliger Folgekosten für unser Land;
5. Überprüfung der technischen Machbarkeit eines Gotthardbasistunnels mit Bau- und Betriebskosten;
6. prioritäre Behandlung der Bahnreform im Parlament unter Berücksichtigung der Auswirkungen des freien Netzzuganges («free access») auf die Wirtschaftlichkeit der zu bauenden Transversalen;
7. Vorstellungen darüber, wie der Bundesrat und die Schienenverkehrsanbieter den Güterverkehr mit einem attraktiven und qualitativ hochstehenden Angebot auf die Schiene verlagern wollen;
8. Überprüfung des Grundkonzeptes der geplanten Alpentransversalen unter Berücksichtigung der Entwicklung im Strassen- und Luftverkehr;
9. klare Vorstellungen über die Umsetzbarkeit der Alpen-Initiative;
10. Erarbeitung von Finanzierungsvarianten, die sich nicht fast ausschliesslich auf die Belastung des Schwerverkehrs abstützen.

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Schlüer
Ne pas entrer en matière

Proposition du groupe de l'Union démocratique du centre
Renvoi au Conseil fédéral
avec mandat de soumettre, dans les deux ans, au Parlement, un nouveau projet tenant compte des points suivants:

1. analyse des besoins actuels en matière de trafic de marchandises et de voyageurs avec prise en compte du trafic Est-Ouest, d'une nouvelle évaluation résultant de l'évolution de ce dernier ainsi que d'un éventuel redimensionnement du projet;
2. rentabilité de l'exploitation des nouvelles lignes ferroviaires suisses à travers les Alpes qui étaient nécessaires et qui ont été récemment mises en place ainsi que de leurs voies d'accès;
3. possibilités d'une exploitation optimale des capacités actuelles en fonction des développements technologiques;
4. conventions contraignantes dans le cadre de l'accord sur le transit ou des accords bilatéraux sur le trafic de transit à l'étranger (notamment pour les raccordements sud), avec prise en compte du calcul d'éventuels frais pour notre pays;
5. examen de la faisabilité technique du tunnel de base du Gothard avec prise en compte des frais de construction et d'exploitation;
6. traitement prioritaire de la réforme des chemins de fer au Parlement avec prise en compte des effets de l'accès libre au réseau («free access») sur la rentabilité des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes qui devront être construites;
7. suggestions sur la manière dont le Conseil fédéral et les sociétés de transport par rail procéderont pour mettre en place, par une offre intéressante et de qualité, le transport de marchandises par rail;
8. examen du projet de base des nouvelles lignes ferroviaires prévues à travers les Alpes en tenant compte de l'évolution du trafic routier et aérien;
9. propositions claires quant à l'application de l'initiative des Alpes;
10. élaboration d'un programme de financement dont les solutions ne seraient pas exclusivement supportées par le trafic des poids lourds.

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 Hypothesen 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 Lötschbergbasislinsen ja gesagt. Dieses Ja ist im Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale 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 Lötschbergbasislinsen 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 inner 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 Zufahrtsstrecken 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 Hypothesen 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 Lötschberg-tunnel sind immer noch betriebsstüchtig, 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 Verkehrs-dramaturgie. Es ist absehbar, dass der prognostizierte Mehrverkehr auf der Strasse an die Kapazitätsgrenzen 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 Wissenschaftler 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 Pflichten 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 verbleiben, 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 Nulllösung votieren, die diesen Volkentscheid 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 original, 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 Plora, 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 «Ploramulde», 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 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 ausserpolitisch «welchgeklopft» 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-Töner»-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 eu-

ropäischer 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 drauflädt. 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 schnelle 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. Selen 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.

Vermelden 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 Nichtintretensantrag 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 ungenussbares «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-

larde 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 CO₂-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 Rückweltsantrages 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 etaplierte 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 etaplierte 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 Wunschtube» 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 Etaplierung 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 Stimmengang 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 würdelt 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 Rückwelsungsantrag, nicht der Sietierungsantrag, 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 Löttschberg- 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 beschliessen 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-Tönnern» 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 bewiese 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 Alpentransit 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 des-

halb 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 Unternehmungsgelst, 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 Staffellung 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 Rückwelsungsantrag 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 Grundaustausung 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 felerliche Versprechungen nicht mehr rückgängig gemacht werden, ohne dass das einvernehmliche Zusammenleben der verschiedenen Landestelle 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 Kommissionmehrheit, 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 Bezug 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 Ploramulde, 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, Staffelnung 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 Staffelnung bewirken. Herr Fulvio Caccia wird darüber noch nähere Ausführungen machen.

Ich fasse zusammen: Die CVP-Fraktion stimmt für Eintreten. Sie lehnt alle Rückwelsungsanträge 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 Scheitern erteilen, so sollten Sie sich im Minimum das Votum des Fraktionssprechers angehört haben. Herr Maurer hat ganz klar gesagt, dass mit dem Rückwelsungsantrag 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 Staffelnung 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, diverse 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 Schiüer, 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.

Schiüer 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 Plora.

Qu'advientra-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 lors que 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 Nichtintretensanträge und den Rückweltsungsantrag 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-Rückweltsungsprogramm 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 Rückweltsung 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 Entschelde sind grundlegender Natur. Mit der Neat werden Welchen für die zukünftige Entwicklung unseres ganzen Landes gestellt – Welchen 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 schnell

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 zu gute.

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 Nichtintretens- und Rückweisungsanträge abzulehnen.

Hollenstein Pla (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 Belzug der leistungsabhängigen Schwer-

verkehrsabgabe 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 anboten. 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 Staffellung der Neat notwendig ist; eine Rückweisung an den Bundesrat bringt nichts und ist abzulehnen.

Grendelmeyer 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 Gottardlinie, 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 angelegen. 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 überrittenes Programm, das uns mit Sicherheit Überkapazitäten beschert, 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, verzehrt 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 voraussetzendem 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 che 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 profondarmi 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 geprägte 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 «Ploramulde» n'a pas été inventé par des adversaires du Gotthard; 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 Gotthard/Lötschberg. Le Lötschberg est adapté aux véhicules de 4 mètres de hauteur d'angle. Le Gotthard, lui, a un gabarit plus petit: 3,80 mètres. Même avec le tunnel de base du Gotthard, 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 Gotthard, 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-Zürich-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 cœur 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 Schläpfer, 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 Entschlüsse 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. Ebensovichtig – 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 Löttschberg den Vorzug gibt.

Wichtig scheint mir, dass wir den Mut haben, uns auf eine Liniennführung 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.

Seller 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 Schweizer Volk 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 Löttschberg-, 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 zukunftssträchtige 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 Etapplerung, mit Phasen oder mit Staffellung 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 alzu 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 mir 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-Herschleiben 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 halb fertige Neat als Planungsröhre, 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.

Alein 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 Devisel 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 Schweizer Volk 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 Schweizer Volk 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 Schläpfer 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.

Theller 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 weiche 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 Pioramuide, 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 Pioramuide 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 lauterem 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 Ploramulde 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 Ploramulde 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 doppelröhren 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 Ploramulde 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 zuckerartigen 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 zuckerartiger 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, Alearo Pini, presidente del Consiglio nazionale e presidente del Partito.

Io sono ancora vivo e devo dire ai colleghi: mal 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, lo 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'lo 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 Tunnel 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 zukunftssträchtigen 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 Entschelde 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 sogenannten 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 Re-

serven 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 Kommissionsprecher, 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 Gotthard soit mis en deuxième priorité. Nous sommes prêts à soutenir la variante en réseau proposée par MM. Carobbio et Widmer, si le Gotthard 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 Gotthard. Un renvoi des travaux au Gotthard 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 Peilli, 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 Peilli abzulehnen, weil er ein enormer Rückschritt ist.

Worum geht es bei der Neat? Die Neat hat zum Ziel, den Gütertransportverkehr 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 nahhafter 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 Kommissionmehrheit, 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 de 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 responsabilités, 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 Alpenstransitbeschluss: 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 Auswahlendung 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 Bahnomantikern 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 Etablierung 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 Lastwagenumfahrvverkehrs 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 Voll-dampf den Gotthardbasistunnel in Angriff zu nehmen. Denn nur die Gotthardbasislösung ist eine echte Flachbahn mit einer Scheitelhöhe auf 550 Metern, nicht auf 820 Metern wie am Lötschberg. Nur die Gottharddachse 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 Gottharddachse 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 Zimmerberg-tunnel. Der Verwaltungsrat der SBB hält nichts vom Vorschlag der KVF-NR zur Etablierung. 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 Zimmerberg-tunnel 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 Anbleter 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 Abstellgleise 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 Sella 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 selten 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 eingespiessen 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 selten der SVP-Fraktion und von selten 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 Glezöndanner 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 Schleuderverfahrt keinerlei Widersprüche! Alleine die Widersprüche, die Sie heute verkündet haben, sind enorm:

Herr Schläpfer 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 – einsetzen. 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» 2^e 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» 2^e 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 optimisée 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 Theller 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 Infrastruktura-

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 der einst 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 Stimmen 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 vorne herein 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 selbsterzeitige Verkehrsminister, Bundesrat Schlumpf, Mitglied der SVP, vor 15 Jahren die Bundesratspartei ersucht hat, Vorschläge für neue Alpen-transversalen zu erarbeiten; wir sind dann an die Arbeit gegangen. Die damaligen Verantwortlichen der Bundesratspartei 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 Alpen-transversalen mit etlichen Varianten. Die Rückweisung – wahrscheinlich zurück in die Archive, um Vergangenheitsstudien anzustellen –, Herr Maurer, ist bei Gott keine Perspektive, sondern höchstens eine Ohnmachts-erklärung 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, Eu-

ropäische 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 Bahnbenutzern 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 Autofahrer 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 État 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 LSWA. 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 Berichterstatern und der vorbereitenden 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 Berichterstatern, 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 verträglich 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-Töner» auf unseren Strassen zugelassen werden. Wenn aber «40-Töner» 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-Töner» unser Land nicht mehr umfahren, sondern wir bauen diese Neat deswegen, um so viel Schwerverkehr wie möglich zu verlagern, also auch für die «28-Töner» 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 Benzinfünfters 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 Netzvariante

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 Eriahmung.

Herr Scherrer hat vorgeschlagen, die EU solle sich 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, Bäumlün, 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, Ehler, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Fillez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschl, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeler, 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, Mühlmann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Oehrl, Ostermann, Peilli, Philipona, Pidoux, Plin, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Simon, Speck, Spielmann, Stamm Luzi, Steinegger, Steiner, Strahm, Straumann, Stucky, Suter, Teuscher, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vetterli, Vogel, Volmer, von Allmen, von Feiten, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (156)

Für den Antrag Schiüer (Nichteintreten) stimmen:

Votent pour la proposition Schiüer (ne pas entrer en matière):

Borer, Friderici, Gusset, Hasler Ernst, Moser, Sandoz Suzette, Schiüer, 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, Glezendanner, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jeanprêtre, Jutzet, Ledergerber, Lötscher, Maître, Maspoli, Meier Hans, Meier Samuel, Rennwald, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Semadeni, Steffen, Stump, Thanei, Tschuppert, Zapfi, 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, Hegetschweller, Hess Otto, Kunz, Leuba, Maurer, Moser, Sandoz Suzette, Scheurer, Schlüer, Speck, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner, Vetterli (28)

Dagegen stimmen – Rejetent la proposition:

Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Bühmann, Bühler, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrlíer, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Frey Claude, Fritschli, Gadiant, 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, Pellí, Philipona, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Simon, Spielmann, Steinegger, Strahm, Straumann, Stucky, Suter, Teuscher, Theller, Thür, Tschäppát, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Welgelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (139)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Binder, Pldoux (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, Lötcher, Maître, Maspoll, Meier Hans, Meier Samuel, Rennwald, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Semadeni, Steffen, Stump, Thanel, 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

Sammeltitel – Titre collectif

**Öffentlicher Verkehr. Neat
Transport public. NLFA**

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**

**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1286 hiervor – Voir page 1286 ci-devant

**A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von
Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs**

**A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au finance-
ment des projets d'infrastructure des transports pu-
blics**

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 21 Abs. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction, art. 21 al. 9

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 1

Antrag der Kommission

Die Eisenbahn-Grossprojekte umfassen die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, «Bahn 2000», den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.

Antrag Schmied Walter

.... entlang der Eisenbahnstrecken durch passive Massnahmen.

Antrag Binder

.... des Lärmschutzes entlang der Zufahrtsstrecken der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale durch passive Massnahmen.

Antrag Friderici

.... an das europäische Hochleistungsnetz.
(Rest des Absatzes streichen)

Art. 23 al. 1**Proposition de la commission**

Les grands projets ferroviaires comprennent la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, «Rail 2000», le raccordement de la Suisse au réseau européen des trains à haute performance et l'amélioration de la protection contre le bruit des voies ferrées au moyen de mesures actives et passives.

Proposition Schmied Walter

.... contre le bruit des voies ferrées au moyen de mesures passives.

Proposition Binder

.... l'amélioration de la protection contre le bruit des voies d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes au moyen de mesures passives.

Proposition Friderici

.... à haute performance.
(Biffer le reste de l'alinéa)

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Avant d'aborder la discussion de l'article 23 des dispositions transitaires de la constitution, j'aimerais attirer votre attention sur le mode de financement que la commission a adopté. Le premier pilier de ce financement réside dans la mise en oeuvre d'une taxe poids lourds. Tout d'abord, une taxe poids lourds forfaitaire qui sera doublée au moment où elle pourra être remplacée par une taxe poids lourds à la prestation.

Schmied Walter (V, BE): Je n'ai pas d'intérêt particulier à déclarer en matière de trafic sur le rail, sinon que j'ai été, jusqu'à fin 1995, membre de la Commission des transports et des télécommunications de notre Conseil.

Je relèverai d'abord la situation actuelle qui prévaut. Toute acquisition de matériel roulant ainsi que son entretien sont financés, aujourd'hui, par le budget des CFF. La commission propose aujourd'hui d'innover. Elle veut inclure dans les quatre grands projets ferroviaires le financement de la protection contre le bruit des voies ferrées au moyen de mesures actives et passives.

Ma proposition veut différencier et dissocier les mesures passives des mesures actives. Le financement des premières, à savoir les mesures passives, telles la construction de parois antibruit, l'installation de surfaces vitrées isolantes dans certains bâtiments aux abords immédiats du réseau des voies, entre tout à fait dans le concept que nous discutons aujourd'hui, et je ne m'y oppose donc pas.

Le projet du Conseil fédéral prévoit de réserver un tiers seulement des moyens antibruit pour ce genre d'infrastructure. En revanche, je m'oppose formellement au principe nouveau que tente d'introduire l'arrêté à l'article 23 alinéa 1er. Selon la proposition de la commission, il s'agirait de consacrer les deux tiers des moyens destinés à la lutte antibruit pour acheter et entretenir le matériel roulant moins bruyant.

Ma position est claire. L'effort à consentir en faveur d'un équipement roulant silencieux est louable; il doit être poursuivi. Cependant, il ne doit pas être financé par le fonds spécial que nous créons ici et qu'il s'agira d'alimenter par les articles qui suivront.

Nous nous efforçons aujourd'hui de créer un système de financement pour les quatre grands projets ferroviaires, soit, mais le concept ne doit pas dégénérer avant même d'avoir vu le jour.

Au risque de me répéter, j'insisterai: la source de financement de ces grands projets ne doit pas couvrir l'achat de ma-

tériel qui sera engagé sur l'ensemble du réseau des chemins de fer du continent. De telles mesures sont à financer, comme jusqu'à présent, par le budget ordinaire des CFF. L'utilisation de ce fonds doit rester transparente. Il doit servir à financer les grands projets qui constitueront, demain, le noyau de l'infrastructure durable des CFF. Le matériel roulant n'en fait pas partie, et l'achat de blocs de freins et autre matériel d'entretien encore moins.

Je vous invite à suivre mon raisonnement et à donner suite à ma proposition.

Binder Max (V, ZH): Im Bericht vom 28. Juni 1996 zur Lärmsanierung von Eisenbahnanlagen heisst es u. a. auf Seite 7: «Trotz einschneidenden Sparmassnahmen verschlechtert sich die Ertragslage der Bahnen weiter. Bei bestimmten Investitionsvorhaben, insbesondere für Lärmsanierungen, fallen zudem kaum oder gar keine Erträge an.» Weiter heisst es, man sehe unter den heutigen Rahmenbedingungen allerdings keine Möglichkeit mehr für eine verursachergerechte Finanzierung der erforderlichen Lärmschutzmassnahmen.

Wir gehen heute bei unseren Entscheiden immer mehr vom Verursacherprinzip aus, und genau in diesem Bereich soll das offenbar nicht mehr gelten. In meinem Antrag fordere ich – im Unterschied zu Herrn Schmied Walter – nur die Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen im passiven Sinne auf den Zufahrtsstrecken zu den Eisenbahn-Alpentransversalen.

Es ist erstaunlich: Wir wohnen im Land mit dem dichtesten Schienennetz, im Land mit den meisten Bahnkilometern pro Kopf der Bevölkerung, aber trotz diesen Prämissen sind wir nicht instande, die vom Betrieb her notwendigen Investitionen und Erneuerungen zu finanzieren. Total fahren bei den SBB 15 300 Güterwagen; davon sind 6400 in Privatbesitz, d. h. also knapp die Hälfte. Ich frage Sie an: Sind Sie gewillt, den Privaten Investitionen zu finanzieren, wie Sie es im ganzen übrigen Verkehrsbereich nicht tun? Sie tun das nicht im Flugzeugbereich und auch nicht im Autobereich.

Im übrigen sind 70 Prozent der Güterwagen, die unser Land transitieren, also der Güterwagen im Transitverkehr, ausländische Bahnwaggons. Das heisst, wenn Sie hier der Mehrheit zustimmen, wollen Sie ausländische Bahnwaggons mitfinanzieren. Ich weiss, dass man auch in der EU in dieser Richtung aktiv wird. Ich weiss aber auch, dass gewisse Projekte wieder zurückgestellt, ja sogar eingestellt worden sind. In diesem Bericht können Sie auch nachlesen, dass im Bereich der alten Lokomotiven heute noch keine tauglichen Vorschläge vorliegen.

Ich muss Ihnen sagen, dass man uns in der Kommission mehrere Male erklärt hat, dass die Lärmsanierungen eine Entwicklung mitgemacht haben. Bei der vollständigen Neat, die man ursprünglich bauen wollte, wären diese Lärmsanierungen im wesentlichen beim Bau geschehen. Das wäre auch richtig gewesen. Jetzt hat man die Neat redimensioniert. Aufgrund dessen ist es richtig, dass auf den Zufahrtsstrecken zur Neat, die eine Mehrbelastung bringen, diese passive Lärmsanierung durch den Bund gemacht wird.

Ich bin aber der Meinung, dass das nur für die Zufahrtsstrecken, die jetzt nicht im Neat-Konzept sind, gelten soll. Beim ganzen übrigen Schienennetz bin ich der Meinung, dass dies verursachergerecht finanziert werden muss, wie das bei allen übrigen Verkehrsträgern auch der Fall ist.

Das mein Antrag nicht auf der Fahne steht, hängt damit zusammen, dass wir in der Kommission beschlossen haben, das ganze Geschäft in zwei Lesungen zu behandeln. Nach der ersten Lesung haben wir Kommissionsmitglieder der SVP-Fraktion beraten, ob wir diesen Antrag in der zweiten Lesung einreichen wollen. Die Kommission hat dann aber beschlossen, in der zweiten Lesung nicht mehr auf diesen Finanzierungsbeschluss zurückzukommen. Ich habe schon damals gesagt, dass ich diesen Antrag dann eben im Plenum stellen werde. Das nur, damit Sie wissen, warum nur wenige Minderheitsanträge der SVP-Fraktion auf der Fahne stehen. Das hat damit zu tun, dass die Verhandlungen in der Kommission oft chaotisch waren.

Ich bitte Sie, meinem Antrag, oder dann allenfalls dem Antrag Schmied Walter, zuzustimmen.

Friderici Charles (L, VD): J'ai parlé ce matin, lors du débat d'entrée en matière, d'inventaire à la Prévert. Avec l'alinéa 1er de l'article 23 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, nous arrivons au premier cas qui relève de cet inventaire.

En effet, dans son projet d'article 23, le Conseil fédéral ne prévoyait que de financer «les mesures antibruit le long des voies ferrées du réseau existant». Cela me paraissait déjà suffisant, puisque ces mesures antibruit ont été, à l'époque, estimées à un montant de 4 milliards de francs. Le Conseil des Etats reprenait telle quelle cette disposition. Il a fallu que nous venions en commission du Conseil national pour que nous prévoyions que les mesures de protection contre le bruit des voies ferrées soient financées également «au moyen de mesures actives et passives». Comme l'ont dit mes deux préopinants, il est prévu de faire des achats de matériel roulant ainsi que de transformer du matériel roulant pour le rendre conforme aux dispositions législatives relatives à la protection contre le bruit.

Maintenant, il a été souvent question, dans les travaux de la commission, de vérité des coûts et de couverture des coûts externes pour les autres moyens de transport, sauf pour les moyens de transport ferroviaire. Si l'on veut parler de vérité des coûts et de couverture des coûts externes, je crois qu'il s'agit là d'un premier cas où nous pourrions justement trancher. En effet, pour la circulation routière, les propriétaires de véhicules ont financé eux-mêmes la transformation de leurs véhicules lors de l'achat des véhicules neufs. Ils ont également financé les mesures de lutte contre le bruit le long des autoroutes et des routes parfois, ainsi que la pose d'enrobé antiphonique sur les autoroutes.

Je vous propose d'aller encore un tout petit peu plus loin que mes deux collègues: puisque dans les travaux qui seront effectués sur ces nouvelles lignes ferroviaires alpines, les mesures contre le bruit seront prises à la source, il n'y a pas lieu d'inclure, lors des travaux, toutes les mesures de lutte contre le bruit, celles-ci étant déjà comprises dans les devis.

En ce qui concerne le matériel roulant, je vous propose également de l'abandonner et d'arrêter cet alinéa 1er après les mots «au réseau européen des trains à haute performance.»

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, alle drei Anträge – Antrag Friderici, Antrag Schmied Walter und Antrag Binder – abzulehnen. Der Antrag Friderici, Sie haben es gehört, will überhaupt keine Lärmschutzmassnahmen, die Anträge Binder und Schmied Walter wollen nur passive, bauliche Massnahmen in das Programm aufnehmen. Die Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs bestehen aus vier Elementen: aus der Neat, der «Bahn 2000», dem Anschluss an das Hochleistungsnetz und den Lärmschutzmassnahmen. Ein wichtiges Element sind also diese Lärmschutzmassnahmen.

Wir sind daran, eine schlanke Neat-Netzlösung zu beschliessen und, so hoffe ich, zu realisieren. Das heisst Zufahrtsstrecken werden nicht – oder sehr viel später – ausgebaut. Der gesamte Verkehr würde nach der Eröffnung der Basistunnels über das alte Netz zirkulieren, durch Dörfer und Städte. Vor allem aus diesem Grunde sind die umfassenden Lärmschutzmassnahmen in dieses Paket eingebaut worden. Es sind immerhin 2,3 Milliarden Franken für diese Massnahmen vorgesehen. Zwei Drittel sind für aktive, flächendeckende – also für die Sanierung des Rollmaterials – und ein Drittel für passive, punktuelle bauliche Massnahmen bestimmt.

International stellt man fest, dass man Lärmschutzmassnahmen ebenfalls in erster Linie über das Rollmaterial, also mit aktiven Massnahmen, realisieren will. Es wird auch so sein, dass das Befahren der Basistunnels nicht für jeden Güterwagen möglich sein wird, sondern dass Zulassungsbedingungen nötig sein werden. Damit muss das Rollmaterial in bezug auf Sicherheit und Lärmemissionen den Anforderungen entsprechen.

Wer kommt in den Genuss dieser aktiven Lärmschutzmassnahmen, welches Rollmaterial soll angepasst werden? Es sind vor allem die Güterwagen der SBB und der KTU, aber auch das Rollmaterial der Privatbesitzer, das auf dem Schienennetz der SBB und der KTU verkehrt. Sie transportieren in unserem Land immerhin fast 50 Prozent sämtlicher Güter. Das Rollmaterial der Privatbesitzer ist bei den SBB eingestellt. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, zugunsten einer flächendeckenden, aktiven Lärmschutzmassnahme diese drei Anträge abzulehnen.

Columberg Dumeni (C, GR): Auch die CVP-Fraktion lehnt diese drei Anträge ab und bittet Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Lärmschutzmassnahmen sind sinnvoll, notwendig und in gewissen Regionen absolut dringend. Sie helfen mit, die Lebensqualität zu verbessern und die negativen Folgen des Verkehrs zu mildern. Nachdem leider feststeht, dass wir nicht alle Zufahrtslinien ausbauen können und dass auf den alten Strecken mit erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen ist, drängen sich Massnahmen im Bereich des Lärmschutzes um so mehr auf. Mit diesen Massnahmen können wir einer breiten Bevölkerung behilflich sein, diese negativen Auswirkungen zu mildern. Zudem besteht eine gesetzliche Verpflichtung, solche Massnahmen zu ergreifen.

Man kann nun sagen, dass man sie über das ordentliche Budget finanzieren könnte. Wir wissen aber, wie schwierig es sein wird, die entsprechenden Mittel zu reservieren. Nachdem wir jetzt daran sind, eine Sonderfinanzierung für die vier Grosseprojekte zu finden, ist es absolut sinnvoll und notwendig, die Lärmschutzmassnahmen auch in diese Sonderfinanzierung einzubauen. Sie werden auf grosse Zustimmung stossen und uns bei der Volksabstimmung eine wertvolle Hilfe sein.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Kommission zu folgen.

Glezendanner Ulrich (V, AG): Herr Columberg weiss natürlich, dass auch die SBB im Europool sind und die Bahnwaggons untereinander ausgetauscht werden. Es ist ihm aus der Kommission auch bekannt, dass in Deutschland zurzeit 2600 Bahnwaggons mit Klotzbremsen gebaut werden, alte Bahnwaggons. Herr Columberg, sagen Sie mir jetzt bitte, wie Sie aktive Lärmschutzmassnahmen bei Bahnwaggons umsetzen wollen, wenn ein Zug durch die Schweiz rattert, der 12 Bahnwaggons mit Scheibenbremsen und logischerweise mindestens 8 Bahnwaggons mit Klotzbremsen – die können Sie nicht ausrangieren – hat. Wie wollen Sie das machen?

Columberg Dumeni (C, GR): Herr Glezendanner, das ist nicht unsere Aufgabe. Wir sind nicht eine Baukommission. Wir haben die Leitlinien zu setzen, und die Ausführung ist Sache des Bundesrates. Das entspricht unserer Ordnung in der Schweiz.

Hämmerle Andrea (S, GR): Zunächst ein Wort zu Herrn Binder. Er hat seinen Antrag und seine künftigen Anträge auch damit entschuldigt, dass die Verhandlungen in der Kommission chaotisch gewesen seien. Ich muss dies in aller Form zurückweisen und muss sagen, dass der Kommissionspräsident, Herr Caccia, die Kommissionssitzungen vorzüglich geleitet hat und die Kommissionsarbeit vorzüglich organisiert und gut strukturiert gewesen ist. Dieser Vorwurf kann nicht so stehengelassen werden.

Wenn irgendein Problem vorhanden gewesen ist, dann dieses, dass einige Kommissionsmitglieder, darunter vermutlich auch Herr Binder, nicht immer ganz konzentriert gewesen sind und darum einiges verpasst haben.

Noch ein Wort zum Lärmschutz: Es gibt einmal die aktiven Lärmschutzmassnahmen. Das sind die Lärmschutzmassnahmen an der Quelle, beim Rollmaterial. Es geht um die Sanierung von bestehendem und nicht unbedingt um den Kauf von neuem Rollmaterial. Es geht z. B. um die Sanierung von Bremsen oder um die Umrüstung von lauten zu leisen Bremsen. Die aktiven Massnahmen sind innovativ und phantasievoll, und sie wirken vor allem flächendeckend. Wenn ein Wa-

gen saniert ist, dann ist er überall, wo er durchfährt, leise – in der ganzen Schweiz und sogar im Ausland.

Die passiven Lärmschutzmassnahmen sind Wände, die neben einem Dorf oder einem Siedlungsgebiet erstellt werden und nur dort wirken. Sie sind also nur punktuell wirksam. Sie sind im Prinzip auch wenig phantasievoll und wenig innovativ, sie sind eigentlich eine Technik von gestern.

Wenn schon, dann müsste man das Schwergewicht sicher nicht auf die passiven Lärmschutzmassnahmen legen, sondern auf die aktiven. Aber es ist richtig, beide zu nehmen, weil es Orte gibt, wo passive Lärmschutzmassnahmen richtig sind. Das Schwergewicht muss aber eindeutig bei den aktiven Massnahmen liegen.

Ich möchte noch unterstreichen, was die Herren Columberg und Bezzola schon gesagt haben: Die Lärmschutzmassnahmen sind eines von vier Grossprojekten. Dieses Grossprojekt wirkt als einziges wirklich in der ganzen Schweiz flächendeckend. Es ist also für die Vorlage wichtig, dass dieses Projekt in der Vorlage bleibt und nicht einfach im Schnellzugtempo herausgestrichen wird.

Ich möchte Sie also bitten, alle drei Anträge abzulehnen und dem Antrag der Kommission zu folgen.

Seller Hanspeter (V, BE): Die Versuchung, in dieses Paket, das wir da schnüren, möglichst viel hineinpacken, ist natürlich sehr gross. Hier ist so ein Grenzfall, über den man sich bestimmt streiten kann. Es ist nichts Neues, Lärmsanierung zu betreiben. Wir wollen mit diesem Paket Neues verwirklichen, Neues investieren. Ich denke an die Basistunnels, ich denke an die Zufahrtsstrecken, ich denke an den Anschluss ans europäische Netz usw. Hingegen: Lärmsanierung mit Blick auf Rollmaterial ist eine Aufgabe, die während Jahrzehnten immer schon gelaufen ist, und jetzt will man das plötzlich einbinden.

Wir sind nicht der Meinung, man sollte keine Lärmschutzmassnahmen treffen. Man sollte sie dort machen, wo sie wirklich wirksam sind, und wirksam sind sie, wenn man die passiven Massnahmen ausführt – Herr Binder oder ein anderer Antragsteller hat das bereits gesagt –, weil ein Grossteil der verkehrenden Wagen ausländische Güterwagen oder ausländische Personenwagen sind. Ich fahre oft Zug, und ich stelle in Spiez, speziell bei den Stationen, immer wieder fest, dass Züge durchfahren mit Wagen von den SBB und solchen von ausländischen Bahngesellschaften. Es nützt natürlich nichts, so viel zu investieren, wenn dann der Vorteil des neuen Rollmaterials nicht zum Tragen kommt – das wurde auch schon gesagt –, weil eben auch ausländische Wagen mit alten Klotzbremsen vorbeifahren.

Es gibt seit 1993 eine interdepartementale Kommission, Herr Bundesrat. Ich weiss nicht, was sie bereits gemacht hat. Das ist ja unabhängig von diesen Beschlüssen. Ich bitte Sie, dazu eine Aussage zu machen.

Ich betone: Die Anträge und die Voten der Herren Columberg und Bezzola unterstütze ich zur Hälfte. Ich möchte Ihnen beliebt machen, die passiven Lärmschutzmassnahmen voranzutreiben, weil die für uns alle wirksam werden. Da haben wir einen Ertrag aus diesen investierten Geldern.

In diesem Sinne bitte ich Sie, mindestens den Antrag Binder – oder den Antrag Schmied Walter, der das ganze Eisenbahnnetz einschliesst – zu unterstützen.

Hollenstein Pia (G, SG): Die grüne Fraktion lehnt alle Anträge ab, die den Lärmschutz einschränken wollen. Die Lärmbelastungen entlang der Bahnlinien sind teilweise enorm. Das wissen Sie, und das haben Sie sicher schon von vielen Ihrer Wählerinnen und Wähler zu Ohren bekommen. Der Bund hat den Auftrag, Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen – nicht nur in anderen Bereichen, sondern auch bezüglich des Lärms der Bahnen. Lärmschutzmassnahmen sind im Verhältnis zur Lebensqualität, für die wir zu sorgen haben, nicht allzu teuer.

Jetzt, in einer Vorlage, die dem öffentlichen Verkehr dient, Lärmschutz nicht im nötigen Ausmass zu gewähren, wäre ein falscher Entscheid. Lärmschutzmassnahmen dürfen etwas kosten; deshalb sind alle drei Anträge abzulehnen. Wir ha-

ben ein Gesamtpaket für den öffentlichen Verkehr vor uns, und auch der Lärmschutz muss gewährleistet sein. Die betroffene Bevölkerung wird trotzdem noch an Lärmbelastung zu leiden haben.

Es wäre auch an der Zeit, dass die SBB jene Lärmschutzmassnahmen, die sie vielen Teilen der Bevölkerung längst versprochen haben, endlich einleitet.

Friderici Charles (L, VD): Madame Hollenstein, j'aimerais vous poser publiquement une question.

Durant les travaux de la commission, vous avez, à plusieurs reprises, parlé des coûts externes et de la couverture de ces coûts externes, notamment pour les transports routiers. Pouvez-vous m'expliquer quels sont les coûts externes du transport public, et notamment du transport ferroviaire? Est-ce que vous avez lu le rapport du professeur Jeanrenaud de l'Université de Neuchâtel concernant les coûts externes?

Hollenstein Pia (G, SG): Natürlich bin ich für die Integration der externen Kosten. Wir Grünen kämpfen schon lange dafür. Es darf aber nicht sein, dass die externen Kosten jetzt schon dem öffentlichen Verkehr angelastet werden, solange der motorisierte Individualverkehr seine Kosten noch nicht deckt; er deckt sie noch längst nicht. Wenn wir dann soweit sind, können wir wieder darüber sprechen. Es gibt verschiedene Studien, die dies und das aussagen. Mir ist wichtig, dass die externen Kosten jetzt so reguliert werden, dass die Bahn überhaupt eine Chance hat. Wir können zusammen für die Integration der externen Kosten kämpfen!

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Vous êtes en présence ici de trois propositions: la proposition Friderici: ne pas prendre de mesures de lutte contre le bruit, ni actives ni passives; la proposition Schmied Walter, un tout petit peu plus généreuse, qui renonce totalement aux mesures actives, mais qui ne s'oppose pas à la prise de mesures passives sur tout le réseau; enfin, la proposition Binder: ne prendre aucune mesure active, mais des mesures passives seulement sur les lignes d'accès. La commission, quant à elle, vous propose de prendre des mesures de lutte contre le bruit actives et passives sur l'ensemble du réseau ferroviaire et, bien entendu, pour l'ensemble du matériel roulant.

La discussion dans le cadre de la commission, où je ne me souviens pas que les trois propositions aient fait l'objet de présentation, a été très claire et la commission s'est prononcée en faveur de solutions globales de lutte contre le bruit. Il aurait été déraisonnable de vous proposer la construction d'un grand projet ferroviaire qui, incontestablement, accroît le bruit et les sources de bruit, sans se préoccuper de l'environnement proche du parcours des trains.

Il faut savoir aussi très précisément de quoi il s'agit lorsqu'on parle de mesures actives et de mesures passives. Dans la catégorie des mesures actives, il faut ranger les mesures prises à la source du bruit. Cela comprend les améliorations qu'on peut porter au système de freinage, au système de roulement en couvrant les roues pour réduire le bruit émis tant au freinage qu'à la rotation. Pour les vieux wagons, il est incontestable que cela exigera des remplacements plus importants que dans des constructions nouvelles.

Il n'est, en tout cas, pas question d'acheter, de renouveler ou de rénover du matériel complet sous le vocable de mesures actives de lutte contre le bruit. Elles sont néanmoins valables sur tout le réseau, puisqu'il serait un peu stupide d'interdire à un wagon équipé de moyens de lutte contre le bruit de quitter le réseau visé par l'arrêté en question ici, sous prétexte que le financement ne porterait que sur une partie limitée du territoire.

En ce qui concerne les mesures passives, ce sont toutes les mesures qui sont prises dans les bâtiments et dans les zones qui sont soumises au bruit. C'est principalement ce que nous connaissons tous, les parois antibruit, mais aussi des mesures qui peuvent être prises pour rendre les fenêtres plus étanches, les fermetures plus hermétiques. Encore une fois, les mesures à la source sont des mesures actives, les mesures aux bâtiments sont des mesures passives.

Incontestablement, si en choisissant le type de mesures définies on se donne la peine d'appliquer le principe de rechercher le meilleur rapport coût/bénéfice, c'est-à-dire la meilleure manière d'investir l'argent pour limiter le bruit, il faut conserver les deux possibilités qui sont offertes: mesures actives et mesures passives. Je crois qu'il serait aussi impossible à défendre que, sous des prétextes que nous ne comprenons pas, une partie du territoire ne soit pas mise au bénéfice des mesures de lutte contre le bruit.

Pour toutes ces raisons, je vous prie de rejeter, comme l'a décidé la commission, les trois propositions qui vous sont soumises et de vous rallier à la proposition de la commission, soit de protéger l'ensemble du réseau et tous nos concitoyens contre le bruit provoqué par le trafic ferroviaire.

Friderici Charles (L, VD): Je reprends la parole après le rapporteur de langue française. Il ne s'agit pas du tout d'interdire de prendre des mesures de lutte contre le bruit. Il s'agit simplement de savoir qui doit financer ces mesures de lutte contre le bruit et, dans le cas présent, c'est à 75 pour cent le compte routier et la route qui vont financer ces mesures. Nous ne combattons pas le fait d'introduire des mesures contre le bruit, mais nous combattons le financement qui est prévu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Lärmschutz ist auch gesetzlich vorgeschrieben, und unter diesem Titel kommen ohnehin Kosten auf uns zu. Als man die Kosten der Neat diskutiert hat, hat man sich auch entschlossen, die Lärmschutzkosten zu regeln und sie als ein Element in die FöV-Vorlage aufzunehmen. Diese umfasst also nicht nur die Kosten der Eisenbahn-Grossprojekte als solche – Neat, «Bahn 2000» und TGV-Anschlüsse –, sondern eben auch die Kosten des Lärmschutzes als Bestandteil der ganzen Eisenbahnpolitik, weil wir diese Kosten ohnehin bezahlen müssen. Man hat dem Bundesrat damals Salamtaktik vorgeworfen, weil als Folge der Neat oder der «Bahn 2000» dann noch weitere Kosten auf den Steuerzahler zukämen, deren Umfang er nicht kennen würde. Und deswegen hat man diese Lärmschutzkosten auch in die Vorlage aufgenommen. In diesem Sinne ist die Bemerkung, die Herr Friderici soeben gemacht hat, richtig. Ich ersuche Sie daher, bei diesem Konzept zu bleiben und den Lärmschutz ebenfalls hier zu regeln. Die zweite Frage ist dann die, welchen Umfang des Lärmschutzes Sie hier regeln wollen. Um gleich die Frage von Herrn Sella zu beantworten: Es gibt einen Bericht einer interdepartementalen Arbeitsgruppe, der bekannten IDA-E, IDA-Eisenbahnlärm, die alle diese Definitionen – aktiver Lärmschutz, passiver Lärmschutz und medialer Lärmschutz – vorgenommen hat.

Aktiver Lärmschutz wird an der Quelle geregelt. Passiver Lärmschutz wird bei den Gebäuden geregelt, umfasst also dickere Fenster, Doppelverglasungen usw. Dann gibt es noch den medialen Lärmschutz, der sich in der Mitte des Ausbreitungsweges befindet, also Stellwände, Glaswände, Mauern und Holzwände entlang der Eisenbahnlinien umfasst.

Wenn Sie jetzt nur noch zwischen aktiv und passiv unterscheiden würden, wäre der mediale Lärmschutz noch nicht klar zugeordnet. Wir müssten in einer weiteren Verordnung entscheiden, ob der mediale Lärmschutz jeweils zum aktiven oder zum passiven Lärmschutz gehört.

Was den aktiven Lärmschutz betrifft, ist Herr Columberg die Frage gestellt worden, wie das mit den ausländischen Wagen sei. Er hat diese Frage an den Bundesrat weitergegeben. Der Bundesrat ist sich seiner Verantwortung durchaus bewusst, wie immer, wenn es um Eisenbahnen geht. Ich bin letztes Wochenende in einem Cisalpino heimgefahren. Ein Passagier hat mich erkannt und fürchterlich beschimpft, es habe im WC keine Seife, ich solle da mal für Ordnung sorgen! Ich hatte zum Glück eine kleine Hotelseife bei mir und legte sie ins WC.

Ähnlich verantwortungsvoll gedenken wir auch beim Lärmschutz vorzugehen. Der Bundesrat hat deshalb an der letzten Verkehrsministerkonferenz dafür gesorgt, dass eine Resolution gutgeheissen wurde, mit dem Ziel, vor allem den aktiven

Lärmschutz zu fördern. Unsere europäischen Nachbarn wissen das. Es sollten daher zumindest langfristig nicht mehr solche laute Eisenbahnwagen durch die Schweiz rattern, wie Sie befürchten.

Es ist so, dass wir auch Sicherheitsstandards festlegen für Wagen, die durch die Schweiz fahren dürfen. Und wir können durchaus auch Lärmstandards festlegen, so dass langfristig der sicher sinnvollere aktive Lärmschutz hier und europaweit eingeführt werden kann.

Deshalb beantrage ich Ihnen, diese drei Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Schmied Walter	62 Stimmen
Für den Antrag Binder	48 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Kommission	124 Stimmen
Für den Antrag Schmied Walter	37 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	131 Stimmen
Für den Antrag Friderici	29 Stimmen

Art. 23 Abs. 1bis

Antrag der Kommission
Streichen

Art. 23 al. 1bis

Proposition de la commission
Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 2

Antrag der Kommission
Einleitung

Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte:

Bst. a

a. den vollen Ertrag der pauschalen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 21 der Übergangsbestimmungen bis zur Inkraftsetzung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gemäss Artikel 36quater verwenden und dafür die Abgabesätze höchstens verdoppeln;

Bst. b

b. zwei Drittel des Ertrages der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 36quater verwenden;

Bst. c

Mehrheit

c. den nach Abzug der Kompensationszahlungen an die betroffenen Kantone verbleibenden Reinertrag einer auf dem alpenquerenden Schwerverkehr erhobenen Abgabe verwenden;

Minderheit

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Giezendanner, Maurer, Sella Hanspeter)

c. den nach Abzug der Integralen Kompensationszahlungen

Bst. d

d. Mineralölsteuermittel nach Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c verwenden, um die Gesamtaufwendungen für die Basislinien der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu 25 Prozent zu decken;

Bst. e

e. Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen, höchstens aber im Umfang von 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, «Bahn 2000» und den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz;

Bst. ebis (neu)**Mehrheit**

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Bircher, Caccia, FridERICI, Glezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Theiler, Vetterli)

ebis. den Ertrag einer um 0,1 Prozent erhöhten Mehrwertsteuer verwenden;

Bst. f (neu)

f. die Mineralölsteuer auf Treibstoffen nach Artikel 41ter Absatz 4 Buchstabe a und höchstens 5 Rappen pro Liter erhöhen, wenn die Finanzierungsquellen gemäss Buchstaben a bis e nicht ausreichen, um die Projektkosten zu decken.

Antrag Glezendanner**Bst. b**

b. zwei Drittel des Ertrages einer eurokompatiblen, leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 36quater verwenden;

Antrag Binder**Bst. c**

Streichen

Bst. eter (neu)

eter. eine Bahnabgabe auf den Tarifen des Personenfern- und des Güterverkehrs erheben;

Antrag Schmied Walter**Bst. d**

d. Ein Achtel des Reinertrages der Mineralölsteuer auf Treibstoffen nach Artikel 41ter Absatz 4 Buchstabe a verwenden;

Antrag Cavadini Adriano**Bst. c**

Streichen

Bst. e

e. höchstens aber im Umfang von 30 Prozent der Gesamtaufwendungen

Eventualantrag Bezzola

(falls dem Antrag der Minderheit bei Bst. ebis zugestimmt wird)

Bst. f

Streichen

Antrag Ratti**Bst. g (neu)**

g. falls eine CO₂-Abgabe eingeführt wird, kann die Mineralölsteuer gemäss Buchstabe f zusätzlich um höchstens 5 Rappen erhöht werden, wobei die CO₂-Abgabe um diesen Betrag reduziert wird;

Bst. h (neu)

h. eine ergänzende Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen vorsehen.

Art. 23 al. 2**Proposition de la commission****Introduction**

Pour financer les grands projets ferroviaires, le Conseil fédéral peut:

Let. a

a. jusqu'à l'entrée en vigueur de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation selon l'article 36quater, utiliser le produit total de la redevance forfaitaire sur les poids lourds selon l'article 21 des dispositions transitoires et à cet effet doubler au maximum les taux de la redevance;

Let. b

b. utiliser deux tiers du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation selon l'article 36quater;

Let. c**Majorité**

c. utiliser le produit net après déduction des paiements compensatoires aux cantons concernés d'une taxe prélevée sur le trafic poids lourds transalpin;

Minorité

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Glezendanner, Maurer, Seiler Hanspeter)

c. des paiements intégraux compensatoires

Let. d

d. utiliser des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales selon l'article 36ter alinéa 1er lettre c pour couvrir à raison de 25 pour cent les dépenses globales destinées aux lignes de base de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes;

Let. e

e. prélever des fonds sur le marché des capitaux, à concurrence toutefois de 25 pour cent au maximum des coûts liés aux projets de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, de «Rail 2000» et du raccordement de la Suisse au réseau européen des trains à haute performance;

Let. ebis (nouvelle)**Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Bircher, Caccia, FridERICI, Glezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Theiler, Vetterli)

ebis. augmenter l'impôt sur la valeur ajoutée de 0,1 pour cent et en utiliser le produit;

Let. f (nouvelle)

f. si les sources de financement selon les lettres a à e ne suffisent pas à couvrir le coût des projets, augmenter de 5 centimes par litre au maximum l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant selon l'article 41ter alinéa 4 lettre a.

Proposition Glezendanner**Let. b**

b. utiliser deux tiers du produit d'une redevance eurocompatible sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation selon l'article 36quater;

Proposition Binder**Let. c**

Biffer

Let. eter (nouvelle)

eter. une redevance ferroviaire prélevée sur le trafic des personnes et des marchandises;

Proposition Schmied Walter**Let. d**

d. utiliser un huitième de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant selon l'article 41ter alinéa 4 lettre a;

Proposition Cavadini Adriano**Let. c**

Biffer

Let. e

e. 30 pour cent du coût du projet

Proposition subsidiaire Bezzola

(au cas où la proposition de la minorité à la let. ebis serait adoptée)

Let. f

Biffer

Proposition Ratti**Let. g (nouvelle)**

g. si une taxe CO₂ est introduite, le Conseil fédéral peut augmenter l'impôt sur les huiles minérales selon la lettre f au maximum de 5 centimes en plus; ce montant sera déduit de la taxe CO₂;

Let. h (nouvelle)

h. faire appel à des possibilités de montage financier comportant un financement complémentaire privé ou réalisé grâce à des organisations internationales.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Lors de la discussion sur le principe de financement et les sources de financement, l'attention de la commission s'est portée sur la problématique suivante.

Tout d'abord, fallait-il avoir un fonds qui finance l'ensemble des transports publics en Suisse, ou simplement se limiter aux quatre grands projets que nous avons évoqués? La réponse vous l'avez, c'est de se limiter aux quatre grands projets.

En ce qui concerne les sources de financement, dire que nous avons examiné plusieurs variantes serait un euphémisme. Nous avons examiné de nombreuses variantes, quasiment toutes celles qu'il était possible de construire. Il a été également envisagé de limiter les sommes qui seraient versées annuellement dans le fonds.

La discussion a été soutenue en ce qui concerne la question de savoir s'il était souhaitable que l'infrastructure ferroviaire soit pratiquement entièrement financée par les utilisateurs de la route. Fallait-il instituer un impôt sur le CO₂, sur l'énergie, augmenter la TVA ou encore recourir aux réserves d'or de la BNS? Tout cela a été examiné.

Ce que la commission a voulu, pour le financement des quatre projets, c'est finalement mettre principalement l'accent sur les points suivants. La redevance poids lourds liée aux prestations, parce que le peuple suisse en a accepté le principe en votation populaire. Le financement comprend également l'institution d'une taxe sur le transit. La commission quasi unanime considère que c'est un des meilleurs moyens qui soit pour la mise en oeuvre de l'initiative des Alpes. En ce qui concerne le recours au fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales, il a été institué parce que cette source est en rapport avec les transports en général. On constate que tout le trafic marchandises par route diminuera d'autant la capacité de circulation des voitures et des camions, ce qui est aussi un argument en faveur du financement de la NLFA par ce biais-là.

Le recours à l'emprunt n'a pas fait l'objet de grandes discussions, le niveau de 25 pour cent a été admis rapidement. Ce qui était nouveau par rapport aux propositions du Conseil fédéral, c'est que l'augmentation de 5 centimes par litre de benzine a été décidée à titre éventuel, c'est-à-dire qu'elle ne sera appliquée que si l'ensemble des ressources précitées ne suffisent pas à couvrir le besoin de financement destiné à alimenter le fonds pour faire face au programme de construction. Donc, les 5 centimes d'augmentation sur l'essence n'entreront pas automatiquement en vigueur dès l'adoption de l'arrêté.

Finalement, les ressources du fonds doivent être en rapport avec les transports en général. C'est le cas. La décision a été prise aussi unanimement de ne pas alourdir les finances de la Confédération.

Les propositions de la commission ou de sa majorité répondent à ces exigences. Je vous remercie de les soutenir.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Wir hören, welche Probleme wir mit der LSVA im europäischen Raum haben. Man hat kaum Verständnis für die Höhe dieser Abgabe. Deshalb habe ich schon in der Kommission den Antrag gestellt, dass zwei Drittel des Ertrages einer «eurokompatiblen» Abgabe, also einer LSVA, die von Europa akzeptiert wird, verwendet werden können. Es hilft uns ja nichts, eine LSVA in das Finanzierungs-konzept zu integrieren, wenn sie schliesslich dann von Europa nicht akzeptiert wird. Ich glaube, es ist auch im Sinne der Wettbewerbsverzerrung über die Landesgrenzen hinaus richtig, dass wir hier das Wort «eurokompatibel» einbringen. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Cavadini Adriano (R, TI), Sprecher der Minderheit: Was spricht gegen diesen Buchstaben c? Er ist die Verfassungsgrundlage für eine Alpentransitabgabe (ATA). Für diese ATA

kennt man heute schon die Richtlinien, weil eine Vernehmlassung im Gange ist. In dieser Vernehmlassung sagt man ganz deutlich, dass diese Alpentransitabgabe am Gotthard, am San Bernardino – zwei interne Übergänge – am Simplon und am Grossen St. Bernhard erhoben werden muss. Aber die Abgabe muss am San Bernardino und am Gotthard höher sein; man spricht von 200 Franken pro Reise und Lastwagen. Die Begründung für diese Erfindung ist die Alpen-Initiative. Aber was besagt der Alpenschutz-Artikel (Art. 36sexies BV)? In Absatz 1 heisst es: «Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs.» In Absatz 2: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Ich habe die Debatte im Nationalrat und im Ständerat über die Alpen-Initiative noch einmal gelesen. Ich habe auch einmal die Broschüre gelesen, die für die Volksabstimmung vorbereitet wurde. In diesen Unterlagen hat niemand von einer Belastung der Lastwagen im Binnenverkehr gesprochen, insbesondere nicht von jenen, die bis ins Tessin fahren.

Herr Hämmerle, der hier stark für die Alpen-Initiative gekämpft hat, hatte in einem Votum ganz deutlich gesagt: «Ich gebe ein Beispiel: Ein Transporteur, der Güter von Frankfurt nach Mailand befördert, muss dies mindestens von Basel nach Chlasso (nach der Initiative) auf der Schiene tun. Vernünftigerweise wird er es auf der ganzen Strecke so halten. Diese Vorschrift gilt unabhängig davon, ob dieser Transporteur nun Schweizer, Italiener oder Holländer ist oder sonst einer Nationalität angehört. Werden diese Güter aber nur von Frankfurt nach Lugano befördert, also importiert, ist die Verlagerung auf die Schiene nicht zwingend. Dies gilt wiederum unabhängig von der Nationalität des Transporteurs. Es wird also niemand durch diese Initiative diskriminiert. Die Inländerbehandlung ist absolut gewährleistet.» (AB 1992 N 2611) Sie sehen, man wollte niemanden diskriminieren. In all diesen Diskussionen – ich war auch Berichterstatter bei der Beratung der Alpen-Initiative – hat niemand von fiskalischen Massnahmen gesprochen.

Was haben nachher der Bundesrat und die Beamten gesagt? «Wir müssen diese Initiative realisieren, und wir realisieren sie nur mit fiskalischen Massnahmen.» Man hätte diese Initiative auch mit anderen Massnahmen realisieren können, z. B. mit einem günstigen Angebot der Bahn oder mit quantitativen Massnahmen, etwa der Begrenzung der Zahl der Lastwagentransite durch die Schweiz usw. Aber nein, man dachte, man wolle dies mit fiskalischen Massnahmen realisieren. Man hat dann Kontakte mit Europa aufgenommen, und Europa antwortete sofort: «Halt, brave Schweizer! Wir sind für die ATA, aber diese darf nicht nur für den Transitverkehr gelten; sie muss auch für den internen Verkehr gelten, sonst ist sie diskriminierend.» Und nun sieht man in der Vernehmlassung zur ATA deutlich: Um diese Diskriminierung gegenüber Europa zu vermeiden, ist man bereit – das ist die Folge der Diskussion in der Kommission –, die Diskriminierung meines Kantons und teilweise auch von Graubünden einzuführen; das Misoxtal ist im Süden der Alpen.

Es gibt aber gute Gründe, diese ATA abzulehnen. Artikel 4 der Bundesverfassung besagt, dass alle Schweizer vor dem Gesetze gleich sind. Artikel 37 besagt, dass die öffentlichen Strassen gebührenfrei sind; nur in Ausnahmefällen können die Räte Gebühren vorsehen. Man spricht auch von Kompensationen. Man sagt, man werde den Tessinern Kompensationen geben, aber die Firmen, die diese ATA bezahlen müssen, können keine Kompensationen erhalten, sonst ist das eine Diskriminierung gegenüber Europa. Die Kompensation würde also dem Kanton zufließen.

Ich möchte Ihnen dazu ein Beispiel bringen. Nehmen Sie drei Industrien; diese fabrizieren die gleichen Produkte. Eine ist im Tessin, die zweite im Jura, die dritte in Chur oder irgendwo sonst. Die anderen Industrien werden für ihre Produkte keine anderen Abgaben bezahlen als später die Schwerverkehrsabgabe. Aber die Tessiner Industrie wird die Schwerverkehrsabgabe bezahlen und für die Hin- und Rückfahrt zusätzlich je 200 Franken ATA. Diese 400 Franken sind eine zusätzliche Belastung für unsere Industrie, und für den Standort Tessin ist das ein zusätzlicher Nachteil.

J'aimerais maintenant m'adresser à mes collègues romands. Quelle serait la réaction des Romands si, pour protéger les Alpes valaisannes, on soumettait à un péage à Martigny les camions qui font un service Intérieur, ou sur l'autoroute, dans le canton de Fribourg? Je peux m'imaginer qu'il y aurait la révolution en Suisse romande! Par contre, si on parle d'instituer un péage au Gothard et au San Bernardino pour désavantager le canton du Tessin, alors le problème ne se pose pas! D'autant plus que le produit net de ce péage serait de 50 millions de francs. On est donc prêt à introduire une discrimination envers un canton pour 50 millions de francs. Voilà donc des raisons qui doivent vous inviter à réfléchir sérieusement et à ne pas prévoir une telle base constitutionnelle, pour éviter une discrimination qui serait unique en Europe et en Suisse, et ce seulement envers le canton avec une minorité de langue italienne et qui a déjà des problèmes économiques.

Je suis le porte-parole d'une proposition de minorité à la lettre c de l'alinéa 2. J'ai deux propositions à défendre à cette lettre c: ma proposition principale (individuelle) est de biffer cette lettre; la proposition subsidiaire (proposition de minorité). Si vous refusez de biffer cette lettre c et si vous voulez garder cette discrimination envers le canton du Tessin, il faut alors nous donner une compensation totale. Mais la compensation totale, on ne peut pas la calculer comme on le fait dans la procédure de consultation sur le produit cantonal. Il faudra trouver un système, par exemple Telepass, pour essayer de voir combien de camions font le voyage à destination du Tessin ou en partent. On prend ce nombre, on multiplie par 200 francs pour chaque passage au Gothard et au San Bernardino, et on rembourse ce montant au canton. Alors là, il y aurait une compensation totale, c'est le contenu de la proposition de minorité.

Mais je vous invite à voter ma proposition principale qui est de biffer cette lettre c, évitant ainsi d'introduire ici en toute tranquillité, sans beaucoup réfléchir, une discrimination envers une minorité qui se trouve au sud des Alpes. Voilà donc les raisons pour lesquelles je vous invite à voter ma proposition principale (individuelle) visant à biffer la lettre c de l'alinéa 2 de l'article 23.

Blinder Max (V, ZH): Herr Hämmerle hat gesagt, es sei in den Kommissionssitzungen natürlich nicht chaotisch zu- und hergegangen. Ich möchte ihm insofern beipflichten, als Herr Caccia als Präsident die Sitzung hervorragend geleitet hat; ich hatte nicht Herrn Caccia angesprochen.

Zum Buchstaben c: Die Mehrheit der SVP-Fraktion stellt Ihnen den Antrag, die ATA nicht als Finanzierungsmöglichkeit einzuführen. Ich kann im wesentlichen auf die Begründung verzichten. Herr Cavadini hat Ihnen eine sehr ausführliche Begründung geliefert. Für uns geht es in erster Linie darum, dass wir hier die Verfassung tangieren, denn bei der Alpeninitiative ist ganz klar gesagt worden, es sei der Verkehr von Grenze zu Grenze zu belasten und nicht der innerschweizerische Verkehr. Es geht hier, wenn wir das tun, um eine ganz klare Diskriminierung des eigenen Landes und nicht um eine Nichtdiskriminierung der EU.

Es kommt dazu, dass man in diesem Artikel zwar sagt, man würde dann Kompensationszahlungen an die Kantone leisten. Das geht an die Kantone, aber nicht an die Betroffenen. Diese haben an und für sich nichts davon. Im übrigen würde das eine ganz massive Bürokratie hervorrufen. Man geht davon aus, dass die Ergiebigkeit irgendwo zwischen 100 und 300 Millionen Franken sein könnte; aber letztlich würden offensichtlich netto etwa 50 Millionen Franken für die Finanzierung dieser Eisenbahn-Grossprojekte bleiben.

Aus diesen Gründen, vor allem wegen der Diskriminierung der einheimischen Wirtschaft und nicht zuletzt auch – das ist vielleicht noch wichtiger – aus verfassungsrechtlichen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag Cavadini Adriano und meinem Antrag zuzustimmen.

Schmied Walter (V, BE): L'amendement que je vous sou mets ici représente une alternative au financement prévu par la commission à l'article 23 alinéa 2 lettre d. J'en viens immé-

diatement à la différence principale entre la proposition de la commission et ma proposition. Elle est fort simple, et les conséquences qui en découlent sont très claires.

Les deux propositions rapportent annuellement 300 millions de francs au fonds de financement des quatre projets d'infrastructure ferroviaire. L'art de la commission consiste à prélever dans le fonds routier 25 pour cent des dépenses globales destinées aux lignes de base de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Ces 25 pour cent correspondent, selon les spécialistes, aux 300 millions de francs qu'il s'agit de financer annuellement. Voilà en ce qui concerne la source de financement préconisée par la commission.

Au nom de la clarté du débat, je rappelle que le fonds routier est alimenté par la moitié du produit des taxes de base sur le carburant, ce à quoi s'ajoute la totalité des surtaxes prélevées sur ledit carburant. Vous pouvez vous en référer à l'article constitutionnel 36ter alinéa 1er, je vous ferai grâce de la lecture de cet article.

Quant à moi, je vous propose de prélever ces 300 millions de francs à l'échelon supérieur, c'est-à-dire au niveau du produit net de l'impôt tel que défini par l'article constitutionnel 41ter alinéa 4 lettre a et qui représente 2,4 milliards de francs par année. Les 300 millions de francs nécessaires sous lettre d représentent donc bien le huitième de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant, d'où la formulation de mon amendement. La moitié de ce montant, soit 1,2 milliard de francs, coule dans la caisse générale de la Confédération. En donnant suite à mon amendement, la ponction des 300 millions de francs nécessaires se fera à raison de 50 pour cent à charge du fonds routier et 50 pour cent à charge de la caisse générale de la Confédération qui, annuellement, et j'insiste, touchera toujours encore 1,05 milliard de francs en provenance des taxes sur les carburants.

L'argumentation tient d'autant mieux que la conception de financement des quatre grands projets d'infrastructure ferroviaire se fera indépendamment de la caisse générale de la Confédération. Je sais que, dans ce plénum, il est difficile de vous convaincre, sachant que je n'ai pas fait de lobbying et que, parfois, il est facile de torpiller des amendements déposés ici en les tournant en ridicule comme cela a été fait lors de la première discussion. Mais j'en appelle ici à votre raison, et vous conviendrez que ma version des faits tient tout à fait. Je vous invite par conséquent à soutenir ma proposition.

Cavadini Adriano (R, TI): Je serai très bref. J'avalais proposé, à l'article 23 alinéa 2 lettre e, d'augmenter l'emprunt de 25 pour cent à 30 pour cent pour compenser justement ces 50 millions de francs de l'ATA. Je me disais à un moment donné: il y a six ans, on était prêt à payer par l'emprunt trois quarts; maintenant, on est prêt à payer un quart pour une oeuvre qui va durer, seulement dans la construction, une dizaine ou une quinzaine d'années, et ce sera plutôt notre génération qui paiera sans en profiter. Alors, une augmentation de l'emprunt aurait été justifiée.

Mais étant donné la proposition de minorité Fischer-Seengen, à la lettre ebis (nouvelle), visant à prélever 0,1 pour cent de taxe sur la valeur ajoutée, ce qui donnerait 150 millions de francs, je retire ma proposition de toucher à l'emprunt, et je soutiendrai cette proposition de minorité Fischer-Seengen, ce qui permettra tranquillement de compenser les 50 millions de francs de l'ATA pour lesquels je vous ai invités, et je vous invite encore une fois à soutenir, à l'article 23 alinéa 2 lettre c, ma proposition de biffer.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Es dürfte unbestritten sein, dass der öffentliche Verkehr im Interesse des ganzen Volkes und nicht nur im Interesse einzelner Segmente liegt. Es ist deshalb im Prinzip sicher richtig, dass dieser öffentliche Verkehr von allen finanziert wird und nicht ausschliesslich von einer Gruppe. Der Vorschlag der Mehrheit will nun aber die Kosten für die vier Grossprojekte zu 75 Prozent von den Strassenbenützern abgelten lassen. Lediglich 25 Prozent sollen über Verschuldung finanziert werden, wobei wenigstens theoretisch die Absicht besteht, dass dann die Benutzer dieser öffentlichen Verkehrsmittel

diesen Betrag verzinsen und amortisieren sollen. Bei dieser Strassenlastigkeit würden wir mit der Frontalopposition der Strassenverkehrsverbände rechnen müssen. Es steht eine obligatorische Volksabstimmung bevor, denn es geht um einen Verfassungsartikel, und in einer solchen Volksabstimmung wäre der Vorschlag der Mehrheit ohne Zweifel chancenlos.

Der Minderheitsantrag geht dahin, diese Strassenlastigkeit etwas zu mildern. Es ist zwar richtig, dass die Strassenbenützer von der Schieneninfrastruktur profitieren, weil die Strasse dadurch entlastet wird. Die Strassenbenützer sind deshalb auch bereit, einen massgeblichen Beitrag zu leisten. Aber ebenso richtig ist die Forderung, dass diese Kosten nicht praktisch ausschliesslich von den Strassenbenützern beappt werden sollen, wie das die Mehrheit verlangt.

Aus diesem Grund möchte die Minderheit das Finanzierungsmodell, das im Grundsatz tauglich ist, mit einem Element ergänzen, das nicht strassenlastig ist. Nun haben wir zahlreiche Möglichkeiten geprüft und diskutiert. Es war von einem Anteil am Treibstoffgrundzoll die Rede, es war von einer CO₂-Abgabe die Rede, von einer Energiesteuer. Letztere Idee ist neu aufgenommen worden. Aus verschiedensten Gründen wurden alle diese Möglichkeiten verworfen, und man kam schliesslich dazu, eine geringfügige Anhebung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent zu beantragen, was rund 200 Millionen Franken pro Jahr ergibt.

Es ist durchaus legitim, die Mehrwertsteuer nicht allein für die Sozialpolitik zu reservieren, sondern in einem geringen Umfang auch für die Verkehrsinfrastruktur.

Die Annahme des Minderheitsantrages würde es erlauben, dass auf die Erhebung weiterer Benzinrappen verzichtet werden kann. In diesem Sinn kann ich auch empfehlen, dem Eventualantrag Bezzola zuzustimmen.

Das Finanzierungsmodell gemäss Minderheitsantrag wäre meines Erachtens im Volk mehrheitsfähig, die Opposition der Strassenbenützer würde massgeblich reduziert.

Ich bitte Sie im Interesse des Ganzen, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Ich kann mit den gleichen Worten beginnen wie Herr Fischer-Seengen. Es ist unbestritten, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Interesse der Benützer liegt. Er hat gesagt, dass er im Interesse aller liege – das ist richtig –, aber er liegt sicher auch im Interesse der Benützer. Wenn wir die Finanzierung, wie sie jetzt vorliegt, betrachten, dann ist es klar, dass sie zu 75 Prozent von den Strassenbenützern übernommen wird, ob man das nun haben will oder nicht. Ich glaube, es ist durchaus wichtig und richtig, auch das Element hineinzubringen, dass die Benützer die grösser gewordene Infrastruktur mitfinanzieren, dies wiederum im Sinne des Verursacherprinzips.

Diese Grossprojekte bringen ein grösseres Angebot im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr. Gerade wegen dieses zusätzlichen Nutzens aus diesen Investitionen ist es auch für die Benützer und Benützerinnen dieses Verkehrsmittels durchaus zumutbar, einen Beitrag zu leisten. Ich stelle mir diesen Beitrag im Sinne einer Bahnabgabe auf dem Personenfern- und dem Güterverkehr – es ist im übrigen ein Vorschlag, der in der Botschaft enthalten ist, der aber in der Kommission nie aufgenommen worden ist – folgendermassen vor: Es ist ein Zuschlag zu erheben, und zwar auf den Tarifen des Personenfernverkehrs in der Grössenordnung von 1 bis 2 Franken und des Güterverkehrs in der Grössenordnung von 10 bis 20 Franken pro Wagenladung, je nach Grösse.

Das würde nach der Botschaft des Bundesrates in etwa 50 Millionen Franken ergeben. Es ist also keine Erfindung von mir. Diese 50 Millionen Franken wären relativ unbürokratisch zu erheben. Es bräuchte keine zusätzlichen Arbeitskräfte und keine grosse Bürokratie. Man hat in der Kommission immer gesagt, dass 50 Millionen Franken ein relativ kleiner Betrag sei. Er ist aber auch sehr unbürokratisch zu erheben.

Ich bin durchaus der Meinung, dass dieser Zuschlag auf den Fahrkarten einen Bahnbenützer nicht von der Benützung der

Bahn abhalten wird. Wenn Sie heute für 84 Franken ein Billett für die Strecke von Effretikon nach Morges kaufen – 1. Klasse, Halbtaxabonnement –, dann fragen Sie nicht, ob das Billett jetzt 86 Franken oder 84 Franken kostet, sondern Sie entscheiden vorher, ob Sie überhaupt mit der Bahn fahren wollen oder nicht. Unter Umständen sind Ihnen nämlich bereits 84 Franken zu teuer, und dann nehmen Sie allenfalls das Auto. Dieser Zuschlag von 1 bis 2 Franken auf einem Personenfernverkehrs-Billett entscheidet nicht über mehr oder weniger Personenfahrten.

Ich glaube, dass auch im Güterverkehr ein Zuschlag von 10 oder 20 Franken für eine Wagenladung nicht entscheidend ist. Der Verladener wird entscheiden, was die Wagenladung insgesamt kostet. Wenn ihm der Tarif von vornherein zu hoch ist, wird er nicht auf die Bahn gehen. Dieser Zuschlag von 10 Franken wird ihn aber nicht davon abhalten, auf die Bahn zu gehen.

Im Sinne des Verursacherprinzips und auch im Sinne des besseren, grösseren, attraktiveren Angebots für die Benützer bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Bezzola Duri (R, GR): Ich gehe davon aus, dass Sie dem Minderheitsantrag Fischer-Seengen, nämlich der Alimentierung durch die Mehrwertsteuer, zustimmen. Dann wäre die logische Folge, dass Buchstabe f, Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 Rappen, gestrichen wird. Es geht hier um einen Ersatz und nicht um eine Ergänzung.

Die Finanzierungsfrage ist – davon bin ich überzeugt – der politische Streitpunkt, an dem die gesamte Vorlage scheitern könnte, und zwar vor allem wegen dem Widerstand der Strassenverkehrsverbände. Ich bitte Sie, diese Tatsache nicht zu unterschätzen. Ich möchte Sie einfach daran erinnern, dass bereits 1993 die damaligen Benzinzölle um 20 Rappen erhöht wurden, mit der Begründung der beschleunigten Fertigstellung der Nationalstrassen. Was daraus geworden ist, muss ich Ihnen nicht erzählen. Seit 1995 kostet die Vignette 40 Franken anstatt 30 Franken. 1995 wurde die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) um einen Drittel erhöht: Für einen mittelgrossen Lastwagen von etwa 3000 auf 4000 Franken.

Beim vorliegenden Finanzierungsvorschlag liegt das Hauptaugenmerk trotz Mehrwertsteuer – wenn Sie dem zustimmen – auf den Strassenabgaben, Stichworte: LSVA, PSVA, Mineralölsteuer für die Basistunnels der Neat, eventuell ATA. Nicht nur hier, auch in einer Volksabstimmung wollen wir eine Mehrheit finden. Mit einer überdurchschnittlichen Belastung der Strasse werden wir die Unterstützung der Strassenverkehrsverbände nicht gewinnen. Diese brauchen wir aber, um die Vorlage durchzubringen, davon bin ich überzeugt. In Anbetracht der Wichtigkeit der Neat für die Schweiz ist es unsere vordringlichste Aufgabe, ein Referendum zu verhindern. Die Mineralölsteuererhöhung um 5 Rappen soll nicht in Ergänzung zur Mehrwertsteuer gezählt werden, sondern ein Ersatz sein. Deshalb bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen und den Buchstaben f in Absatz 2 von Artikel 23 zu streichen. Damit wäre diese Finanzierung mehrheitsfähig, weil immer noch ein wesentlicher Teil mit Hilfe der Strassenbenützer alimentiert wird; ein Teil wird durch eine Konsumsteuer sichergestellt und ein letzter Teil durch allgemeine Bundesmittel.

Ratti Remiglo (C, TI): La réalisation des quatre grands projets ferroviaires que nous propose le Conseil fédéral n'implique pas seulement la garantie de base d'un financement stable et adapté aux caractéristiques de long terme de nos objectifs; ce financement doit aussi pouvoir être vu dans une dynamique ouverte et flexible, capable de saisir de nouvelles opportunités et de nouveaux enjeux. C'est pour garantir un financement du fonds suffisant, et sur la base de formules adaptatives que je propose de compléter l'article 23 de notre constitution par deux nouvelles lettres à l'alinéa 2. Toutes les deux visent le moyen terme.

La lettre g (nouvelle) donne au Conseil fédéral la possibilité d'augmenter l'impôt sur les huiles minérales, selon la lettre f, au maximum de 5 centimes supplémentaires. Il ne s'agit tou-

tefois pas, dans ma proposition, d'une taxe spécifique, mais, au contraire, d'une application éventuelle de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (dioxyde de carbone) que le Conseil fédéral vient de proposer dans son message du 17 mars 1997. En effet, ce projet de loi prévoit que, après l'année 2004, une taxe sur le CO₂ pourrait être perçue si les objectifs définis entre autres par notre ratification en 1993 de la convention sur les changements climatiques ne devaient pas encore être atteints. Ainsi, selon ma proposition, les cinq centimes additionnels pour alimenter le fonds pour les nouvelles infrastructures iraient en déduction de la taxe CO₂ prévue au titre de la nouvelle loi. En plus, conformément à celle-ci, elle aurait un caractère neutre pour les finances fédérales, étant donné que l'affectation ici prévue peut être considérée comme une restitution à l'économie.

La deuxième mesure introduite par la lettre h (nouvelle) veut aussi élargir les degrés de liberté dans le financement et dans l'action future du Conseil fédéral. Pourquoi exclure a priori le recours à des formules d'ingénierie financière différentes, avec la participation de capitaux privés? Pourquoi exclure la participation d'organisations ou d'agences à caractère international? Selon ma motion (95.3601), acceptée par le Conseil fédéral comme postulat, un financement privé, par exemple sous la forme de prêts convertibles, serait possible pour les deux tunnels de base, et une fois résolues les incertitudes dues aux grands risques.

Etant donné le caractère incontournable des tunnels de base, la société anonyme du Saint-Gothard, par exemple, pourrait présenter, dès son ouverture, un taux de couverture intéressant. Cela introduirait dans la discussion une approche stratégique du marché qui a fait jusqu'ici gravement défaut.

Le canton de Berne n'est-il pas en train d'envisager une telle stratégie, lorsqu'il n'exclut pas de vendre une partie de ses actions BLS? D'autre part, la participation d'institutions telles que la Banque européenne d'investissement peut être déjà aujourd'hui intéressante, simplement pour des raisons stratégiques et de politique européenne, et pourrait devenir intéressante économiquement, par la suite.

Au total, l'acceptation de la lettre h (nouvelle) à l'article 23 alinéa 2 concerne d'autres formules d'ingénierie financière et ne coûte rien, mais simplement elle ouvre, pour le Conseil fédéral, des possibilités futures.

L'acceptation de la lettre g (nouvelle) permettrait, dès l'année 2005, donc seulement à moyen terme, un financement fort nécessaire d'environ 300 millions de francs supplémentaires, géré et justifié sur la base de la nouvelle loi sur la réduction des émissions de CO₂, une opération qui doit être neutre pour les finances fédérales et pour l'économie.

Herczog Andreas (S, ZH): Wie wollen Sie eine Reduktion der CO₂-Abgabe, die noch gar nicht geregelt ist, in diesem Gesetz regeln, bevor wir überhaupt eine CO₂-Gesetzgebung haben, und wieso nicht im dannzumaligen CO₂-Abgabegesetz?

Ratti Remigio (C, TI): Mon objectif, avec l'introduction, à l'article 23 alinéa 2, de ces deux lettres g et h (nouvelles), c'est de donner au Conseil fédéral des marges de manoeuvre supplémentaires. Au cours de l'opération «Alptransit», à moyen terme, on aura certainement besoin de ces degrés de liberté. Et dans ce cas-là, si la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ est acceptée, on a les extrêmes pour pouvoir prélever une minime partie de l'éventuelle taxe supplémentaire et la destiner à l'économie. Pour moi, donner ces 300 millions de francs au fonds pour la réalisation des grandes infrastructures signifie redonner ces 300 millions dans l'intérêt de l'économie et de la société suisses, cela dans l'esprit du message du Conseil fédéral du 17 mars 1997 et de la nouvelle loi.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Im Namen der FDP-Fraktion nehme ich Stellung zu Artikel 23 Absatz 2 Buchstaben b bis h.

Es geht bei all diesen Anträgen um die Finanzierung der vier Eisenbahn-Grossprojekte. Grundsätzlich ist die extreme

Strassenlastigkeit der Finanzierung zu mildern, um nicht schon zum vornherein eine Totalopposition der Strassenverkehrsverbände zu provozieren. 0,1 Prozent Mehrwertsteuer als allgemeine Konsumabgabe ist absolut vertretbar und eher an der unteren Grenze.

Bis jetzt wurden die Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zwar über sogenannte Darlehen aus der Bundeskasse vorgeschossen, da jedoch eine Rückzahlung ausgeschlossen scheint, kommt letztlich auch der Steuerzahler zur Kasse. In den letzten Jahren wurden jeweils 1,4 Milliarden Franken jährlich investiert, also eine respektable Summe. Mit der neuen Spezialfinanzierung wird die Bundeskasse demzufolge massiv entlastet. Es hätte sich unter diesem Gesichtspunkt sogar ein Beitrag aus allgemeinen Bundesmitteln gerechtfertigt.

Zu den einzelnen Anträgen. Dem Antrag Giezendanner, der Forderung nach EU-Kompatibilität der leistungs- oder verbrauchsbahngängigen Schwerverkehrsabgabe, können wir zustimmen, weil sie das ohnehin sein muss. Dort stellt sich eher das Problem der Höhe dieser Abgabe überhaupt. Realistischerweise muss damit gerechnet werden, dass der Hucklepackverkehr jährlich noch mit gegen 100 Millionen Franken subventioniert werden muss. Ich bitte Herrn Bundesrat Leuenberger zur Höhe dieser Subventionierung noch Stellung zu nehmen.

Zum Antrag der Minderheit Cavadini Adriano zu Buchstabe c: Auch wir sind der Meinung, dass die Kompensationszahlungen vollständig – das ist offenbar mit «integral» gemeint – an die betroffenen Kantone, insbesondere an den Kanton Tessin, zurückfliessen sollen. Hingegen lehnt es die Mehrheit der FDP-Fraktion ab, die ATA überhaupt zu streichen, wie es auch im Antrag Binder verlangt wird. Kollege Engelberger wird für die Minderheit in unserer Fraktion dazu noch kurz Stellung nehmen.

Der Nettoertrag von geschätzten etwa 50 Millionen Franken ist zwar fast vernachlässigbar; es geht aber um ein Lenkungsinstrument, das nicht ohne Kompensationsüberlegungen einfach gestrichen werden kann. Eine solche Kompensation möchte Herr Binder mit Buchstabe e einführen, einer Bahnabgabe auf den Tarifen des Personenfern- und des Güterverkehrs. Vom Ertrag her hielte diese Bahnabgabe der ATA vielleicht etwa die Waage; sie würde aber die Tarife verteuern und damit möglicherweise die Nachfrage nach Bahnleistungen reduzieren, was wiederum unerwünscht wäre.

Auch der Antrag Cavadini Adriano auf Erhöhung der am Kapitalmarkt aufzunehmenden Mittel auf 30 Prozent, statt 25 Prozent, wird von der Fraktion mehrheitlich nicht unterstützt.

Dem Antrag Schmiel Walter kann zugestimmt werden, weil nach diesem Antrag zwar gleich viel Geld für die Neat zur Verfügung steht, aber weniger aus der Nationalstrassenkasse entnommen werden muss.

Die Minderheit Fischer-Seengen wird selbstverständlich unterstützt.

Auch dem Eventualantrag Bezzola ist eventualiter zuzustimmen, um so mehr, als die linksgrünen Vertreter in der Kommission diesen bedarfsabhängigen Benzinfünfer bereits abgelehnt haben.

Vom Antrag Ratti lehnen wir den neuen Buchstaben g ab, der eine Koppelung der Mineralölsteuer mit einer allfälligen CO₂-Abgabe verlangt, allerdings mit einer Kann-Vorschrift. Aber es ist bereits gesagt worden, dass diese CO₂-Abgabe noch gar nicht existiert. Hingegen opponieren wir nicht gegen den neuen Buchstaben h, der eine ergänzende Finanzierung durch private und internationale Organisationen vorsieht.

Zum Schluss bitte ich Sie, keinen Anträgen zuzustimmen, die den Gesamtertrag des neuen Fonds schmälern, weil das nachteilige Auswirkungen – Klartext: Verzögerungen – auf das Bauprogramm zur Folge haben müsste.

Engelberger Edl (R, NW): Im Namen einer starken Minderheit – mit nur 3 Stimmen Differenz – der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen, den Antrag Cavadini Adriano auf Streichung der Alpentransitabgabe zu unterstützen und den Buchstaben c zu streichen.

Fallenzulassen ist die Alpen Transitabgabe deshalb, weil einerseits – wie bereits angetönt – der südlichste Teil unseres Landes in Tat und Wahrheit einmal mehr zusätzlich belastet und andererseits für die Wirtschaft, das Gewerbe und auch den Tourismus in diesen Regionen im Wettbewerb neue ungleiche Splesse geschaffen würden. Es ist für uns nicht einzusehen, warum z. B. ein Unternehmer im Tessin neben der Schwerverkehrsabgabe zusätzlich auch noch die ATA entrichten sollte. Zu tun hat man es dort mit einem Unternehmertum und einem Gewerbe, das so oder so im Clinch zwischen Süden, sprich Italien, und Norden steht und stark gefordert ist.

Bei den Befürwortern der ATA war oft vom Konflikt in der Umsetzung der Alpen-Initiative die Rede. Dabei wurde nachhaltig betont, die ATA sei eine dringende Massnahme zur Umsetzung dieser Initiative. Diesbezüglich habe ich jedoch in der Abstimmungsvorlage nichts gefunden. Aber auch zu den parlamentarischen Debatten um die Alpen-Initiative von damals besteht ein Widerspruch, wie es von Herrn Cavadini bereits geschildert wurde. Für mich handelt es sich um eine Flucht aus dem Konflikt, eine Ausflucht in eine rein bürokratische Auslegung.

Im übrigen geht es bei der Unterstützung des Antrages Cavadini Adriano nicht darum, wieder einmal das Lied der Bergregionen oder anderer Regionen zu singen. Auch geht es mir persönlich nicht darum, die Zeit der Besetzung des Tessins durch unsere Vögte und die dabei erhobenen Strassenzölle – vergleichbar mit der heutigen ATA – zu rehabilitieren. Vielmehr geht es uns darum, eine Gleichbehandlung aller herbeizuführen. Deshalb finden wir den Antrag Cavadini Adriano richtig und die Streichung der ATA als politische und solidarische Reaktion als gegeben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag Cavadini Adriano zuzustimmen.

Friderici Charles (L, VD): Tout d'abord, venons-en à cet article 23 alinéa 2 lettre b des dispositions transitoires de la Constitution fédérale, avec la proposition Giezendanner demandant que la redevance sur le trafic des poids lourds, liée aux prestations, soit eurocompatible. Si je reprends le document qui a été distribué dans tous les ménages suisses pour la votation populaire du 20 février 1994, c'est l'engagement qu'a pris le Conseil fédéral. Il est dit: «La future redevance sera harmonisée, si possible, avec les projets européens en la matière Toutefois, la Suisse ne pourra introduire sa nouvelle redevance en solitaire, mais devra le faire, dans la mesure du possible, en coordination avec la CE.»

A ce que je sache aujourd'hui, les ministres européens des transports, qui se sont réunis hier, 17 juin 1997, pour parler de l'eurovignette, n'ont encore introduit dans aucun pays de taxe sur les poids lourds, liée aux prestations. Donc nous faisons cavalier seul. Et je rejoins en cela M. Giezendanner: il serait anormal que nous ayons une taxe qui soit plus élevée pour les ressortissants du pays que pour des ressortissants étrangers. Comme c'est le cas d'ailleurs actuellement avec la taxe forfaitaire, puisqu'un véhicule de 28 tonnes paie entre 4000 et voire même 6000 francs par année suivant le genre de véhicule, alors qu'un véhicule étranger qui vient tous les jours ne paie que 25 francs par année. A titre d'exemple, aujourd'hui dans les pays qui ont introduit l'eurovignette, pour pouvoir circuler sur l'entier du réseau allemand, danois, néerlandais, belge et luxembourgeois, un transporteur suisse paie l'équivalent de 6 écus par jour, alors que nous voulions introduire un montant supérieur à 400 écus dans le projet initial du Conseil fédéral en ce qui concerne le transit.

Le groupe libéral soutiendra donc la proposition Giezendanner.

En ce qui concerne la proposition individuelle et la proposition de minorité Cavadini Adriano à l'article 23 alinéa 2 lettre c, le groupe libéral soutiendra la première proposition, la proposition principale qui consiste à biffer cette lettre c, pour une raison très simple: elle établirait une Suisse à deux vitesses, une Suisse au sud des Alpes et une Suisse au nord des Alpes. A ce titre, Monsieur Herzog, puisque vous avez demandé tout à l'heure à M. Ratti si ça ne lui faisait rien de

prévoir une taxe qui n'était pas encore discutée ou définitivement ancrée dans la loi, je vous ferais remarquer que la taxe de transit alpin, respectivement le message du Conseil fédéral sur cet objet n'est actuellement qu'en consultation, n'est pas encore venu devant les commissions. Donc, là aussi, si vous aviez les mêmes scrupules à l'égard du projet du Conseil fédéral, nous ne devrions pas en discuter aujourd'hui.

Par ailleurs, en ce qui concerne la proposition subsidiaire Cavadini Adriano (proposition de minorité), nous ne pouvons pas la soutenir et nous la refusons pour une raison très simple: c'est qu'il suffirait à ce moment-là d'immatriculer un véhicule au Tessin pour n'avoir pas à payer cette taxe de transit alpin.

En ce qui concerne la proposition Schmiel Walter, à l'article 23 alinéa 2 lettre d, le groupe libéral la trouve aussi très intéressante. C'est la raison pour laquelle nous la soutiendrons. Nous soutiendrons également la proposition de minorité Fischer-Seengen à la lettre ebis et la proposition individuelle Binder à la lettre eter.

En ce qui concerne les propositions Ratti à la lettre g et à la lettre h, nous les trouvons constructives et nous les soutiendrons. Simplement, nous faisons ici la remarque que M. Ratti parle de l'impôt sur les huiles minérales. Cela comprend également les huiles de chauffage, donc les combustibles, comme le prévoient d'ailleurs les taxes incitatives sur l'énergie, qui ont été votées dans ce Conseil.

Au nom du groupe libéral, je vous invite à soutenir ces propositions.

Cavadini Adriano (R, TI), porte-parole de la minorité: Je remercie M. Friderici de son soutien à ma proposition principale. Pour ce qui est de la proposition subsidiaire de la minorité, je lui fais remarquer que, si un camion va au Tessin pour se faire immatriculer, le remboursement sera effectué, mais au canton. Le remboursement ne peut pas aller directement au transporteur ou à la maison qui confie les marchandises au transporteur. Comment pouvez-vous donc utiliser cet argument? Un camion donnera quelque argent de plus à la caisse tessinoise pour s'immatriculer là-bas, mais ne recevra pas directement la taxe.

Friderici Charles (L, VD): Non, il ne recevra pas la taxe, mais il suffit que l'entreprise de transport ait un siège au Tessin pour bénéficier d'avantages fiscaux. De toute manière, le Gouvernement tessinois devra encourager les entreprises tessinoises de transport parce que – vous le savez comme moi – cette taxe de transit alpin est discriminatoire vis-à-vis de la Suisse méridionale: sur ce point-là, nous sommes tout à fait d'accord. C'est une des raisons pour lesquelles j'avais voté à l'époque contre l'initiative des Alpes; malheureusement, le Tessin n'a pas suivi ces arguments et a voté pour l'initiative des Alpes: aujourd'hui, il s'en mord les doigts.

Maspoli Flavio (D, TI): Onorevole consigliere federale – qualora mi fa l'onore di ascoltare, se non lo fa, è peggio per Lei. «Alle Schweizer sind vor dem Gesetze gleich.» Herr Cavadini hat das vorher sehr richtig gesagt. Um es mit Orwell zu sagen: Es wären einige Schweizer, sofern sie diesen – erlauben Sie mir das Wort – Unsinn annehmen würden, gleicher, oder es gäbe dann weiche, die wären dann etwas ungleicher. Die Ungleicheren wären dann die Tessiner, die bis heute mindestens immer noch zur Schweiz gehören und eigentlich stolz darauf sind, Schweizer Bürger und Bürgerinnen und Mitglieder der Eidgenossenschaft zu sein.

Aber was wollen Sie mit diesen Anträgen erreichen? Ich frage Sie: Was wollen Sie erreichen? Wollen Sie, dass das Tessin ab morgen einen Fremdkörper irgendwo zwischen dem Kanton Uri und Malland darstellt? Wollen Sie, dass der Kanton Tessin noch weiter weg von Bern ist als heute?

Stellen Sie sich vor, dass ein Lastwagen Tomaten – im Tessin produzieren wir immer noch Tomaten; leider haben wir keine Waffenindustrie, wir haben nichts dergleichen, wir sind ganz einfache Bauern, die Tomaten pflanzen und diese Tomaten dann irgendwo in die deutsche Schweiz bringen – plötzlich 400 Franken mehr kosten würde, d. h., die betref-

fende Abgabe von 1000 Franken auf 1400 Franken steigen würde!

Herr Bezzola, ich habe Ihnen damals, als es darum ging, die rätoromanische Sprache zu schützen, mit viel Interesse zugehört. Da haben Sie mit Herzblut gesprochen. Da haben Sie sich für die Minderheit und die Minderheiten eingesetzt. Das scheinen Sie heute vergessen zu haben. Ich habe Ihnen damals geglaubt und habe Ihnen zugestimmt, eigentlich voller Freude, weil ich das als meine Pflicht empfand. Ich empfinde es heute als Ihre Pflicht, Herr Bezzola, dass Sie sich jetzt für eine andere Minderheit einsetzen, und zwar für diejenige, die ennet des Gotthards ist. Was würden Sie sagen, Herr Kollega, wenn man die gleichen Ansätze für den Julier, den Maloja, den Splügen und für weiss Gott was für andere Pässe, die in Ihren Kanton führen oder in Ihrem Kanton sind, einführen möchte oder würde?

Ich bin eigentlich nicht mehr besorgt, denn ich habe diesen Kollegen zugehört, die vor mir an diesem Pult gesprochen haben, und ich habe das Gefühl, dieser Rat kann keine solche «Injustizia», keine solche Ungerechtigkeit beschliessen. Ich glaube nicht, dass dieser Unsinn – ich betone es noch einmal – und diese Ungerechtigkeit durchkommen werden.

Denken Sie daran, die letzte Benzinpreiserhöhung hat eine ganze Gegend des Tessins in tiefe Besorgnis gestürzt: Mindestens 1000 Arbeitsplätze gingen verloren. Was machen wir heute? Wir erhöhen den Benzinpreis noch etwas mehr. Okay, man muss gewisse Sachen auf sich nehmen, man muss bluten, wie die Zeitungen heute schreiben. Aber bitte, alles hat seine Grenzen, alles hat sein Ende, die Wurst hat zwei, das Tessin hat ebenfalls zwei, nämlich eines in Airolo, das andere in Pedriate, und dieses Gebiet gehört zur Schweiz, genauso wie das goldene Dreieck! Ich bitte Sie, sich daran zu erinnern!

Die ganze Übung würde dem Bund 50 Millionen Franken einbringen. 50 Millionen!

Sono 50 milioni della vergogna, collega Bezzola. Questi non sono 50 milioni di franchi presi; sono 50 milioni rubati, 50 milioni di Gluda! Non c'è bisogno – il popolo non sarà d'accordo di discriminare un cantone, di discriminare una regione linguistica per 50 milioni di franchi. Io spero che non lo farebbe neppure per 50 miliardi! Comunque il santo non vale la candela.

Für einmal bin ich mit Herrn Cavadini einverstanden. Das kommt sehr, sehr selten vor, aber wenn es vorkommt, dann klappt diese Allianz, und ich unterstütze ihn voll. Ich glaube, unsere Fraktion unterstützt ihn ebenfalls einstimmig.

Scherrer Jürg (F, BE): Die Debatte zu diesem Artikel, die verschiedenen Vorschläge, Anträge, Minderheitsanträge, die Finanzierungsvarianten beweisen mir eines: Die totale Desorientierung, wenn es darum geht, dieses Finanzloch Neat, diese Fehlinvestition, zu bezahlen. Dieser Rat kommt mir vor wie ein Haufen blinder Hühner, der im Hof umherirrt und nach einem Korn sucht. Welches Finanzierungsmodell Sie wählen, spielt überhaupt keine Rolle, denn eine Tatsache bleibt bestehen: Sie entziehen der Volkswirtschaft Geld, Sie verteuern Waren, Sie verteuern Dienstleistungen, Sie verteuern Transporte. Welche Resultate das zeitigt, hat jetzt u. a. Kollege Maspoll erläutert: Arbeitsplätze gehen verloren, weil Sie mit der Umverteilung von Finanzmitteln Defizite finanzieren, und zwar in einem Bereich, wo Leistungen angeboten werden, die vom Markt nicht verlangt werden.

Aber ich bin erschrocken über das Votum von Kollege Fischer-Seengen, der hier vorne erklärt hat, die Strasse sei bereit oder müsse bereit sein, die Bahnen zu finanzieren, weil dadurch die Strassen entlastet würden. Es ist für mich schon erstaunlich und erschreckend, wie schnell und zuverlässig linke Umverteilungsdeologie in Köpfen, die sich bürgerlich nennen, Einzug hält. Wenn heute oder morgen der öffentliche Verkehr zusammenbricht, ist die Strasse in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen. Es gibt zwar Staus, es gibt Überlastungen, aber die Strasse ist in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen. Die Bahn hingegen ist auch mit Milliardeninvestitionen niemals bereit, auch nur zehn Prozent des

privaten Strassenverkehrs zu übernehmen. Das sind Tatsachen – aber hier drin werden sie offensichtlich nicht beachtet. Sie können zustimmen, wenn immer Sie wollen, das Resultat bleibt bestehen: Es führt ins Desaster.

Hämmerle Andrea (S, GR): Ich möchte noch einmal auf das Finanzierungskonzept zurückkommen, so wie es von der Kommissionsmehrheit beschlossen worden ist.

1. Zunächst soll die pauschale Schwerverkehrsabgabe für diese Projekte verwendet werden. Der Bundesrat kann diese Abgabe verdoppeln.

2. In zweiter Linie, sobald die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird, sollen zwei Drittel des Ertrages dieser neuen Abgabe anstelle der pauschalen Schwerverkehrsabgabe für diese Projekte verwendet werden können.

3. Hinzu kommt die Alpentransitabgabe, die nach Abzug der Kompensationen an die betroffenen Kantone verwendet werden darf.

4. Dann kommen die 25 Prozent Mineralölsteuer, die für die Basislinien verwendet werden dürfen.

5. Schliesslich kommt die Verschuldung, die nur noch 25 Prozent betragen darf; im Gegensatz zu den 100 Prozent, die wir früher hatten.

Ich möchte zu den einzelnen Instrumenten ein paar Worte sagen. Die Logik dieses Konzepts ist offensichtlich. Es ist in erster Linie eine verkehrspolitische Finanzierung, die wir gesucht haben, eine verkehrspolitische Logik, die gut überlegt ist.

Ein paar Worte zu Herrn Cavadini, zur Alpentransitabgabe: Herr Cavadini hat mich in verdienstvoller Weise zitiert. Ich stehe zu dem Zitat. Ich habe aber immer auch gesagt – und alle Initianten der Alpen-Initiative haben das immer auch gesagt –, dass das Erreichen des Verlagerungsziels entscheidend ist. Nur das Verlagerungsziel steht in der Verfassung, nicht Mittel. Die Mittel wurden immer offen gelassen, und das wurde auch immer so deklariert. Damit das klar ist.

Die Alpentransitabgabe ist ein Instrument, das eingesetzt werden kann und soll, aber nur, wenn die Abgabe in den betroffenen Kantonen kompensiert wird. Ich würde mir, an Ihrer Stelle, genau überlegen, ob es für den Kanton Tessin unter Umständen nicht ganz interessant sein könnte, wenn die Lastwagen etwas höher belastet würden, dann aber die gesamte Volkswirtschaft die Kompensation erhalten würde und damit eine intelligente Regional- und Wirtschaftspolitik betrieben werden könnte.

Hinzu kommt, dass genau die EU solche Abgaben als zulässig erklärt und sagt, dass in besonders sensiblen Gebieten besondere Massnahmen möglich und nötig sind. Es wäre also falsch, dieses Instrument herauszustreichen. Dazu kommt: Wenn die ATA eingeführt wird, wird der Reinertrag nach Abzug der Kompensation für die Neat verwendet. Die Verfassungsgrundlage für die Alpentransitabgabe besteht ohnehin, nämlich mit dem Alpenschutzartikel.

Zur Verschuldung: Herr Cavadini, Sie machen es sich natürlich einfach, und es ist eine billige Lösung. Sie wollen das verkehrspolitische Instrument der ATA streichen und dafür einfach die Verschuldung erhöhen. Der Nachteil der ersten Vorlage war jedoch genau der, dass die Verschuldung zu hoch und das finanzpolitisch nicht mehr zu verantworten war. Deshalb haben wir gesagt, die Grenze liege bei 25 Prozent – das ist vernünftig. Ich würde Ihnen übrigens gerne empfehlen, mit Ihrem Finanzminister Villiger über Ihren Antrag zu diskutieren. Er wird Ihnen sagen, was er von der Erhöhung der Verschuldung auf 30 oder mehr Prozent hält.

Noch ein Wort zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen, der Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent: Das ist ohne Zweifel kein verkehrspolitisches Finanzierungsinstrument, und deshalb macht es eben für dieses Projekt keinen Sinn. Hinzu kommt, dass in der Verfassungsbestimmung über die Mehrwertsteuer gesagt wird, dass – wenn sie erhöht wird – dieses eine Prozent, das schon vorgesehen ist, der AHV zugute kommen soll und sicher nicht irgendwelchen Infrastrukturprojekten. Hinzu kommt ausserdem, dass durch die Mehrwertsteuer der öffentliche Verkehr gegenüber dem

privaten Verkehr benachteiligt wird – wir haben das schon bei der Einführung erlebt. Und dies ist falsch! Herr Cavadini, Herr Hubacher sagt mir, dass Sie Ihren Antrag für eine Verschuldung von bis zu 30 Prozent zurückgezogen haben; Entschuldigung.

Ein letztes Wort noch zur Bahnabgabe von Herrn Binder. Die Bahnbillette sind heute zu teuer. Die Transportkosten auf der Bahn sind heute offensichtlich zu teuer und zu unattraktiv, darum haben wir die Verlagerung von der Bahn auf die Strasse, statt umgekehrt. Wenn Sie nun die Infrastrukturprojekte wieder mit Bahnbelastungen finanzieren wollen, fördern Sie diese falsche Verlagerung und haben damit genau den grundfalschen Effekt.

Ich möchte Sie im Namen der SP bitten, alle anderen Anträge abzulehnen und auf der ganzen Linie der Mehrheit zu folgen.

Bircher Peter (C, AG): Wir von der CVP-Fraktion stimmen der grossen Linie sämtlicher Mehrheitsanträge der Kommission zu.

Die Kommission hat richtigerweise die Finanzierungsfrage sehr gründlich behandelt. Die Fondslösung ist schon verschiedentlich erklärt worden. Eine breit abgestützte Finanzierung – das hat nichts mit einem Jekami zu tun – ist nötig. Wenn wir diese Finanzierung nicht erreichen, dann nützen alle Detailkämpfe, die in diesem Rat nachfolgend noch stattfinden werden – über diesen oder jenen Tunnel, über diese oder jene Bahnstrecke –, gar nichts. Denn der Hauptanlass für diese Vorlage war immer die Finanzierung der Infrastrukturvorhaben, so ist sie deklariert; das wurde bereits im Eintretensvotum von seiten des Bundesrates wieder klar in den Vordergrund gerückt.

Die LSVA bildet nun richtigerweise ein Finanzierungsrückgrat; aber es kann nicht genug festgehalten werden – genau gleich wie bei der ATA –, dass wir uns hier auf Verfassungsstufe bewegen, dass wir nichts anderes festhalten als den Grundsatz. Wenn man diesen im Sinne von Herrn Glezen-danner noch erweitern möchte mit «eurokompatibel», habe ich auch nichts dagegen. Die Entscheide fallen letztlich in der Gesetzgebung, sowohl bei der ATA als auch bei der LSVA. Wir haben das ja bereits in der ersten Ausmarchung im Ständerat gesehen, der die LSVA einer ersten Lesung unterzogen hat. Bei der ATA ist erst jetzt das Vernehmlassungsverfahren eingeleitet worden.

Die LSVA zielt letztlich auf das Verkehrsdossier der EU, auf das schwierige Dossier Landverkehr. Hier muss man auch die andere Seite der Medaille sehen: Wenn nicht eine vernünftige LSVA möglich ist, wird auch keine genügende Bahnförderung möglich sein – dann wird die Schweiz mit der stufenweisen höhergewichtigen Zulassung mit «40-Tönnern» überschwemmt.

Genau das war immer der Anlass – das muss immer wieder gesagt werden –, dass sich das Schweizer Volk dreimal dahin ausgedrückt hat: Jawohl, wir wollen eine Bahnförderung in der Schweiz, damit wir diesen Transitschwerverkehr einigermassen auf die Schiene bringen können.

Drei Punkte, die ich noch besonders betonen möchte: Ich verstehe die Tessiner Vertreter, dass sie natürlich nicht gerade eitel Freude über diese ATA empfinden. Man darf doch darauf hinweisen, dass sich die anderen Alpenländer, Frankreich und Österreich, mit ähnlichen Abgaben behelfen. Denken Sie an die doch sehr rigoros abschöpfende Maut am Brenner. Ich gebe zu: Es ist eine etwas andere Situation, weil das alles nicht im gleichen Lande stattfindet.

Immerhin muss ich Herrn Cavadini Adriano sagen, dass er in der Kommission – ich weiss nicht, ob er damit dann wieder kommen wird – Zusatzanträge in Milliardenhöhe gestellt hat, mit denen dieses Bauprojekt noch aufgestockt werden sollte. Da sind wir bei der simplen Erkenntnis, dass man nicht den Batzen und das Weggli haben kann. Wir können nicht Forderungen stellen, die wir nicht finanzieren können.

Die ATA ist eine Abgabe, die jedermann gut erklärt werden kann. Sie hat sich bestimmt auch deshalb in den anderen Alpenländern durchgesetzt, weil dort einfach die Infrastruktur durch die Alpen am teuersten ist, sowohl im Bau und Betrieb, und weil das für jedermann gut erklärbar ist. Wer diese teuren

Anlagen benützen will, hat eine direkt damit verbundene Abgabe zu bezahlen.

Den Minderheitsantrag Fischer-Seengen unterstützt die CVP-Fraktion grossmehrheitlich. Wir sehen es auch so: Man kann die ganze Geschichte nicht zu strassenlastig finanzieren. Wir reden von 0,1 Prozent Mehrwertsteuer, das wären rund 200 Millionen Franken Ertrag. Da wäre noch die gute Begründung nachzuliefern, dass damit vor allem auch die Lärmschutzmassnahmen weitgehend finanziert werden könnten. Das sind Leistungen, die flächenwirksam und beschäftigungswirksam im ganzen Lande zum Tragen kommen und dieser Finanzierungsvorlage in der Abstimmung bestimmt helfen werden, denn – das haben die Berichte bis jetzt schon ergeben – bis 15 Prozent der schweizerischen Bevölkerung sind zum Teil extremen Lärmbelastungen von Strasse oder Schiene ausgesetzt. Da müssen wir etwas tun.

Zum Antrag Ratti: Er ist vor allem dort interessant, wo Herr Ratti beifügen will, dass auch international noch etwas belgesteuert werden kann.

Hier habe ich noch eine helssse Kartoffel in petto. Ich habe dem Bundesrat eine einfache Anfrage eingereicht; sie wurde bis jetzt nicht beantwortet. Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Leuenberger dazu noch Stellung nehmen würde. Immer wieder kursiert die Behauptung – nicht von irgend jemandem in Umlauf gesetzt, sondern auch von kantonalen Baudirektoren –, es habe beim Dossier Transitvertrag eine EU-Offerte gegeben. Die EU wolle eine Doppelstrategie, sie wolle Investitionsbeiträge bezahlen, und sie wolle auch die Tarifierung wie jetzt mit der LSVA. Man habe sich dann seitens der Schweiz entschieden – das stimmt, das steht im Transitvertrag –, dass wir alles selber lösen, alles mit dem Tarif machen. Die Frage stellt sich schon – wir müssen vertragstreu bleiben –, ob man beim Transitvertrag in Richtung Mitinvestitionsfinanzierung nachverhandeln müsse. Denn diese Bauwerke, über die wir reden, sind eben auch Europabauwerke.

Moser René (F, AG): Herr Kollege: Wie erklären Sie dem Volk eine ATA für den Innerschweizerischen Verkehr, nachdem im Alpenschutzartikel «von Grenze zu Grenze» steht? Wie wollen Sie das erklären?

Bircher Peter (C, AG): Eine Begründung für die ATA ist der Alpenschutzartikel. Die andere Begründung ist die, über die wir jetzt beraten. Wenn wir diese Grossprojekte finanzieren wollen – es sind Alpenbauwerke –, dann ist es doch sicher sinnvoll, genau dort, nämlich am Berg, auch Einnahmen für dieses Projekt zu finden; ich denke hier an Österreich und Frankreich. Das kann man dem Bürger doch in guten Treuen erklären.

Ich bin mit dem Aargauer Kollegen der Auffassung: So einfach ist die Abgabe mit dem Alpenschutzartikel nicht abgedeckt. Aber wir sind jetzt daran, eine neue Verfassungsnorm auszuarbeiten, in der wir das noch einmal klar festhalten.

Seller Hanspeter (V, BE): Artikel 23 Absatz 2 ist im Bundesbeschluss A derjenige Artikel, der das wesentlichste Fleisch am Knochen hat; darum wird auch so intensiv darüber gesprochen.

Ich nehme nicht zu allen Anträgen Stellung, sondern möchte mich auf einige wenige beschränken, um auch einen Beitrag an das Zeitbudget zu leisten:

Herr Glezen-danner beantragt in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe b die Bindung an den europäischen Raum, eine eurokompatible Schwerverkehrsabgabe. Die SVP-Fraktion ist nicht generell gegen eine LSVA, aber wir sind der Meinung, dass ein Alleingang volkswirtschaftlich nicht gut ist. Ich möchte Ihnen das anhand von einigen Beispielen noch belegen: Ein Alleingang führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem schweizerischen und dem ausländischen Transportunternehmer. Welche Folgen hat das? Wir müssen unterscheiden: Der «Grosstranspörtler» – wenn wir ihn einmal so nennen dürfen – kann «ausflaggen». Er wird seinen Betrieb ganz oder mindestens teilweise ins Ausland verlegen. Dabei entstehen in unserem Land Arbeitsplatzverluste und geht Steuersubstanz verloren. Die «Kleintranspörtler», die

sogenannten KMU-Transportbetriebe – es gibt hier in diesem Saal sehr viele, die sich die Förderung der KMU auf die Fahne geschrieben haben –, können nicht ausweichen, nicht «ausfluggen». Sie bekommen diese Wettbewerbsverzerrung sehr stark zu spüren.

Ich finde, dass man diesem Aspekt hier Rechnung tragen und diese Bindung – Herr Bircher hat sich erfreulicherweise bereit erklärt, das zu akzeptieren – an eine gesamteuropäische oder mindestens an eine EU-Lösung einbeziehen müsste.

Das darf aber nicht einfach so sein, dass man sagt, dass die EU das auch hat, sondern sie muss das selbstverständlich wirtschaftlich in der gleichen Höhe haben, damit in diesem Bereich keine diskriminierende Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten unserer Wirtschaft erfolgen kann. Ich bitte Sie daher, dem Antrag Glezendanner zuzustimmen.

Über die Frage der Alpentransitabgabe ist hier schon recht eingehend diskutiert worden. Ich möchte an die Worte von Kollege Engelberger anschliessen. Er hat auf die Situation des Kantons Tessin hingewiesen. Ich komme selber aus einem Gebiet, das diese Frage der wirtschaftlichen Benachteiligung immer wieder zu spüren bekommt, und ich habe sehr grosses Verständnis für die Anliegen des Kantons Tessin. Ich erinnere auch daran, dass in der Verfassung ausdrücklich «von Grenze zu Grenze» steht. Und hier, in diesem Artikel, heisst es einfach «alpenquerend». Damit sind alle miteingeschlossen.

Wenn ich nun z. B. von Interlaken ins Tessin zügelnd möchte, in die Sonnenstube der Schweiz, dann muss das Transportunternehmen für meine Zügelei auch diese Alpentransitabgabe bezahlen. Wenn ich dasselbe nach Luzern oder nach sonst wohin tue, dann muss es das nicht. Vom Tessin in die deutsche oder französische Schweiz ist das genau gleich. Das ist ein Schwachpunkt. Da müsste man andere Lösungen suchen. Es wäre staatspolitisch nicht geschickt, wenn wir den Kanton Tessin einfach liegen lassen.

Deshalb bin ich der Meinung von Herrn Cavadini Adriano, dass man auf Buchstaben c verzichten sollte. Ich weise noch darauf hin, dass die Alpentransitabgabe zwar in der Verfassung steht, dass aber in dieser Sache überhaupt noch kein Gesetz besteht. Wir stützen uns allein auf die Verfassung. Das ist recht gefährlich, das haben wir bei der Mehrwertsteuer gemerkt.

Zum Antrag Schmied Walter. Herr Schmied will hier quasi ertragsneutral eine andere Regelung einbeziehen. Dem könnte man ohne weiteres zustimmen: Es bringt ja nicht mehr Geld, es ist einfach eine andere Stelle, die man anzapft. Die Antwort von Herrn Bundesrat Leuenberger würde mich sehr interessieren.

Zur Minderheit Fischer-Seengen in Buchstabe ebis. Wir haben schon in den Eingangsvoten verschiedentlich gehört, dass die Finanzierung doch etwas einseitig gelagert ist. Und wenn wir nun im Sinne des Antrages Fischer-Seengen diese Einseitigkeit, die zu Lasten des Strassenbenützers geht, abbauen können, tun wir der Vorlage etwas Gutes: Wir schaffen mehr Akzeptanz. Es ist ja nicht abzustreiten, dass die Vorteile einer Verlagerung auf die Schiene nicht nur den Strassenbenützern zugute kommen. Das ist etwas, von dem wir alle, auch die Nichtautomobilisten, mindestens indirekt, wenn nicht sogar direkt profitieren. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag Fischer-Seengen zuzustimmen.

Ich erinnere auch daran, dass der Ständerat noch Gelegenheit hat, die verschiedenen anderen Anträge, die hier zur Diskussion stehen, zu diskutieren. Zum Teil sind es Einzelanträge; sie konnte man in der Kommission nicht durchwegs anschauen. Wenn wir sie aber vom Tisch wischen, dann besteht nicht einmal mehr die Chance, dass auch diese Konzepte noch genauer überprüft werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Anträgen zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG): Ich habe es in der Eintretensdebatte schon erwähnt und darauf hingewiesen: Die ganze Vorlage ist ein Finanzierungskonzept.

Das Finanzierungskonzept unterstützt die grüne Fraktion so, wie es die Mehrheit der Kommission vorschlägt. Es ist das

Resultat von stundenlangen Beratungen. Alternative Finanzierungsmöglichkeiten wurden geprüft. Wir erhielten verschiedene Vorschläge vom Finanzdepartement. Nach langer Diskussion wurden diese nicht als sinnvoll erachtet. Das Brauchbare und Sinnvolle wurde von der Kommission übernommen.

Die LSVA ist Kernstück und muss Kernstück bleiben. Sie wurde in der Volksabstimmung angenommen, mit dem Ziel der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Wenn jetzt ein Antrag vorliegt, eine Staatsverschuldung nicht nur von 25 Prozent, sondern von bis zu 35 Prozent vorzusehen, so geht es letztlich nur darum, eine anständige, wirksame Höhe der LSVA zu verhindern. Deshalb ist der Antrag Cavadini Adriano abzulehnen.

Wenn Herr Fischer-Seengen von Finanzierungskonzept und Strassenlastigkeit spricht und prognostiziert, dass deshalb die Vorlage in der Volksabstimmung keine Chance habe, ist dies einfach eine Behauptung. Ich jedenfalls weiss es nicht so genau, wie Sie es vorher dargestellt haben, Herr Fischer. 0,1 Prozent der Mehrwertsteuer heranzuziehen wäre falsch, weil wir die Mehrwertsteuer einfach nicht für alles plündern können. Es gibt verschiedene dringende Bedürfnisse in diesem Land. Wir haben hier ein Konzept für den öffentlichen Verkehr, ein sinnvolles Konzept, das auch durch die bisherigen Volksabstimmungen abgestützt ist. Dafür brauchen wir die Mehrwertsteuer nicht. Deshalb lehnt die grüne Fraktion den Minderheitsantrag Fischer-Seengen ab.

Auch Sie, Herr Fischer behaupten, Ihr Vorschlag mache die Vorlage mehrheitsfähig. Ich denke, auch dies ist eine etwas kühne Behauptung. Die grüne Fraktion geht davon aus, dass bald jedes Kind in diesem Land weiss, dass der Benzinpreis viel zu tief ist. In verschiedenen Volksabstimmungen hat die Bevölkerung für eine ökologischere Verkehrspolitik gestimmt. Deshalb denken wir, dass Buchstabe f, 5 Rappen Mineralölsteuer pro Liter beizuziehen, falls es nötig ist, auf das Abstimmungsresultat keinen allzu grossen Einfluss hat.

Praktisch alle Minderheitsanträge scheinen vordergründig gut gemeint, eigentlich wollen die Antragsteller aber eine wirkungsvolle LSVA verhindern. Ehrlicherweise müssten sie auch so argumentieren.

Die grüne Fraktion lehnt deshalb die Minderheits- und Einzelanträge ab.

Glezendanner Ulrich (V, AG): Frau Hollenstein, Sie haben gesagt, das Volk habe klar beschlossen, dass die LSVA Kernstück für die Verlagerung der Güter auf die Schiene sei. Tatsache ist, dass es im Alpenschutzartikel heisst: «mit marktwirtschaftlichen Mitteln». In der Botschaft zur LSVA heisst es ganz klar: «Der Bundesrat kann eine LSVA wenn der Nutzverkehr seine Kosten nicht deckt.» Würden Sie mir sagen, in welcher Verfassung steht, dass dies das Kernstück und das Umlagerungsmittel sei?

Hollenstein Pia (G, SG): Im Abstimmungsbüchlein, das die Bevölkerung als Grundlage für die Abstimmung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe hatte, haben das Parlament und der Bundesrat der Bevölkerung dargelegt, dass das Ziel eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sein müsse. Wir müssen jetzt die nötigen Rahmenbedingungen setzen.

Glezendanner Ulrich (V, AG): Aber es war nirgendwo die Rede von der LSVA, Frau Hollenstein.

Hollenstein Pia (G, SG): Wir können darüber diskutieren, ob es eine verbrauchsabhängige oder eine leistungsabhängige Abgabe sein muss, aber die Verlagerung ist das Ziel, und es wird es bleiben. Wir haben die Aufgabe, dieses Ziel zu erfüllen.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Herr Vogel und ich teilen uns auf, wir reden nicht beide zu allen hier vorliegenden Anträgen.

Ich möchte zuerst zum Antrag Glezendanner etwas sagen. Wenn Herr Glezendanner oder Herr Sella für die SVP-Frak-

tion so eine «heimliche Liebe zu Europa» signalisieren, dann leuchtet bei mir irgendwo die Warnlampe auf. Ich frage mich: Was ist jetzt da passiert? Die SVP steht bis jetzt nicht gerade im Ruf, allzusehr Fan der EU oder von Europa überhaupt zu sein.

Herr Glezendanner, wenn Sie jetzt zu diesem Verfassungsartikel einen Antrag stellen und im Zusammenhang mit dem Ertrag eine «eurokompatible» LSWA in der Verfassung aufnehmen wollen, hat das natürlich – nehme ich an – andere Gründe, als dass Sie plötzlich die «Liebe zu Brüssel» entdeckt hätten. Damit möchten Sie warten, bis ganz Europa, bis die EU soweit sein würde, wie die Schweiz es jetzt zu sein hat. Herr Glezendanner, man kann keine Europapolitik betreiben, die darauf hinausläuft, die Schweiz zu isolieren, und wenn es einem dann passt, kommen Sie plötzlich und wollen uns wieder Schwierigkeiten machen, indem Europa bestimmt, was wir hier beschliessen können.

Soweit ich die Politik Ihres ganz grossen Vordenkers begriffen habe, erklärt er ja immer, wir wollten unabhängig, selbständig, freiheitlich entscheiden, wir wollten uns nicht dies und jenes und das vorschreiben lassen. Von daher ist dies schon eine Falle, die Sie da einbauen möchten.

Ich bitte den Rat, diesen Antrag abzulehnen. Das Gesetz über die LSWA ist zurzeit im Ständerat in Beratung. Es wird zu uns kommen; wir bestimmen dann im Gesetz, was wir formullieren wollen. Aber hier einen derartigen Stolperdraht einbauen zu wollen, um etwas zu verhindern, solange Brüssel da nicht vorangeht, das kann ich von SVP-Seite am wenigsten akzeptieren. Die Kommission hat eine solche Auflage zu Recht nicht in ihre Formulierung aufgenommen.

Zum Antrag Binder, Artikel 23 Absatz 2 Litera eter, eine Bahnabgabe auf den Tarifen des Personenfern- und des Güterverkehrs zur Finanzierung mit einzubeziehen: Herr Binder, das war ursprünglich ein Vorschlag des Bundesrates. Er ist in der Vernehmlichung unisono schlecht weggekommen, weil wir alle wissen, dass die Tarife der Bahnen an sich schon am Limit angelangt sind. Die SBB sind relativ teuer. Es ist nicht so, dass ein, zwei Franken, wie Sie gesagt haben, gar nichts ausmachen. Es ist auch beim Güterverkehr nicht so, dass 20 Franken mehr oder weniger keine Rolle spielen.

Ich erinnere Sie daran: Die SBB haben die grosse Krux mitzutragen, dass sie im Jahre 1997 Güter zu Tarifen von ungefähr 1972 oder 1975 befördern – also einen Kaufkraftverlust erleiden. Weil sie die Tarife nicht anpassen können, weil auf diesem Sektor – Sie können den Kopf lange schütteln, Herr Binder, fragen Sie Herrn Welbel – ein irrsinniger Verdrängungswettbewerb herrscht, kann man jetzt nachträglich diesen alten Hut nicht noch bringen. Zudem sind die SBB und die Privatbahnen mit der Mehrwertsteuer zusätzlich belastet worden.

Ich bitte Sie, auch im Namen der Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

Zum letzten Antrag, zu dem ich etwas zu bemerken habe, zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen: Dieser Minderheitsantrag will mit Buchstabe ebis den Ertrag einer um 0,1 Prozent erhöhten Mehrwertsteuer in die Finanzierung aufnehmen. Die Begründung, dass die Automobilisten ihre Autobahnen mit der Mineralölsteuer selber bezahlen, haben wir heute schon mehrere Male gehört; sie ist so nur scheinbar richtig. Ich darf Sie daran erinnern, dass beispielsweise im Ausland, konkret in Deutschland, die Mineralölsteuer überhaupt nicht zweckbestimmt ist, sondern in den allgemeinen Finanzhaushalt eingeht und beispielsweise für die grossen Kosten der deutschen Wiedervereinigung mit eingesetzt worden ist oder wird. Das heisst, man könnte auch die Mehrwertsteuer – das ist eine Konsumsteuer – zweckbestimmt erheben und sagen: Kategorie sowieso bezahlt ihre Auslagen selber.

Von daher gesehen ist der Finanzierungsmodus für die Autobahnen an sich eine praktische Lösung; sie hat garantiert, dass für die Finanzierung keine grossen Probleme entstanden sind und wir trotzdem – das ist der Glücksfall – europäisch gesehen einen sehr günstigen Benzinpreis beibehalten haben. Die Höhe des Benzinpreises ist mindestens nicht irgendwo an der Spitze in Europa, sondern wir sind in dieser Hinsicht immer noch ein billiges Land.

Von daher gesehen gibt es eigentlich keinen Grund, jetzt die Mehrwertsteuer für die Finanzierung dieses Bauwerkes heranzuziehen, weil die Konsumenten an sich mehr belastet werden mit dem, was sie kaufen, als beispielsweise die Automobilisten für etwas, das nicht nur – zum Teil schon, für den Werkverkehr, aber nicht nur – zum Zwangsbedarf zu zählen ist, sondern zum Teil auch zum persönlichen Hobby. Dieses wird allerdings von beinahe 100 Prozent der Erwachsenen, soweit sie fahrtüchtig sind, betrieben.

Umgekehrt glaube ich aufgrund der Erklärungen der CVP-Fraktion und anderer, dass der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen durchaus Chancen hat, angenommen zu werden. Ich habe vorher privat gesagt, ich würde da nicht das Herzblut ausglessen und diesen Antrag mit allen Fasern eines verpflichteten Kommissionsreferenten bekämpfen. Die Kommission hat diesen Antrag abgelehnt. Sie haben die Begründung gehört. Es wäre allerdings Bedingung, dass Sie, wenn Sie dem Antrag der Minderheit Fischer-Seengen zustimmen, auch dem Antrag Bezzola zustimmen, damit nicht die Mehrwertsteuer einerseits und die Mineralölsteuer andererseits als Eventualität im Gesetz bleiben, sonst haben Sie die oppositionelle Seite nur noch vermehrt.

Von daher gesehen bin ich persönlich etwas im Clinch mit dem Antrag der Minderheit Fischer-Seengen. Die Kommission hat den gleichlautenden Antrag abgelehnt. Aber ich meine: Wenn das der einzige Punkt sein sollte, wo die Kommission nicht obsiegt, dann kann die Kommission immer noch zufrieden sein.

Glezendanner Ulrich (V, AG): Ich habe selbstverständlich in der KVF auch Herrn Hubacher als Berichterstatter gewählt, da ich glaubte, mit ihm einen pragmatischen und erfahrenen Politiker als Kommissionssprecher zu haben. Aber es geht doch nicht an, dass Herr Hubacher diesen Posten missbraucht, um die Europapolitik von mir oder der SVP-Fraktion zu kommentieren und seine persönlichen Ansichten zum besten zu geben. Sie sind Kommissionssprecher und haben die Kommission zu vertreten und nicht Ihre persönlichen Angriffe hier in den Raum zu stellen!

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Einerseits bin ich Berichterstatter, und andererseits bin ich einfach ein Mensch, und ich meine, dass man hier und da auch eine persönliche Note hineinbringen darf.

Ich bin auch nicht so sicher, Herr Glezendanner, ob ich da völlig daneben bin. Es fällt auf, dass die SVP-Fraktion immer dann zum Rettungsring Europa greift, wenn es ihr nützt. Und wenn es ihr nichts nützt, will sie davon nichts wissen. Das ist nicht nur für mich eine Frage, das ist für das ganze Land, für unsere Regierung, für die Bundesratsparteien eine Frage: Wir wissen nicht mehr, woran wir mit Ihrer Partei sind. Das habe ich mich zu sagen getraut, und ich würde es auch das nächste Mal wieder tun.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Je répondrai aux propositions Schmied Walter, Ratti, Cavadini Adriano et Binder concernant la taxe sur le transit.

En ce qui concerne la proposition Schmied Walter, qui nous a fait une démonstration assez difficile à comprendre dans cet hémicycle, il a fait appel à un échelon supérieur des dispositions constitutionnelles pour nous démontrer en tout cas une chose, c'est que sa proposition réduit de 150 millions de francs les fonds disponibles pour le fonds routier. Cela me paraît incontestable. Après avoir entendu tout ce qui a été dit quant à la mise à contribution des utilisateurs de la route pour financer la NLFA, il me paraît objectivement, sans vouloir prendre une position partisane, que là on ajoute encore un certain poids à cette considération. Monsieur Schmied, vous faites voyager 300 millions de francs au travers de vos propositions, vous ne changez pas le poids du financement, si ce n'est, encore une fois, au détriment du compte routier. Dès lors, je vous prie de ne pas entrer en matière sur la proposition Schmied Walter.

J'en viens maintenant à la proposition Ratti. Il n'est pas là, c'est dommage, mais j'espère qu'il m'entend. Nous n'avons

pas eu l'occasion de discuter de sa proposition en commission, c'est regrettable. Sa proposition aurait-elle passé le cap de la commission? Je me permets de me risquer à dire non. Pourquoi? Parce qu'elle introduit, dans le système de financement que nous vous proposons, la taxe sur le CO₂ qui est très hypothétique et dont la disponibilité est prévue vers 2004. Or, nous voulons assurer au fonds des ressources qui sont rapidement mises en place et qui dégagent 1,5 milliard de francs par année.

A M. Friderici qui est intervenu pour dire que la taxe poids lourds à la prestation était aussi hypothétique, je réplique qu'entre-temps la taxe poids lourds à la prestation est remplacée par la taxe forfaitaire qui, ensuite, sera doublée. Dès lors, sur le caractère hypothétique des ressources, il y a une différence entre celle qui est mentionnée par M. Ratti et celle que vous recommandez la commission.

Il y a une coquille intéressante dans la version française de la proposition Ratti. Il y est parlé de «montagne»; j'aurais bien voulu qu'elle soit financière. Nous aurions pu allègrement creuser dans ces montagnes financières pour financer le projet NLFAI.

Ce montage, plutôt, qui entend faire appel à des capitaux privés, reste, lui aussi, très hypothétique. Chaque fois qu'il a été fait mention de capitaux privés, cela avait été accompagné de la nécessité d'obtenir des garanties publiques. Dès lors, derrière une banque ou une institution quelconque, il faut que le public s'engage; c'est ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. M. Ratti propose de recourir à l'ingénierie financière et il invite le Conseil fédéral à utiliser au maximum ces possibilités. J'espère qu'il le fera, ça n'est pas le rôle de la commission.

Quant à la remarque de M. Bircher concernant la proposition de cofinancement de l'Union européenne qui aurait été faite, cela n'a pas été discuté en commission. Je laisserai là le Conseil fédéral y répondre. Pour ces raisons, je vous prie aussi de rejeter la proposition Ratti en la matière.

J'en viens finalement à la question de la taxe sur le transit, propositions Cavadini Adriano et Binder. Il s'agit donc de percevoir sur les véhicules de 3,5 tonnes et plus, dès 2001 et par étapes, un montant pour le transit qui peut varier entre 40 et 200 francs suivant le lieu. Dans la consultation qui est en cours, il est mentionné qu'il sera tenu compte du résultat de la politique menée, pour moduler l'importance de cette taxe sur le transit. On compte sur 650 000 passages vers 2010, ce qui nous permet de calculer un revenu brut de 75 à 85 millions de francs. Comme, seule, une ressource de 50 millions de francs figure dans la proposition de la commission, les 35 millions de francs serviront à compenser partiellement les cantons qui subissent un préjudice excessif en raison de l'institution de cette taxe. Une partie aussi de la taxe sera versée en faveur du trafic combiné. C'est 30 pour cent qui iront au Tessin, 10 pour cent à Uri et 10 pour cent aux Grisons. Comment compenser – M. Cavadini m'a un peu interpellé presque personnellement, puisque je suis aussi le représentant romand d'une minorité, à l'occasion – la perception d'une taxe de cette nature-là? Prioritairement – et je crois que cela est parfaitement possible, les expériences l'ont démontré – par la promotion économique, par l'encouragement et l'aide aux entreprises tessinoises. En matière de transport, si on transporte des lunettes ou des tomates, l'effet des coûts de transport est sans aucun rapport. Il doit être considéré en vertu des produits qui sont fabriqués, et il est certain que les produits lourds, encombrants, doivent trouver place sur le rail. Cela me paraît le but même du projet que nous sommes en train de discuter. A ce titre-là, l'économie tessinoise, en utilisant le rail, s'écartera de l'inconvénient que représente la taxe sur le transit.

Monsieur Cavadini, vous faites une proposition subsidiaire de compenser totalement, et vous démontrez, par cette proposition, que le mécanisme de compensation est possible, parce que M. Friderici se précipite dans la brèche et dit: s'il y a des compensations totales, on immatriculera nos camions au Tessin. Cela signifie qu'on va compenser l'inconvénient de manière très nette, puisque cela aura un effet d'appel d'immatriculation des camions au Tessin. Dès lors, l'effet de

compensation peut être provoqué. Je crois que le dispositif prévu par la majorité de la commission remplit son rôle.

Vous avez retiré votre proposition d'augmenter à 30 pour cent l'endettement, en arguant du fait que vous vous repliez sur la proposition de la minorité Fischer-Seengen tendant à augmenter la TVA. En même temps, la proposition de la minorité Fischer-Seengen d'instituer une augmentation de la TVA est complétée par une proposition Bezzola qui retire les cinq centimes. Donc, la proposition de la minorité Fischer-Seengen est une opération blanche. Votre opération coûte 50 millions de francs par année dans le financement.

Pour cette raison-là aussi, au nom de la majorité de la commission, je vous prie de ne pas entrer en matière sur la proposition de la minorité Fischer-Seengen et sur la proposition Binder.

Schmied Walter (V, BE): Plus qu'une déclaration personnelle, il s'agit d'une rectification de 180 degrés. Je concède à M. Vogel qu'il a bien écouté lorsque j'ai évoqué ce partage des 300 millions de francs – 50 pour cent à charge de la caisse fédérale et 50 pour cent à charge du fonds routier. Mais il l'a sorti du contexte, car mon amendement, à l'article 23 alinéa 2 lettre d, se substitue et remplace la lettre d selon la commission qui charge le compte routier des 300 millions de francs. Donc, 300 millions de francs à charge du compte routier selon la commission, moins 150 millions de francs d'allègement selon ma proposition: le compte routier se voit allégé de 150 millions de francs, qui seront à charge de la caisse générale de la Confédération.

Cela, je me devais de le préciser au nom de la transparence du procès-verbal. En fait, M. Vogel a plaidé en faveur de mon amendement et je l'en remercie.

Friderici Charles (L, VD): Une déclaration pour le Bulletin officiel: Je tiens à confirmer ici ce que vient de dire M. Schmied Walter, son interprétation est juste: je crois savoir comment fonctionne le compte routier. En ce qui me concerne, je n'ai jamais parlé de la taxe poids lourds forfaitaire, mais toujours de la taxe poids lourds liée aux prestations, ce qui est fondamentalement différent. Sur ce point-là, il faut admettre aussi que nous n'avons pas encore tranché. Comme le disait M. Herczog, il y a un hic si nous dépensons déjà des sommes qui n'ont pas été votées.

Cavadini Adriano (R, TI): Monsieur Vogel, vous avez minimisé les conséquences de ce péage. Je vous demande donc si vous seriez d'accord de mettre un péage pour les camions, comme on veut le mettre au Gothard, entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Comment seriez-vous en mesure d'expliquer après coup aux industries qui se trouvent dans votre région qu'elles doivent payer 400 francs si elles se rendent dans les autres parties de la Suisse?

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Je remercie très sincèrement M. Cavadini de m'avoir posé cette question, parce que je lui réponds: oui, je suis d'accord, si on nous construit un tunnel ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds; on a déjà fait les calculs, ce tunnel coûterait 500 millions de francs.

Monsieur Schmied, excusez-moi, c'est peut-être vrai que j'ai fait l'inverse. Ce qui mécontente certaines parties de notre Parlement, c'est qu'il y a 150 millions de francs en plus à charge de la caisse fédérale, alors que cette dernière est encore plus mal en point que le compte routier. Par conséquent, je vous laisse le choix de trouver les arguments nécessaires d'un côté ou de l'autre pour rejeter la proposition Schmied Walter à l'article 23 alinéa 2 lettre d.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Finanzierungsquellen sind jetzt in dieser Vorlage alle in einem einzigen Absatz zusammengefasst, nachdem sie vorher über verschiedene Beschlüsse verstreut und deshalb schwierig zu finden waren. Die Kriterien für deren Wahl waren folgende: Die Finanzierungsquellen müssen, jede für sich, ergiebig sein, also nicht nur marginale Erträge ergeben; sie müssen in kurzer Zeit mit Sicher-

heit verfügbar sein, neben der fiskalischen Zielsetzung auch verkehrspolitische Anliegen berücksichtigen und die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigen. Die vorgeschlagenen Abgaben sollen allesamt auch europakompatibel sein. Und, das gehört eben dazu, das Finanzierungskonzept soll mehrheitsfähig sein. Aus diesen Gründen ist man zur Aufzählung dieser Finanzierungsarten gekommen.

Ich möchte auf die zusätzlichen und die alternativen Vorschläge, die jetzt gemacht wurden, ganz kurz eingehen.

Zum Bahnbeitrag gemäss Antrag Binder: Dieser Bahnbeitrag ist in der Vernehmlassung einhellig auf Ablehnung gestossen. Er dient also dem Kriterium der Mehrheitsfähigkeit nicht. Der Bundesrat hat deswegen diese Finanzierungsart fallen lassen – abgesehen davon, dass sie auch nicht sehr ertragreich wäre. Gemessen daran, dass wir die Bahnen ohnehin unterstützen, wäre es einigermassen merkwürdig, daran festzuhalten.

Zum Antrag Schmied Walter, wonach ein Achtel aus Mineralölsteuern bezogen werden soll: Das bedeutet nichts anderes als die Zweckbindung von bestehenden allgemeinen Mitteln. Das Defizit würde sich um den Betrag der Zweckbindung zugunsten der Grossprojekte vergrössern. Das führt einfach zu einer Erhöhung der Staatsverschuldung. Ich habe Ihnen beim Eintreten gesagt, dass wir die Staatsverschuldung auf maximal 25 Prozent anwachsen lassen wollen. Beachten Sie bitte in diesem Zusammenhang noch etwas anderes: Bis zur Inkraftsetzung der neuen Finanzierung werden die bereits aufgelaufenen Kosten einen Umfang von 2,5 Milliarden Franken angenommen haben; das sind etwa 10 Prozent der Gesamtkosten. In diesem Umfang werden die Kosten bereits durch den allgemeinen Bundeshaushalt getragen. Bereits heute wird der gesamte Grundbedarf des öffentlichen Verkehrs durch allgemeine Bundesmittel finanziert. Ich möchte Sie deswegen ersuchen, das nicht weiter anwachsen zu lassen.

Die Anträge Ratti kommen einerseits auf die CO₂-Abgabe und andererseits auf die Privatfinanzierung zurück. Was die CO₂-Abgabe betrifft, so sieht der Bundesrat ein Konzept vor, welches die CO₂-Emissionen verringern soll. Dazu soll eine CO₂-Abgabe erst subsidiär, d. h., wenn die freiwilligen Massnahmen der Privatwirtschaft nicht greifen, zur Anwendung kommen. Es ist also nicht sicher, ob überhaupt eine CO₂-Abgabe erhoben wird. Wenn sie erhoben wird, soll sie haushaltneutral erhoben werden. Sie soll wieder zurückfließen, d. h. zurückerstattet werden, denn der Zweck dieser Abgabe ist nicht, eine neue Einnahmequelle für den Bund zu schaffen, sondern die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Wenn Sie dieses Konzept ändern wollen, dann muss das CO₂-Gesetz gegenüber der Vorlage des Bundesrates sehr wesentlich geändert werden. Aber das muss dort erfolgen, und es ist keineswegs so sicher, ob sich diese Auffassung durchsetzen wird. Die Vernehmlassung hat nämlich etwas anderes gezeigt. Deswegen erfüllt die Idee der CO₂-Abgabe das Kriterium nicht, dass diese Finanzierungsquelle in absehbarer Zeit tatsächlich auch zur Verfügung steht. Das ist also eine unsichere Angelegenheit, auf die Sie sich bitte nicht verlassen wollen.

Was die Privatfinanzierung angeht, die andere Idee von Herrn Ratti, so sind dafür bei Verkehrsprojekten drei Voraussetzungen nötig. Die Projekte müssen in nützlicher Frist und mit verlässlicher Sicherheit einen Nettoertrag abwerfen, der die Verzinsung und die Rückzahlung des Darlehens tatsächlich erlaubt. Die durch die Investitionen anfallenden Erträge müssen abgegrenzt werden können. Die Geldgeber müssen auch bereit sein, das Kreditrisiko zu tragen.

Für die Neat wurde eine Privatfinanzierung ursprünglich geprüft. Sie kam dann aber nicht zustande. Nach den Erfahrungen im Zusammenhang mit der Finanzierung des Ärmelkanaltunnels dürfte eine Privatfinanzierung auf noch mehr Vorbehalte stossen. Eher zu realisieren wären etwa Privatfinanzierungen von kleineren Teilprojekten, z. B. im Rahmen von «Bahn 2000» oder vor allem bei TGV-Anschlüssen. Dort werden solche Finanzierungen tatsächlich geprüft.

Aus Sicht des Bundes kann eine Privatfinanzierung von Interesse sein, wenn die Geldgeber das Kreditrisiko voll auf tragen. Wenn aber der Bund finanzielle Garantien für die Be-

triebsphase abgeben muss, dann begibt er sich seinerseits in eine finanzpolitisch schwerwiegende Abhängigkeit, und er fährt viel besser, wenn er dieses Risiko selbst trägt.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir, auf die Frage von Herrn Bircher zurückzukommen. Er sagte, er habe noch eine heisse Kartoffel in petto – offenbar schon während mehrerer Monate, und die Kartoffel ist immer noch heiss an seiner Brust! –: Es handelt sich hier offensichtlich um ein Missverständnis. Tatsächlich wurde bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) geprüft, ob sie bereit sei, Investitionen zu leisten. Die EIB hat gesagt, sie wäre tatsächlich daran interessiert. Nun sind aber ihre Zinsen höher als die Zinsen, die der Bund bezahlen muss, wenn er anderswo auf dem Kapitalmarkt Geld aufnimmt. Aus diesem Grunde wurde auf das Angebot der EIB nach erfolgten Abklärungen in Luxemburg nicht eingegangen. Das ist aber nicht zu verwechseln mit allfälligen Beiträgen der Europäischen Union. Die Europäische Union gibt keine Beiträge an Nichtmitgliedländer, weder an die Planung noch an die Bauten, sondern dort gilt schlicht und einfach das Territorialitätsprinzip.

Nun zur weiteren Frage betreffend die Alpentransitabgabe: Ich halte mich hier kurz, weil die Nennung der Alpentransitabgabe bei dieser Bestimmung nicht präjudiziert, dass sie tatsächlich eingeführt werden muss. Wenn der Antrag Cavadini Adriano durchkommt und das gestrichen wird, heisst das auch nicht, dass eine Alpentransitabgabe dann total verunmöglicht würde. Deswegen veranstalte ich jetzt keine Diskussion über die staatspolitische Bedeutung – oder den staatspolitischen Unsinn – dieser Alpentransitabgabe. Sie befindet sich in der Vernehmlassung, und wir werden sehen, was diese ergibt.

Die Alpentransitabgabe würde, falls man tatsächlich auf sie zurückgreifen könnte, einen Ertrag von 50 Millionen Franken ergeben. Würde sie wegfallen, könnte zusammen mit einer LSA von 2,5 Rappen und einem Treibstoffzollzuschlag von 5 Rappen oder dann einem Anteil der Mehrwertsteuer – ich komme nachher auf diese Alternative zurück – die Finanzierung immer noch gesichert sein. Das kann ich wenigstens sagen.

Was die Mehrwertsteuer betrifft, so habe ich heute morgen in der Eintretensdebatte zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen gesagt, wir würden uns nicht mit Haut und Haaren dagegen wehren. Aber wir werden uns dagegen wehren, dass kumulativ 5 Rappen Treibstoffzollzuschlag und ein Anteil an der Mehrwertsteuer erhoben wird. Damit würde sich die Gegnerschaft auch wieder kumulieren. Wir warten gespannt ab, was Sie diesbezüglich entscheiden. Für einmal möchte ich Sie auch nicht wahnsinnig beeinflussen, damit Sie sich nicht immer demmassen unter Druck fühlen. (*Heiterkeit*) Also wählen Sie jetzt, was Sie diesbezüglich für besser halten!

*Einleitung, Bst. a – Introduction, let. a
Angenommen – Adopté*

Bst. b – Let. b

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Giezendanner

107 Stimmen
65 Stimmen

Bst. c – Let. c

Präsidentin: Da der Antrag der Minderheit Cavadini Adriano ein Eventualantrag ist, stellen wir zuerst den Antrag der Mehrheit dem Antrag Binder/Cavadini Adriano (Streichen von Bst. c) gegenüber.

Namentliche Abstimmung

*Vote nominatif
(Ref.: 0870)*

*Für den Antrag Binder/Cavadini Adriano stimmen:
Voteur pour la proposition Binder/Cavadini Adriano:*

Aregger, Bangert, Baumann Alexander, Bezzola, Binder, Blaser, Bonny, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler,

Caccia, Cavadini Adriano, Christen, Comby, Dettling, Dreher, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegli, Eggly, Ehrler, Engelberger, Epiney, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadient, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hochreutener, Keller, Kofmel, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Leu, Leuba, Loeb, Maspoll, Maurer, Mühlemann, Müller Erich, Nabholz, Nebiker, Oehrl, Peilli, Pidoux, Pini, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schliuer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steiner, Stucky, Suter, Theller, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (95)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Alder, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bircher, Borel, Bühmann, Burgener, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Columberg, de Dardel, Diener, Dormann, Dünki, Engler, Fankhauser, Fässler, Goll, Gonseth, Grendelmeler, Grobet, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loretan Otto, Lötscher, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Müller-Hemmi, Ostermann, Raggenbass, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Schmid Odilo, Semadeni, Spielmann, Strahm, Stump, Teuscher, Thanel, Thür, Tschäppät, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zbinden, Zwyygart (77)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Baumberger, Couchepin, Fischer-Seengen, Gusset, Moser, Steinegger, Steinemann (7)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Banga, Blocher, Borer, David, Deiss, Eymann, Fasel, Fehr Hans, Gross Andreas, Haering Binder, Imhof, Jean-prêtre, Maître, Meier Samuel, Phillipona, Straumann, Tschopp, Waber, Ziegler (20)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Präsidentin: Damit ist eine weitere Abstimmung hinfällig geworden.

Bst. d – Let. d

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 143 Stimmen
Für den Antrag Schmied Walter 29 Stimmen

Bst. e – Let. e

Präsidentin: Der Antrag Cavadini Adriano ist zurückgezogen worden.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Bst. ebis – Let. ebis

Namentliche Abstimmung

*Vote nominatif
(Ref.: 0874)*

Für den Antrag der Minderheit stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aregger, Bangarter, Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Binder, Bircher, Blaser, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner

Toni, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, Dettling, Ducrot, Durrer, Eberhard, Egerszegli, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadient, Giezendanner, Grossenbacher, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Keller, Kofmel, Kühne, Kunz, Langenberger, Lauper, Leu, Loeb, Loretan Otto, Maspoll, Maurer, Mühlemann, Müller Erich, Nebiker, Oehrl, Peilli, Pidoux, Pini, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Ruf, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Scheurer, Schliuer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Stucky, Theller, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (94)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Alder, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bonny, Borel, Bühmann, Burgener, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, de Dardel, Diener, Dormann, Dünki, Dupraz, Fankhauser, Fässler, Goll, Gonseth, Grendelmeler, Grobet, Gross Jost, Guisan, Günter, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Lötscher, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Müller-Hemmi, Ostermann, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Schmid Odilo, Semadeni, Spielmann, Steiner, Strahm, Stump, Teuscher, Thanel, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Zbinden, Zwyygart (72)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Couchepin, Dreher, Eggly, Gros Jean-Michel, Gusset, Leuba, Moser, Nabholz, Sandoz Suzette, Scherrer Jürg, Steinemann, Suter, Thür (13)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Banga, Blocher, Borer, David, Deiss, Eymann, Fasel, Fehr Hans, Gross Andreas, Haering Binder, Imhof, Jean-prêtre, Lachat, Maître, Meier Samuel, Phillipona, Straumann, Waber, Ziegler (20)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Bst. eter – Let. eter

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Binder 31 Stimmen
Dagegen 139 Stimmen

Bst. f – Let. f

Präsidentin: Da der Minderheitsantrag Fischer-Seengen bei Buchstabe ebis angenommen wurde, müssen wir auch hier abstimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Eventualantrag Bezzola 100 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 68 Stimmen

Bst. g – Let. g

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Ratti 33 Stimmen
Dagegen 136 Stimmen

Bst. h – Let. h

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Ratti 105 Stimmen
Dagegen 63 Stimmen

Art. 23 Abs. 3**Antrag der Kommission
Minderheit**

Die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte gemäss Absatz 1 erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung. Die Mittel aus den in Absatz 2 erwähnten Abgaben und Steuern werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Das Parlament erlässt das Fondsreglement in der Form eines allgemeinverbindlichen, nicht referendumspflichtigen Bundesbeschlusses.

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Bircher, Giezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Theller, Vetterli, Vogel)

.... Fonds eingelegt. Sowohl das Fondsvermögen als auch eine allfällige Bevorschussung des Fonds durch den Bund werden verzinst. Das Parlament

Art. 23 al. 3**Proposition de la commission****Majorité**

Le financement des grands projets ferroviaires est assuré par un fonds juridiquement dépendant et doté d'une comptabilité propre. Les ressources provenant des redevances et impôts mentionnés à l'alinéa 2 sont comptabilisées dans le compte financier de la Confédération et attribuées au fonds durant la même année. Le Parlement édicte un règlement au fonds au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale non soumis au référendum.

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Bircher, Giezendanner, Hegetschweiler, Seiler Hanspeter, Theller, Vetterli, Vogel)

.... la même année. La fortune du fonds, ainsi qu'une éventuelle avance consentie au fonds par la Confédération, portent intérêt. Le Parlement édicte

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Wenn jemand Geld zur Verfügung gestellt erhält, ist es völlig normal und eine Selbstverständlichkeit, dass er dieses Geld verzinst. Auch der Bund erachtet es als selbstverständlich, dass Geld, das er einem Fonds vorschiesst, von diesem Fonds zurückerstattet und verzinst wird.

Der Bund ist nun aber der Auffassung, umgekehrt müsse es nicht so sein. Er will, wenn er einen allfälligen Überschuss des Fonds verwenden kann, d. h. das Fondsvermögen nutzt, diese Erträge nicht verzinsen. Ich meine, wir müssten diese inkonsequente und unkorrekte Regelung korrigieren. Es ist recht und billig, dass Gelder, die zweckgebunden in einem Fonds liegen und vom Bund, der allgemeinen Bundeskasse, genutzt werden, auch zweckgebunden verzinst werden. Diese Idee stammt nicht von mir allein. Es handelt sich um eine Regelung, die der Ständerat in dieser Form beschlossen hat.

Nun kommt der Vorwurf, diese Regelung sei nicht verfassungswürdig. Es sei nicht sinnvoll, eine solche Regelung in die Verfassung aufzunehmen. Nachdem aber der Bundesrat verlaute liess, dass er nicht gewillt sei, diese Regelung in der nachfolgenden Gesetzgebung oder Verordnungsgebung zu übernehmen, bleibt nichts anderes übrig, als dass das Parlament sie beschliesst. Zur Diskussion steht nun ein Verfassungsartikel. Wir kommen nicht darum herum, die Regelung in diesen Verfassungsartikel aufzunehmen. Ich möchte Sie bitten, diese kleine Korrektur vorzunehmen.

Präsidentin: Die SVP-Fraktion und die FDP-Fraktion unterstützen den Minderheitsantrag Fischer-Seengen.

Columberg Dumeni (C, GR): Herr Fischer-Seengen hat meine Begründung schon vorweggenommen. Wir sind im Grundsatz für diese Bestimmung und erachten eine Verzinsung als vernünftig. Aber hier geht es um eine Verfassungsbestimmung. Für die Verwaltung dieses Fonds ist ein Fondsreglement vorgesehen. Darum bitte ich Sie: Überladen wir die Verfassung nicht mit derartigen Detailbestimmungen! Also: Im Grundsatz sind wir für eine Verzinsung, aber das ge-

hört nicht in die Verfassung. Deshalb machen wir Ihnen beliebt, diesen Antrag in dieser Form abzulehnen.

Marti Wemer (S, GL): Beim Antrag der Minderheit Fischer-Seengen handelt es sich sicher nicht um die wichtigste Bestimmung dieser Vorlage. Es geht um ein Detail. Herr Fischer wünscht, dass es noch in die Verfassung aufgenommen wird. Hier muss ich das Votum meines Vorredners Columberg voll und ganz unterstützen. Herr Fischer, wir sind zurzeit daran, einen Verfassungsartikel zu beraten. In diesem Verfassungsartikel soll nur das Wesentliche enthalten sein, und dazu gehört die Verpflichtung, dass der Fonds zu verzinsen ist, beim besten Willen nicht. Dafür haben wir die Bestimmung im Verfassungsartikel, dass über diesen Fonds ein Fondsreglement in Form eines allgemeinverbindlichen, nicht referendumspflichtigen Bundesbeschlusses erlassen werden soll. Dort können Sie Ihr Anliegen einbringen, dass dieser Fonds zu verzinsen sei.

Ich wende mich an die FDP-Fraktion, die ja manchmal den Anspruch erhebt, das juristische Gewissen des Parlaments zu sein: Es macht doch keinen Sinn, wenn Sie in einer Verfassungsbestimmung derartige Details aufnehmen, wenn parallel dazu eine grosse Kommission die Verfassungsrevision berät. Diese Kommission will die Verfassung entschlagen, auf das Wesentliche reduzieren, und in der gleichen Zeit wollen Sie die Verfassung mit einer derartigen Detailbestimmung überladen.

Ich ersuche die Mitglieder der FDP-Fraktion, die Regieanweisung, die Sie auf dem Pult haben, nochmals zu überdenken und den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Ich möchte nicht wiederholen, was bereits gesagt worden ist. Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen und den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen.

Herr Fischer, Sie hätten vielleicht noch etwas ergänzen müssen. Sie haben das jetzt so dargelegt: Es ist praktisch selbstverständlich, dass jemand, der Geld aufnimmt oder Geld bekommt, das verzinsen muss. Wir haben aber seit bald 35 Jahren einen Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen. Der wird nicht verzinst. Es wurde jetzt seit so langer Zeit als normal betrachtet, dass wir uns diese buchhalterische Übung ersparen. Ich meine, einen solchen Grundsatz sollten wir nicht in die Verfassung einbauen. Man könnte darüber reden, wenn es nicht um die Verfassung ginge. Aber man kann nicht einen Fonds zinsfrei lassen und beim anderen, neuen, bel dem für den öffentlichen Verkehr, der es an sich schon immer schwerer hat, eine neue Belastung einbauen.

Ich möchte Sie bitten, der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Auch der Bundesrat ersucht Sie, diesen Antrag abzulehnen. Diese Regelung gehört tatsächlich in das Reglement, und der Bundesbeschluss für dieses Reglement wird vorbereitet. Der Bundesrat hat nicht erklärt, er sei nicht damit einverstanden, dass in diesem Reglement die Verzinsung aufgenommen werde. Wir sehen dort tatsächlich eine Verzinsung vor.

Damit hat der Antrag fast nur noch den Zweck, ein Präjudiz für den Strassenfonds darzustellen. Diesbezüglich ist es sehr wichtig, dass Sie diesen Antrag ablehnen. Wir haben über die Verzinsung des Strassenfonds bei anderer Gelegenheit schon intensiv miteinander gesprochen. Aber es sollte dort keine solche Verzinsung aufgenommen werden.

Im übrigen ist die Sache politisch vielleicht nicht so wichtig, weil es in dieser Frage kaum dazu kommen wird, dass die Kasse in den schwarzen Zahlen ist. Ich könnte mir vorstellen, dass meistens die Baufortschritte grösser sein werden als die Einnahmen, die aus den Finanzierungsquellen erzielt werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

83 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

74 Stimmen

Art. 23 Abs. 4**Antrag der Kommission**

Die vier Eisenbahn-Grossprojekte gemäss Absatz 1 werden in allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen geregelt. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan. Beim Neat-Projekt werden die Bauphasen und die Zeitplan mittels einfachen Bundesbeschlüssen geregelt. Für jedes Grossprojekt sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen. Die eidgenössischen Räte bewilligen die erforderlichen Mittel mit Verpflichtungskrediten.

Antrag Pelli

Dritten Satz streichen (Beim Neat-Projekt werden die Bauphasen und der Zeitplan mittels einfachen Bundesbeschlüssen geregelt.)

Antrag Loretan Otto

Vierten Satz streichen (Für jedes Grossprojekt sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen.)

Art. 23 al. 4**Proposition de la commission**

Les quatre grands projets ferroviaires prévus à l'alinéa 1er sont réglés par des arrêtés fédéraux de portée générale. Le Conseil fédéral approuve les étapes de construction et détermine le calendrier. Dans le cadre du projet NLFA, les phases de construction et le calendrier seront définis dans des arrêtés fédéraux simples. Il faut prouver les besoins et le degré de maturité de chaque grand projet. Les Chambres fédérales allouent les fonds nécessaires par des crédits d'engagement.

Proposition Pelli

Biffer la troisième phrase (Dans le cadre du projet NLFA, les phases de la construction et le calendrier seront définis dans des arrêtés fédéraux simples.)

Proposition Loretan Otto

Biffer la quatrième phrase (Il faut prouver les besoins et le degré de maturité de chaque grand projet.)

Ordnungsantrag Pelli

Diskussion und Beschlussfassung sind auszusetzen bis zum Entscheid über Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses.

Motion d'ordre Pelli

Suspendre la discussion et la décision jusqu'à décision sur l'article 10bis de l'arrêté sur le transit alpin.

Pelli Fulvio (R, TI): Es scheint, dass mein Antrag nicht genau verstanden worden ist. Insbesondere scheint Herr Hämmerle dem Antrag eine Bedeutung gegeben zu haben, die dieser sicher nicht hat.

Es handelt sich um einen doppelten Antrag: Ich beantrage in einem Ordnungsantrag, dass die Diskussion und die Beschlussfassung über Artikel 23 Absatz 4 zu verschieben sei, bis der Inhalt von Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B feststeht.

Der von der Kommission beantragte Artikel 23 Absatz 4 des Bundesbeschlusses A – in der Bundesverfassung sind Bau und Finanzierung aller Projekte geregelt – und die in Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B vorgesehenen Regelungen widersprechen sich entweder teilweise oder sogar vollständig, je nach Version von Artikel 10bis.

In Artikel 23 Absatz 4 des Bundesbeschlusses A ist vorgesehen, die verschiedenen Bauetappen der Neat – nur der Neat – durch einfache Bundesbeschlüsse zu regeln. In Artikel 10bis ist gemäss Antrag der Mehrheit der Kommission dieselbe Regel nur für die zweite Etappe vorgesehen, d. h. für den Gotthardbasistunnel und für den Anschluss zwischen St. Gallen und Pfäffikon, nicht jedoch für die erste.

Das gleiche gilt für den Antrag der Minderheit II, wenn auch mit umgekehrten Folgen.

Der Antrag der Minderheit I hat dagegen nur einen Sinn, wenn dem Bundesrat keine Pflicht auferlegt wird, dem Parla-

ment einfache Bundesbeschlüsse über die verschiedenen Phasen zu unterbreiten.

Abgesehen davon, dass es rechtlich unnötig ist, sowohl in der Bundesverfassung als auch in allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen über den Bau der Alpentransversale eine solche Verfahrensregel vorzusehen, müssen die bestehenden Widersprüche unbedingt behoben werden. Zu diesem Zweck sollten wir meines Erachtens den dritten Satz von Absatz 4 streichen – eine solche Regel in der Bundesverfassung ist kaum notwendig – und das anzuwendende Verfahren in Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B vorsehen. Das ist mein zweiter Antrag. Da jedoch andere Meinungen als die der Streichung vertretbar sind, sollte man mit dem Entscheid vernünftigerweise zuwarten, bis feststeht, wie unsere Kammer den Grundsatzentscheid in Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B getroffen hat.

Mein Ordnungsantrag will deshalb nicht das Finanzierungssystem in Frage stellen, Herr Hämmerle, sondern nur rechtliche Widersprüche zwischen der Bundesverfassung und dem Alpentransitbeschluss verhindern.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Der Ordnungsantrag Pelli hat in der Kommission nicht vorgelegen. Ich kann also keine Kommissionsmeinung vertreten, aber ich versuche sinngemäss zu erklären, warum die Kommission nicht auf die Idee von Herrn Pelli gekommen ist.

Wenn ich richtig begriffen habe, möchte Herr Pelli die Entscheidung über Artikel 23 Absatz 4 aussetzen, bis wir Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B (Alpentransitbeschluss) und die Linienführung sowie die Etappierung behandelt haben.

Die Grundsätze werden aber zuerst eigentlich immer in der Verfassung festgeschrieben. Gestützt auf die Verfassung wird dann das Gesetz erlassen. Von daher ist das Vorgehen der Kommission logisch. Danach werden in der Verfassung einige Grundsätze – man könnte auch sagen: die Spielregeln – festgeschrieben, über die abgestimmt wird. Die materielle Auseinandersetzung über die konkrete Linienführung, die Etappierung usw. findet in der Folge bei Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B statt.

Von daher meine ich, sei der Widerspruch, wie ihn Herr Pelli sieht, nicht zu erkennen.

Ich beantrage, den Ordnungsantrag Pelli abzulehnen.

Theiler Georges (R, LU): Ich bitte Sie, dem Ordnungsantrag Pelli zuzustimmen. Dieser dient zur Klarstellung und nicht dazu, taktische Manöver zu vollziehen. Es ist offensichtlich so: Je nach der Variante, welche wir in Artikel 10bis annehmen oder nicht, gibt es zwischen der Verfassung und dem Alpentransitbeschluss Widersprüche. Diese Widersprüche können wir nicht bereinigen, bevor wir nicht wissen, was wir dort beschliessen.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, dem Ordnungsantrag zuzustimmen. Wenn wir das nicht tun, wird der Ständerat diese Fehler korrigieren müssen. Aber ich glaube, wir sollten nicht allzu viel dem Ständerat überlassen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Pelli
Dagegen

65 Stimmen
85 Stimmen

Pelli Fulvio (R, TI): Ich schlage Ihnen vor, den dritten Satz in Absatz 4 zu streichen: «Beim Neat-Projekt werden die Bauphasen und der Zeitplan mittels einfachen Bundesbeschlüssen geregelt.» Es scheint mir notwendig, das zu streichen.

1. Meines Erachtens müssen wir den Mut haben, schon heute einen Entscheid über die Alpentransversale zu treffen. Wenn wir mit unserem Entscheid vor dem Volk gewinnen wollen, müssen wir ganz klar sagen, was unser Vorschlag ist. Eine Vertagung des Entscheides über die zweite Etappe würde eine unannehmbare Unklarheit, sogar eine gefährliche Zweideutigkeit schaffen, die für das Gesamtprojekt sicher nicht erfolversprechend sein könnte. Wir würden die Befürworter der für die in der zweiten Phase vorgesehenen Linie zwingen, gegen das Gesamtprojekt zu kämpfen. Das würde für das ganze Tessin gelten, falls die Gotthardachse in die

zweite Priorität, und zwar ohne Sicherung ihrer Realisierung, zurückgestuft würde. Den Befürwortern der Gotthardachse zuzumuten, einem künftigen parlamentarischen oder bundesrätlichen Entscheid zu vertrauen, scheint mir naiv zu sein. Der sofortige Beginn des Baus des Ceneri-Tunnels ändert an dieser Lage nicht viel.

2. Die von der Mehrheit vorgesehene verfassungsrechtliche Verfahrensregel ist unannehmbar, weil sie den Entscheid über den Alpentransit noch einmal in der Schwebe lässt. Das scheint mir politisch unhaltbar. Wie viele Male müssen wir entscheiden, bevor die Arbeiten endlich beginnen können? Wir haben schon ein erstes Mal entschieden; damals war der Volkswille sehr klar. Die Netzvariante war der eindeutige Entscheid. Unklar blieb nur das Finanzierungssystem, was den heutigen Entscheid rechtfertigt. Jedoch eine verfassungsrechtliche Finanzierungslösung vorzusehen, ohne das zu realisierende Projekt definitiv darzustellen, scheint mir politisch fragwürdig, insbesondere wenn sich das Parlament vorbehalten will, auf bestimmte Teile des Bauprojektes, und zwar ohne Referendumsmöglichkeit, zu verzichten.

3. Wir müssen keine Regelung in der Bundesverfassung vorsehen, weil wir endlich darauf verzichten müssen, in der Bundesverfassung Projekte zu verankern, für welche die Möglichkeit einer Nichtrealisierung besteht. Der Fall der Mutterschaftsversicherung kann als Beispiel dienen: Seit Jahrzehnten diskutieren und streiten wir darüber, ohne eine Lösung finden zu können.

Ich bitte Sie, meinen Streichungsantrag zu unterstützen.

Loretan Otto (C, VS): Ich möchte meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Verwaltungsrat der BLS Alptransit AG, welche allenfalls die Aufgabe hätte, den Lötschberg zu bauen.

Die vorgeschlagene Änderung der Bundesverfassung über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs sieht in Artikel 23 Absatz 1 grundsätzlich die vier Grossprojekte vor, namentlich die Neat, die «Bahn 2000», den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und die Verbesserung der Lärmschutzmassnahmen entlang der Eisenbahnstrecken. Dabei sollen gemäss Artikel 23 Absatz 4 für jedes dieser Grossprojekte Bedarf und Ausführungsreife nachgewiesen werden. Diese Bestimmung macht Sinn und ist eigentlich selbstverständlich, insbesondere was die Anschlüsse an das europäische Hochleistungsnetz betrifft, wo die Schweiz auf Entscheide von Drittländern angewiesen ist.

Die Bedarfsfrage bezüglich der Neat ist jedoch anders und differenzierter zu beurteilen. Der Bedarf von zwei Tunnels in der Netzvariante, wie von der Kommission vorgeschlagen, ist hier kontrovers dargelegt worden und wird noch viel zu reden geben.

Ich möchte nicht die verkehrstechnischen und kapazitätsbedingten Argumente aufführen. Aber die Frage nach dem Bedarf des Baus der Neat muss heute eindeutig entschieden werden, wenn der vorliegende Bundesbeschluss vor den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in einer obligatorischen Volksabstimmung Bestand haben soll. Aus staatspolitischer Sicht wollen Befürworter und Gegner hüben und drüben, beim Gotthard wie beim Lötschberg, Klarheit darüber, was, wann und zu welchen Kosten gebaut werden wird.

Wer über die integrale Netzvariante, wie von der Kommission vorgeschlagen, mit der von der Geologie vorgegebenen Etappierung Lötschberg/Gotthard nicht jetzt entscheiden will, riskiert bewusst eine Nulllösung oder nimmt sie zumindest in Kauf – mit schwerwiegenden Folgen für unser Land und dessen Stellung in Europa. Es gibt neben vielen Gründen eigentlich fünf Gründe, welche dafür sprechen, den Satz zu streichen, wonach für jedes Grossprojekt Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen sind:

1. Diese Frage ist im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen eigentlich geklärt. Und es entsteht – deshalb hatte ich ein gewisses Verständnis für den Ordnungsantrag Pellli gehabt – ein virtueller Widerspruch zur Verfassungsbestimmung. Der Bundes-

beschluss, den wir anschliessend beraten werden, konkretisiert diese Frage.

2. Das Volk hat 1992 zu den Eisenbahn-Alpentransversalen in der Netzvariante klar ja gesagt. Dieser Volkswille ist von Bundesrat und Parlament vorbehältlich einer klar definierten, kalkulierten und gesicherten Finanzierung zu respektieren – als Gesamtkonzept, nicht als Teillösung mit Verzögerungen ad calendae graecas.

3. Das Transitabkommen mit der Europäischen Union ist abgeschlossen. Das erfordert von der Schweiz, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommt. Vertragstreue ist gefragt. Die internationale Glaubwürdigkeit unseres Landes steht auf dem Prüfstand. Dass dabei die aussenwirtschaftlichen Folgen für die Schweiz bedeutend sind und allenfalls zu für uns ungünstigen Tatbeständen akzentuiert werden, können wir in der Presse und in der Wirtschaft täglich verspüren.

4. Die Alpen-Initiative ist vom Volk knapp angenommen worden. Sie ist in Kraft und muss nun umgesetzt werden. Ohne die Förderung des öffentlichen Verkehrs – wie vorgeschlagen – wird es äusserst schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, diesen Volkswillen umzusetzen.

5. Ich denke: Wenn überhaupt, hat nur die vorgeschlagene Netzvariante vor dem Volk eine Chance, und zwar in der natürlichen Etappierung Lötschberg/Gotthard, als Konsequenz noch zu lösender geologischer Probleme am Gotthard – unabhängig von einem Entscheid zu einem späteren Zeitpunkt in einer veränderten politischen Situation.

Ich bitte Sie, meinen Streichungsantrag zu unterstützen.

Epiney Simon (C, VS): Au nom du groupe démocrate-chrétien, je vous demande de suivre les propositions Pellli et Loretan Otto, dans la mesure où elles garantissent au canton du Tessin, dans le cadre de l'adoption de la variante en réseau, de ne pas être préterité le cas échéant par la notion de besoin.

Vous savez que le peuple s'est prononcé en 1992 pour la variante en réseau. Il a donc confirmé la position du Parlement qui avait estimé et justifié que la variante en réseau était la seule praticable. Dès lors, il s'agit ici de donner cette garantie déjà dans l'article constitutionnel, afin que l'on ne remette plus en cause, si le Gotthard devait être retardé pour des raisons géologiques, sa justification.

Je vous rappelle que la variante en réseau – on l'a constaté ce matin – est le prix à payer pour consolider l'unité fragile de notre pays où nous avons trop tendance à vivre les uns à côté des autres, plutôt que les uns avec les autres. La variante en réseau est également le prix à payer pour respecter nos engagements internationaux et pour favoriser le transfert du trafic poids lourds au rail.

Par cette suppression dans l'article constitutionnel de la notion de besoin, nous levons toute ambiguïté et faisons définitivement taire les fossoyeurs de la cohésion de ce pays qui fomentent depuis quelques jours la guerre des axes et des priorités en opposant entre eux deux axes qui sont complémentaires et qui n'entreront par contre en fonction qu'entre 2005 et 2015.

A l'instar des autoroutes, nous construisons ces tunnels sur une longue période et pour nos enfants. Cette bataille de tranchées à laquelle nous avons tendance à assister déshonore le Parlement, discrédite notre travail et désavoue injustement le travail remarquable de notre commission – à laquelle je n'appartiens pas d'ailleurs.

Il est dès lors de notre responsabilité de fixer les règles du jeu, à savoir d'accepter le principe de construire deux axes dont la mise en service dépendra toutefois des conditions techniques et géologiques, et de la sorte de réduire au silence ceux qui par attachement au Réduit national, ou tout simplement par intérêt, voire par crainte de surprises géologiques, veulent jouer la loi du plus fort contre la paix confédérale. Les propositions Pellli et Loretan Otto sont de nature à renforcer la variante en réseau et à donner en tout état de cause au canton du Tessin les garanties qu'il attend.

Steinemann Walter (F, SG): Merkwürdigerweise will Herr Loretan Otto und wollen viele andere in diesem Saal nicht die

zwingende Kardinalfrage stellen, ob wir neue Tunnels wirklich brauchen. Nur weil der Bundesrat aus nicht nachvollziehbaren Gründen der EU zugesagt hat, für den Transitverkehr solche zu bauen, ist der Bedarf noch lange nicht ausgewiesen. Wir können das Geld dafür gar nicht aufbringen, ohne der Wirtschaft und dem Steuerzahler grössten Schaden zuzufügen.

Weshalb diskutieren wir eigentlich über etwas, das das Schweizervolk in diesem Ausmass der Kosten gar nicht will? Wir brauchen zurzeit überhaupt keine neuen Bahnkapazitäten zu bauen. Es fehlt nämlich ganz einfach die Nachfrage nach Transportfracht, um die in den Köpfen ausgeheckten Tunnels auszulasten. Darum wollen viele keinen Bedarf abklären. Das ist nicht nur unsere volle Überzeugung, sondern sauber belegbar.

Die neuesten Zahlen zeigen klar, dass der Transitverkehr Nord-Süd über Österreich abgewickelt wird. Er hat dort um 11,4 Prozent zugenommen, während die rollende Landstrasse Basel-Lugano um 3 Prozent und Freiburg-Lugano um 15,6 Prozent abgenommen hat. Schon 1980 war die Schienenkapazität für die Gütertransporte durch die Schweiz erst zur Hälfte ausgelastet. Und die Milliarden, die der Staat selther in die Doppelspur am Lötschberg und den Huckepackverkehr am Gotthard gebuttert hat, haben dafür gesorgt, dass dem so geblieben ist.

Vor allem muss vor einem Baubeschluss zuerst die Frage beantwortet werden, woher der zusätzliche Güter- und Passagierverkehr kommen soll, um das Mammutprojekt auszulasten. Heute, wie ich schon gesagt habe, ist auf Jahrzehnte hinaus kein Bedarf an Alpentunnels absehbar. Die verkehrspolitischen Bedürfnisse in Europa haben sich nach der Wende im Osten verlagert. Die Fixierung auf die Nord-Süd-Achse hat durch die neue West-Ost-Ausrichtung an Bedeutung verloren. Ein zwingend nötiger Bedürfnisnachweis für das geplante gigantische Nord-Süd-Bauwerk Neat konnte bis heute nicht erbracht werden.

Es ist doch ein Wahnsinn, ohne echte Bedürfnisse ein Milliardenprojekt anzugehen, welches sicher ins Desaster führt! Trotzdem wollen viele von Ihnen hier im Saal daran festhalten. Für uns ist das schwer nachvollziehbar. Es wird wohl daran liegen, dass von Ihnen keine grösseren eigenen finanziellen Leistungen erbracht werden müssen.

Ich bitte Sie sehr, den Antrag Loretan Otto keinesfalls gutzuheissen.

Marti Werner (S, GL): Im Namen der SP-Fraktion ersuche ich Sie dringend, dem Konzept der Mehrheit zu folgen und dabei zu bleiben, ansonsten wir in die Absturzzone geraten. Deswegen muss man sich bewusst sein.

Wenn wir dem Antrag Pellli und dann erst recht dem Antrag Loretan folgen – zu letzterem werde ich auch noch Stellung nehmen –, besteht die reale Gefahr, dass wir letztlich ein Resultat à la Ständerat haben werden, ein Resultat, in dem man alles auf einmal realisieren will, was im Volk aber nie eine Mehrheit finden wird. Demzufolge steuert der Antrag Pellli, verbunden mit dem Antrag Loretan, die Voriage auf die schiefe Bahn.

Wenn nun Herr Pellli beim Verfassungsartikel einfach diesen Satz herausreisst, muss er sich bewusst sein, dass dann die Voriage nicht mehr mit dem Bundesbeschluss B übereinstimmt, wo wir eben in Artikel 10bis genau die entsprechende, parallele Bestimmung haben, dass das Parlament durch einfachen Bundesbeschluss die zweite Etappe freigeben soll.

Es ist nicht einzusehen, weshalb man dem Volk nicht im Rahmen einer obligatorischen Volksabstimmung anhand des Verfassungsartikels klarmachen und darlegen soll, wie man vorgehen will, dass man zuerst das eine und dann durch einen zweiten Beschluss das andere machen will.

Den Antrag Pellli, unterstützt durch die CVP-Fraktion, erachte ich deshalb als kontraproduktiv.

Noch gefährlicher und kontraproduktiver ist der Antrag Loretan. Herr Loretan, weder Sie noch ich, noch die CVP-Fraktion, noch die SP-Fraktion werden eine Bahn bauen, für die kein Bedarf besteht. Wir werden diese Neat sicher nur bauen,

wenn dafür ein Bedarf besteht, sei das nun für die Lötschbergachse, sei das für die Gotthardachse. Wenn Sie den Bedarfsnachweis aus der Verfassung herausbrechen, liefern Sie sich an Messer der Freiheits-Partei, die dann zu Recht darauf hinweist, dass die Damen und Herren, die Milliarden von Franken für Bahnen ausgeben wollen, diese auch ausgeben wollen, wenn nicht einmal ein Bedarf dafür besteht. Machen Sie diesen Fehler nicht! Man muss doch nicht immer selbst die grössten Fehler machen. Es genügt doch, wenn der Gegner Fehler macht, die man ausnutzen kann.

Ich ersuche Sie deshalb, den Antrag Loretan abzulehnen. Wir wollen eine Neat nur bauen, wenn dafür ein Bedarf besteht. Dafür stehen wir ein, und das soll auch in der Verfassung im Klartext stehen und als Grundlage für die obligatorische Volksabstimmung dienen.

Seller Hanspeter (V, BE): Was da vorgeschlagen wird, ist in der Tat ein Spiel mit dem demokratischen Feuer. Ich möchte Sie warnen, in der Verfassung, über die das Volk abstimmen muss – und dieser Verfassungsartikel stellt einen enorm wichtigen Bestandteil dar –, diese Streichungen vorzunehmen; das erachte ich als gefährlich. Dann können Sie wirklich die ganze Neat begraben und die Maschinenisten und Bauunternehmungen schon jetzt wegschicken.

Welches Volk ist bereit, etwas zu bauen, wofür der Bedarf nicht nachgewiesen ist? Das macht in der heutigen Zeit kein Unternehmer, das macht keine Gemeinde, das kann sich kein Kanton leisten. Der Bund will hier mit dem schlechten Beispiel vorangehen – das darf doch nicht passieren! Ich bitte Sie eindringlich, diese beiden Anträge abzulehnen. Wenn Sie Ihnen zustimmen, dann provozieren Sie auch gleich ein Nein des Volkes.

Friderici Charles (L, VD): A l'article 23 alinéa 4, le groupe libéral vous propose de ne pas suivre la proposition Pellli. En effet, en biffant la troisième phrase qui précise que «dans le cadre du projet NLFA, les phases de la construction et le calendrier seront définis dans des arrêtés fédéraux simples», on enlève tout pouvoir aux Chambres fédérales. En effet, le Conseil fédéral deviendrait seul compétent pour déterminer les différentes étapes des nouvelles lignes ferroviaires alpines.

Le groupe libéral vous propose également de ne pas suivre la proposition Loretan Otto. S'il n'y a plus nécessité de prouver le besoin de la construction, alors à ce moment-là, je crois qu'on pourrait construire tout et n'importe quoi au mépris de la situation financière, non seulement de la Confédération, mais aussi de l'économie qui devra prendre en charge l'ensemble de ce projet, comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire à cette tribune.

Dans cette optique, le groupe libéral vous propose de refuser ces deux propositions.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich möchte zum Antrag Pellli etwas sagen: Die Befürchtungen, dass man das ganze Werk gefährde, sind völlig unbegründet. Systematisch kann man diesen Satz durchaus streichen. Es ist so, dass in Absatz 4 zunächst festgehalten wird, dass die vier Eisenbahn-Grossprojekte in allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen geregelt werden. Bei der Neat ist das tatsächlich der Fall. Wir werden über diesen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss gleich anschliessend sprechen. Dort heisst es beispielsweise in Artikel 10bis gemäss Antrag der Mehrheit der Kommission, dass das Parlament diese zweite Phase durch einen einfachen Bundesbeschluss einleiten kann. Wir sind aber völlig frei, gestützt auf diese Verfassungskompetenz im allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss bei jedem einzelnen Projekt zu sagen, wie es im Detail geregelt bzw. abgewickelt werden muss. Der Satz, den wir in der Kommission beschlossen haben, bevor wir über den Alpentransitbeschluss gesprochen haben, ist also durch all das, was wir in diesem Beschluss gesagt haben, überflüssig geworden.

Ich bitte Sie, dem Antrag Pellli zu folgen. Sie können das ohne Bedenken tun!

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Je m'exprimerai au sujet de la proposition Loretan Otto.

M. Loretan propose de supprimer la mention de la nécessité d'établir le besoin et la maturité des projets. C'est une déclaration de principe, qui vaut pour les quatre grands projets, au sujet de laquelle, même en suivant le raisonnement de M. Loretan, on doit se demander si sa présence ne va justement pas dans le sens qu'il souhaite.

Si cette mention est absente, a fortiori on aura des doutes quant à ce qui se fera, et M. Loretan souhaite savoir ce qui se fera. Ce qui se fera, c'est ce qui est nécessaire et ce qui est prêt à être réalisé. Je crois qu'il serait suicidaire de renoncer à l'affirmer clairement dans un projet d'une importance pareille. Nous ne devons pas craindre de dire qu'il y a une clause de cette nature-là qui doit être remplie.

Les besoins sont établis en ce qui concerne la NLFA et «Rail 2000» puisque les projets que nous vous soumettons sont prêts à la réalisation.

Je crois qu'il y a quand même une confusion qu'il ne faut pas faire. Dans la manière de présenter le projet, il a quelquefois été imaginé qu'une première étape serait réalisée sans passer par une certaine clause du besoin et ensuite qu'on mettrait une clause du besoin impérative et difficile à franchir pour une deuxième étape. C'est un raisonnement que nous aurons lorsque nous discuterons de l'article 10bis (arrêté B), ce n'est pas ici qu'il faut aborder cette problématique. A l'article 10bis, il faudra veiller à ce que tous les projets bénéficient d'un traitement équitable. C'est le cas ici, les quatre grands projets bénéficient d'un traitement équitable, la nécessité d'établir le besoin et la maturité.

C'est la raison pour laquelle je vous prie, au nom de la commission, de refuser la proposition Loretan Otto.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Antrag Loretan könnte in der Tat den Eindruck erwecken, dass Jewellen ohne das Vorhandensein eines Bedarfs ein Bauprojekt in Angriff genommen würde. Deswegen sollte er abgelehnt werden.

Die Netzvariante wird durch die Ihnen jetzt beantragte Bestimmung nicht in Frage gestellt, da Sie nach dem Verfassungsartikel ohnehin über den Lötschberg abstimmen werden.

Was den Gotthard betrifft, habe ich Ihnen heute morgen die Intentionen des Bundesrates genannt: Sobald die geologischen und die damit verbundenen finanziellen Fragen geklärt sind, wird der Gotthard Ihnen ohne Prüfung eines allfälligen weiteren Bedarfs oder einer Veränderung des heute angenommenen Bedarfs als Projekt vorgelegt werden.

Die Netzvariante ist also nicht zur Diskussion gestellt. Es geht aber noch um andere Projekte, und diese sollen nur bei Bedarf tatsächlich gebaut werden.

Der Antrag Pelli würde es ermöglichen, dass der Bundesrat über Bauphasen und über den Zeitplan entscheiden könnte. Da muss ich vielleicht meine Interessenbindungen offenlegen: Ich bin Mitglied der Bundesrates, und wenn man ihm eine Kompetenz geben will, dann nimmt er sie immer gerne. Sie kommen ja dann bei der Kreditfreigabe ohnehin noch zum Zuge.

Loretan Otto (C, VS): Nach den klaren Zusicherungen des zuständigen Bundesrates, sofern die geologischen Schwierigkeiten behoben werden können – das war früher die Sorge der «Lötschbergler» und jetzt der «Gotthardler» –, werde unverzüglich mit dem Bau des Gotthards begonnen, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Präsidentin: Der Antrag Loretan Otto ist zurückgezogen worden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 116 Stimmen
Für den Antrag Pelli 43 Stimmen

Art. 23 Abs. 5 (neu)

Antrag der Kommission

Dieser Artikel gilt bis zum Abschluss der Bauarbeiten und der Finanzierung (Rückzahlung der Bevorschussung) der in Absatz 1 erwähnten Eisenbahn-Grossprojekte.

Art. 23 al. 5 (nouveau)

Proposition de la commission

Le présent article est valable jusqu'à l'achèvement des travaux de construction et du financement (remboursement des avances) des grands projets ferroviaires mentionnés à l'alinéa 1er.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 6 (neu)

Antrag der Kommission

Artikel 21 Absatz 7 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung wird aufgehoben.

Art. 23 al. 6 (nouveau)

Proposition de la commission

L'article 21 alinéa 7 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale est abrogé.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, nominatif

(Ref.: 0882)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Alder, Bangerter, Baumann Alexander, Baumann Ruedi, Bäumlín, Béguellín, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Burgen, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Columberg, Comby, Couchepin, de Dardel, Dettling, Diener, Dormann, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engler, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Fillez, Fischer-Seengen, Freund, Frey Claude, Gadient, Goll, Grendelmeler, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweller, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller, Kofmel, Kunz, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Marti Werner, Maspoli, Maury Pasquier, Meler Hans, Mühlemann, Müller Erich, Nabholz, Nebiker, Oehri, Ostermann, Phillipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmiad Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Strahm, Stump, Thanel, Theller, Thür, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vermot, Vogel, Volmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zbinden, Zwygart (139)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Dreher, Eggly, Friderici, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Leuba, Moser, Pini, Sandoz Suzette, Scheurer, Schüer, Steinemann, Steiner, Stucky (16)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Binder, Bortoluzzi, Bühmann, Föhn, Frey Walter, Maurer, Pelli, Speck, Teuscher, Vetterli (10)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Aregger, Banga, Baumann Stephanie, Baumberger, Blocher, Borer, Christen, David, Deiss, Engelberger,

Eymann, Fasel, Fehr Hans, Fischer-Hägglingsen, Fritschi, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Haering Binder, Hochreutener, Imhof, Jeanprêtre, Kühne, Lachat, Maître, Meier Samuel, Meyer Theo, Müller-Hemmi, Scherrer Jürg, Straumann, Suter, Waber, Ziegler (34)

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

Präsidentin: Weiteres Vorgehen: Heute abend sollten wir die Beratung noch bis und mit Artikel 9 des Beschlusses B fortsetzen, damit wir morgen mit Artikel 10bis weiterfahren können. Auf Anregung aus der Mitte des Rates werden die Fraktionssprecher bei Artikel 10bis 10 Minuten sprechen können.

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I Introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Loeb

.... Dieses soll einen leistungsfähigen, frei zugänglichen Schienekorridor

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Loeb

.... Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant et libre d'accès

Loeb François (R, BE): Ich schlage Ihnen vor, eine Einfügung zu machen, und zwar im letzten Satz: Statt «dieses soll einen leistungsfähigen Schienekorridor sicherstellen» möchte ich «dieses soll einen leistungsfähigen, frei zugänglichen Schienekorridor sicherstellen» sagen. Nur die beiden Worte «frei zugänglichen» möchte ich eingefügt haben.

Warum? Wir haben eine Bahnreform vor uns, Herr Bundesrat Leuenberger hat mir dies ja auch bestätigt, die den freien Zugang vorsieht. Wenn wir nun ein solches Bauwerk beschliessen, haben wir den freien Zugang vor der Beratung der Bahnreform in diese Vorlage über den Bau der Neat hineinzu nehmen, damit klar ist, was unsere Konzeption in der Zukunft sein wird: dass eben diese Möglichkeit des frei zugänglichen Schienekorridors im Beschluss festgeschrieben wird. Ich bitte Sie also, diesem Antrag zuzustimmen, der eigentlich genau in der Richtung geht, die wir wollen: in Richtung der Bahnreform.

Präsidentin: Die Fraktionen der FDP und der SVP teilen mit, dass sie dem Antrag Loeb zustimmen.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Herr Loeb, der ja ein begnadeter Geschäftsmann ist, würde in seinem Schaufenster nie eine Ware ausstellen, die er noch nicht verkaufen kann. Er stellt nur Waren ins Schaufenster, die dann von den

Kundinnen und Kunden auch bei ihm eingekauft werden können. Hier nehmen Sie etwas vorweg, das überhaupt noch nicht beschlossen ist. Herr Loeb, Sie haben die Bahnreform erwähnt: Wenn die Bahnreform so beschlossen wird, wie das der Bundesrat vorsieht, ist es selbstverständlich, dass diese Basislinien dereinst auch frei zugänglich sein werden. Dann wird das im Gesetz betreffend die Bahnreform stehen. Zuerst sollten wir das mit dem zuständigen Gesetz beschliessen und nicht etwas so husch, husch vorwegnehmen, das noch gar nicht auf dem Tisch liegt und noch nicht beschlossen ist. Daher ist das eine Ware, die Sie uns anpreisen, welche Sie noch gar nicht verkaufen können.

Ich bitte Sie daher, diesen Antrag abzulehnen. So gut er auch gemeint ist; er passt hier nicht hinein.

Binder Max (V, ZH): Herr Hubacher, Sie haben jetzt gesagt, mit diesem Antrag werde etwas stipuliert, das noch nicht vorhanden sei. Ich frage Sie, wie sich das damit vereinbaren lässt, dass wir im Finanzierungsbeschluss etlichen Dingen zugestimmt haben, deren Einführung noch nicht beschlossen ist. Dort haben Sie sich nicht in ähnlicher Weise geäussert: Bei der Alpentransitabgabe nicht und bei der LSVA nicht. Wir haben das alles noch nicht beschlossen. Jetzt kommen Sie und sagen, dieses hier sei noch nicht beschlossen.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Wir haben bei der LSVA, das wissen Sie, Herr Binder, eine Verfassungsgrundlage, wir haben bereits einen Beschluss des Ständerates, wir haben einen Verfassungsauftrag vom Souverän. Daher ist es natürlich eine völlig andere Situation. Herr Loeb hat vor etwas Angst, wovor er gar keine Angst haben muss: Die Entwicklung geht ja in die Richtung, dass die Bahn europäisch frei zugänglich sein wird; da muss sich die Schweiz selbstverständlich anschliessen. Aber er ist manchmal ein sehr Ungeduldiger; ich möchte, dass er Geduld aufbringt, bis wir diese Bahnreform beschlossen haben. Wir werden nicht zu spät kommen, weil diese beiden Basislinien doch nicht schon übermorgen eröffnet sein werden.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich beantrage Ihnen, den Antrag abzulehnen. Tatsächlich soll die Geschichte in der Bahnreform geregelt werden, und dort ist nicht der vollständig freie, sondern der differenzierte Zugang zur Schiene sichergestellt. Im Personenverkehr erfolgt nur ein beschränkter Zugang, im Güterverkehr geht die Sache sehr viel weiter. Zur Frage von Herrn Binder: So, wie der Antrag Loeb formuliert ist, müsste der freie Zugang positiv sichergestellt werden – das wäre eine positiv-rechtliche Verpflichtung. Bei der Finanzierung, über die wir vorher entschieden haben, der LSVA und der ATA – letztere wurde jetzt zwar wieder herausgekippert – wären die Finanzierungsmöglichkeiten einfach dahingefallen, wenn die gesetzliche Grundlage nicht geschaffen worden wäre. Ich habe das bei der Behandlung der ATA gesagt. Dort hat das keinerlei präjudizielle Wirkung. Aber hier hätte es eine präjudizielle Wirkung.

Sie müssen sehen, dass der freie Zugang zum Schienenverkehr, obwohl ihn der Bundesrat befürwortet, umstritten ist. Wir werden noch heftige Diskussionen darüber haben. Die Gegnerschaft der Neat-Vorlage würde grösser, wenn eine solch umstrittene Bestimmung aufgenommen würde. Deswegen bitte ich Sie um Ablehnung.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

81 Stimmen

Für den Antrag Loeb

52 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

.... geeignete flankierende Massnahmen

Art. 2

Proposition de la commission

.... des mesures d'appoint appropriées

Angenommen – Adopté

Art. 3*Antrag der Kommission*

Aufheben

Proposition de la commission

Abroger

*Angenommen – Adopté***Art. 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 4bis (neu)***Antrag der Kommission*

Titel

Neat-Konzept

Wortlaut

Das Neat-Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem sowie den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard.

Antrag Pellli

«Lötschberg-Simplon» durch «Lötschberg» ersetzen

Antrag der liberalen Fraktion

Titel

Neat-Konzept

Wortlaut

Das Neat-Konzept umfasst den Ausbau einer Transitachse durch die Alpen.

Art. 4bis (nouveau)*Proposition de la commission*

Titre

Projet de la NLFA

Texte

Le projet de la NLFA prévoit la construction des lignes de transit du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon en tant que système global, ainsi qu'un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe du Saint-Gothard.

Proposition Pellli

Remplacer «Lötschberg-Simplon» par «Lötschberg»

Proposition du groupe libéral

Titre

Projet de la NLFA

Texte

Le projet de la NLFA prévoit la construction d'une ligne de transit à travers les Alpes.

Pellli Fulvio (R, TI): Pardonnez-moi si je me suis permis de vous proposer cette petite correction du texte de l'article 4bis proposé par la commission. Seulement dans cet article, on prévoit la ligne de transit du «Lötschberg-Simplon» en tant qu'axe de transit à construire. Le projet du Conseil fédéral prévoyait, à l'article 3 lettre a, «l'amélioration» des axes de transit du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon, et non la «construction». Dans la version allemande, la situation est différente, car on n'a pas changé de mot et on a gardé celui d'«Ausbau», qui est un peu moins clair.

Dans le projet du Conseil fédéral, le texte était correct. Parallelement, est correct le texte de l'article 5bis proposé par la commission, où l'on dit qu'il est nécessaire de garantir le raccordement de la ligne du «Lötschberg» à la ligne du Simplon. Pourquoi donc, à l'article 4bis, on a prévu la construction d'une ligne Lötschberg-Simplon? Faute d'attention? Réserve mentale? Arrière-pensée? Dans ce sens, petite gaffe? Ce n'est pas important de le savoir. L'important, c'est de corriger le texte en éliminant une ambiguïté qui pourrait laisser penser

qu'il y a, dans ce Parlement, quelqu'un qui dit vouloir une variante en réseau, mais ne veut qu'une solution, la ligne Lötschberg-Simplon. C'est peut-être l'absence de clarté de beaucoup de nos collègues vis-à-vis de la solution de fond, dont le réseau, qui a empêché jusqu'à maintenant de conduire sur le projet des transversales alpines une discussion rationnelle et transparente, et de débattre sérieusement des avantages et des inconvénients des différentes solutions.

Cela a donné l'impression qu'on essaie de prendre des solutions réversibles en renvoyant au futur tout ce qu'il est difficile de décider maintenant. Ce régime de fiction dans lequel s'insèrent aussi certaines tentatives de profiter des bilatérales, de l'accord de transit avec l'Europe et des difficultés géologiques, connues depuis toujours dans la faille de Plora, pour forcer nos décisions, risque de nous faire perdre de vue l'importance de la décision qu'on doit prendre pour l'avenir de notre pays et des générations futures. La variante en réseau est une nécessité technique et politique.

Die Netzlösung ist eine technische und staatspolitische Notwendigkeit. Dass sie staatspolitisch notwendig ist, verstehen wir alle, auch wenn manche von uns glauben – und meines Erachtens irren sie sich –, das Volk sei vielmehr wegen der Kostenfrage besorgt als wegen den Beziehungen zwischen unseren Landesteilen. Dass zur Schweiz auch das Tessin, das Wallis und die Welschen gehören, wissen alle Schweizer sehr gut. Im Falle einer Volksabstimmung wird es einleuchtend erscheinen.

Aber auch technisch brauchen wir die Netzlösung, insbesondere weil trotz aller europäischen Widerstände und aller Kämpfe, die die Interessenvertreter führen werden, die Zukunft von Alptransit nicht den Lastwagen, sondern den Bahnen gehört. Nur wer kurzfristig denkt, nur wer so denkt wie diejenigen, die sich schon während des letzten Jahrhunderts dem Ausbau des Bahnnetzes widersetzt haben, kann behaupten, die heutigen Rentabilitätsstudien seien vollständig glaubwürdig. Es sind Studien, die politisch motiviert sind. Sie sind Mittel zum Zweck und deshalb schlecht ausgegebenes Geld.

Eine gute Lösung des Problems Alptransit ist heute nur möglich, wenn wir an die Zukunft glauben, wenn wir eine bessere Zukunft bauen wollen und wenn wir weder vor der Zukunft noch vor dem Volk Angst haben. Das Volk war vor einigen Jahren viel mutiger, als wir es heute sind!

Leuba Jean-François (L, VD): Bien que la proposition du groupe libéral que j'ai l'honneur de défendre ici comporte la modification de 13 articles de l'arrêté, elle est en réalité très simple. Elle revient à ne construire pour le moment qu'une seule transversale alpine, sans préciser laquelle, exactement comme le propose la Commission des finances de notre Conseil.

Monsieur le Conseiller fédéral, le moment est venu de parler vrai, comme disait Michel Rocard. Il faut se demander de quoi il s'agit.

Pour le groupe libéral, la NLFA doit poursuivre un seul objectif: transporter à travers les Alpes les marchandises, et subsidiairement les voyageurs, du trafic nord-sud en déchargeant autant que faire se peut le trafic routier pour des motifs écologiques et politiques. Nous adhérons donc, en moins de mots, mais intégralement, à l'article 1er de l'arrêté.

Mais les dérapages ont commencé lorsqu'on a voulu, au-delà du but clair de la NLFA, donner un sucre à chaque région pour s'attirer les faveurs des citoyens de tout le pays. Au lieu de réaliser – je cite l'article 1er – «un projet de grande ampleur» qui devait servir un intérêt national supérieur, on a déclenché une misérable guerre, puérile et dispendieuse, entre «gothardistes» et «lötschbergiens».

M. Villiger, conseiller fédéral, a déclaré lundi que le ménage fédéral ressemblait à un avion s'approchant dangereusement d'une falaise et dans lequel les passagers se disputeraient sur le menu ou pour une place à la fenêtre. Aucune image ne nous paraît plus judicieuse pour décrire ce qui se passe ici depuis le Conseil fédéral jusqu'au Parlement, et vous verrez dans la suite de la discussion que ce ne sera pas triste.

Avec nos deux lignes de faite et un tunnel de base, nous sommes en mesure de faire passer à travers les Alpes tout

ce que nous devons y faire passer par le rail, jusqu'aux environs de l'an 2030 au moins. Pourquoi voulez-vous décider aujourd'hui de construire deux transversales alpines? Que diriez-vous si vous étiez un industriel à qui un vendeur proposerait deux machines, en vous disant qu'il ne sait pas si elles sont très utiles, qu'en tout cas elles ne seront pas rentables, mais qu'il faut en acheter deux parce que chaque chef de vos deux ateliers veut la sienne?

Le projet adopté par le peuple en 1992 apparaît aujourd'hui à tous les observateurs et au Conseil fédéral lui-même comme pharaonique et sous-estimé financièrement. Il est insupportable pour un Etat qui n'est pas en mesure d'achever son réseau autoroutier dans les délais prévus et comme exigé par notre Parlement et pour des citoyens qui rechignent à payer de nouveaux impôts. Le Conseil fédéral ne peut pas, dans un même temps, annoncer un programme d'économies drastique et proposer la construction de deux tunnels dont la nécessité n'est pas démontrée. Il doit choisir un tracé, Monsieur le Conseiller fédéral, motiver son choix avec précision, conviction et sans faux-fuyant, et affronter Parlement et peuple avec ce choix. C'est ce que nous demandons au Conseil fédéral.

Ce qui intéresse nos partenaires de l'accord sur le transit, ce n'est pas prioritairement deux tunnels, mais le passage à travers les Alpes des marchandises, de manière sûre et à un prix modéré. Nous pourrions certainement mieux relancer nos négociations bilatérales avec un projet derrière lequel on trouverait Gouvernement, Parlement et peuple, plutôt qu'avec une vaine hésitation entre tunnels de base et voies d'accès. Choisir, c'est éliminer. En éliminant, on fait certainement des mécontents. Mais c'est aussi la grandeur d'un Gouvernement de discerner l'intérêt national et de le défendre face aux intérêts particuliers.

Nous savons bien que notre proposition ne sera probablement pas reçue aujourd'hui dans la guerre entre «gothardistes» et «lötschbergiens», mais nous prenons date. Plus tôt une majorité comprendra qu'il faut revoir le projet dans le sens indiqué, moindre sera le dommage pour notre pays, car il n'est pas nécessaire d'être grand clerc pour vous assurer, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous allez aujourd'hui droit dans le mur, ou dans la falaise dont parlait M. Villiger. Nous ne sommes plus en 1992, après cinq années supplémentaires de récession. Il ne suffira d'ailleurs pas de dire que nous avons trouvé un bon financement, il faudra dire ce que coûte le projet, et c'est là que le peuple nous attend. Voulons-nous vraiment attendre que le peuple nous refuse le financement de ce projet démesuré, ou sommes-nous capables aujourd'hui d'imposer au Conseil fédéral de choisir? C'est la question simple que nous vous posons en vous soumettant notre amendement.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, diesen Antrag der liberalen Fraktion abzulehnen. Die FDP-Fraktion ist für die gestaffelte Realisierung der Neat-Netzvariante.

Über die verschiedenen Bauphasen werden wir morgen ausführlich bei Artikel 10bis diskutieren. Beim Artikel 4bis geht es um das Neat-Konzept, und wenn wir hier zugunsten des Antrags der liberalen Fraktion entscheiden, entscheiden wir uns für eine Achse und müssen morgen nicht mehr über verschiedene Varianten sprechen. Die liberale Fraktion will ganz eindeutig die Konzentration auf eine Achse und vergisst das gesamte Konzept des Mischverkehrs, das wir heute morgen ausführlich besprochen haben. Mischverkehr bedeutet, dass auf beiden Achsen sowohl Regionalpersonenzüge wie auch Schnellzüge und langsame Güterzüge geführt werden. Damit wird das Einzugsgebiet eines grossen Teils der Schweiz abgedeckt.

Ich finde es deshalb falsch, dass wir jetzt über dieses Konzept der liberalen Fraktion sprechen, weil wir uns da nur auf eine Achse konzentrieren.

Ich bitte Sie also, diesen Antrag abzulehnen und morgen dann ausgiebig, wie wir das vorgesehen haben, über die verschiedenen Möglichkeiten zu sprechen.

Dem Antrag Pellli bitten wir Sie zuzustimmen, obwohl wir da keine Unstimmigkeiten unter den «Lötschbergianern» provozieren wollen, nur weil man jetzt nicht mehr von der Lötschberg-Simplon-Achse, sondern nur noch von der Lötschbergachse sprechen will. Ich bin der Meinung, dass jetzt in diesem Konzept ohne weiteres von der Lötschbergachse gesprochen werden kann.

Wir bitten Sie also, dem Antrag Pellli zuzustimmen und den Antrag der liberalen Fraktion abzulehnen.

Ratti Remigio (C, TI): Au nom du groupe démocrate-chrétien, je soutiens vivement la variante en réseau. Ceci pour les raisons suivantes:

1. Il ne faut pas réduire le problème des transversales alpines au seul thème du trafic marchandises. Le grand absent dans cette discussion est le trafic des personnes. Les dernières expertises ont bien souligné sa sous-estimation. Or, si l'on pense à la congestion progressive des autoroutes, celle du Gothard en premier, ainsi qu'à l'encombrement de nos aéroports, Kloten en tête, et à notre voisin méridional, la Lombardie avec ses 10 millions d'habitants, et à une métropole, celle de Milan qui encadre avec celle de Francfort celle de Zurich, on peut bien se convaincre qu'une variante moderne en réseau, réalisée progressivement, est bien celle qui prend le mieux en compte les intérêts de notre mobilité interrégionale des prochaines décennies.

2. L'attractivité du chemin de fer est liée, comme pour les autoroutes, à ses caractéristiques en tant que système, et non pas en tant que couloir de transit. Dans le contexte helvétique, une solution alpine en réseau permet de sauvegarder et de renouveler l'ensemble du système ferroviaire, aussi bien sur le plan suisse que sur le plan de nos relations transfrontalières et internationales. Par exemple, sans le Lötschberg – et c'est un Tessinois qui vous le dit –, la liaison du Simplon serait condamnée à terme. Seule la synergie entre «Alptransit» et «Rail 2000» peut donner une meilleure rentabilité de cette dernière. C'est encore la variante en réseau qui permet une mise en exploitation progressive et donc une utilisation efficace des nouveaux investissements, ceci selon le principe de la planification permanente ou «rollende Planung». D'autre part, c'est encore la conception de système qui donne les meilleures garanties d'exploitation. Celle-ci doit être flexible, proche du marché, offrir des alternatives en cas de difficultés techniques.

3. La solution en réseau est celle qui a la rentabilité sociale la meilleure. Je dis bien «rentabilité sociale» et non pas «rentabilité financière». Cette dernière peut être appliquée à des tronçons particuliers ou à des fonctions pouvant faire l'objet d'un «outsourcing», en particulier les seuls tunnels. Mais l'ensemble d'un système infrastructurel fondamental, comme celui des communications de base, ne peut pas et ne sera jamais justifié en Suisse, ou ailleurs, seulement sur la base de considérations financières. Cela a été le cas pour le «Gothardbahn» du siècle dernier, et le sera pour l'«Alptransit» du XXI^e siècle. La solution de financement proposée par la commission, c'est-à-dire celle du fonds, permet de pouvoir conduire ce type de raisonnement en terme de rentabilité économique, sociale et environnementale. Certes, il faut reconnaître, comme plusieurs forces politiques l'ont indiqué, que la solution du fonds aurait pu et dû être plus large et courageuse. Mais elle va dans la juste direction et pourrait, demain, être mieux considérée dans une conception plus globale du financement et de la mobilité collective.

4. La solution en réseau stimule d'autres projets orientés sur une vision à long terme. Pour moi, c'est le point le plus important. Les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, on le dit, ont une valeur «staatspolitisch». Mais il convient de donner un sens noble à cette expression ainsi que de la concrétiser. Or, ce n'est pas un réflexe localiste ou régionaliste que d'affirmer que le Zimmerberg correspond non seulement à un petit segment de la ligne du Saint-Gothard, mais aussi à une pièce significative dans la stratégie de développement de la petite métropole zurichoise. Ou encore que le Lötschberg n'est pas seulement un tunnel pour le transit européen, mais aussi une liaison entre l'Oberland bernois

et le Haut-Valais, deux régions qui, autrement, se trouveraient un peu trop à l'écart des dynamiques régionales du Mittelland et de la région transfrontalière du croissant lémanique. Il en va de même avec les liaisons vers Stuttgart et Munich pour l'avenir de la Suisse orientale.

Enfin, le tunnel sous le Monte Ceneri ouvre une vision stratégique d'une nouvelle organisation du territoire non seulement tessinoise, mais de toute la région transfrontalière des trois lacs de Côme, Lugano et Majeur, une région de 2,7 millions d'habitants que l'histoire d'une frontière-barrière a tenue jusqu'ici cachée.

Qui ne voit pas, dans cette vision, un potentiel déterminant, afin que la Suisse du XXI^e siècle puisse compter sur de nouvelles entités régionales et intercanalales plus fortes et en position d'enrichir une nation qui doit être réinventée? Ayons le courage d'anticiper les bonnes propositions de la prochaine exposition nationale.

En conclusion, au nom du groupe démocrate-chrétien, je vous propose d'appuyer la proposition de la commission, c'est-à-dire la solution en réseau, au nom aussi d'une vision stratégique sur le futur.

Grendelmeier Verena (U, ZH): Ich habe es heute morgen gesagt: Wir werden den Antrag der liberalen Fraktion unterstützen, und ich äussere mich auch nur dazu.

Sehr viel Neues kann ich nicht sagen. Ich möchte nur daran erinnern, was die ursprüngliche Idee der Neat war: Der Alpenbasisdurchstich, eine schnelle, eine effiziente Bahn, ein Anschluss ans moderne Eisenbahnzeitalter. Dagegen ist niemand! Aber Sie wissen, was mit dieser grossen Idee in diesen beiden Fällen passiert ist. Es kamen diese ganzen regionalen Begehrlichkeiten dazu. Da erst ist der Wunsch nach dem neuen Lötschbergtunnel, ist die Idee der Netzvariante entstanden. Nicht, dass wir etwas gegen eine Lötschbergvariante hätten, aber dann inklusive Simplon, und nicht zusätzlich, sondern anstelle der Gotthardvariante. Oder dann einen Ausbau der Lötschberg-Scheitelstrecke als Zwischenlösung. Es genügt eine einzige Basistransversale. Die müssen wir nun bauen, und hinter dieser ursprünglichen Idee müssen wir stehen. Schauen Sie, ich versuche das mit einer kleinen Geschichte zu exemplifizieren. Sie erinnern sich vermutlich alle an die Geschichte von Odysseus und den Sirenen, die mit ihrem Gesang die Schiffe an die Klippen lockten, allwo die Schiffe jämmerlich zerschellten und untergingen. Dieser Gefahr eingedenk verstopfte der listreiche Odysseus seinen Schiffsfahrten die Ohren mit Wachs, auf dass sie die Sirenen nicht hörten; er selber, mit unverstopften Ohren, weil er selber den Gesang hören wollte, liess sich an den Mast binden, damit das Schiff eben nicht untergehen konnte. Das heisst: Was wir hier tun müssen, ist, den regionalen Sirenen widerstehen und uns an den Mast – d. h. an eine einzige Linie – binden. Das scheint mir für den heutigen Zeitpunkt richtig. Wenn wir diese Linie gebaut haben, dann sehen wir beispielsweise, wie weit der Ausbau gegen Osteuropa stattgefunden hat, wo vermutlich die grossen Märkte sein werden, und ob tatsächlich noch ein weiterer Alpendurchstich notwendig sein wird.

Sollte sich aussergewöhnlicherweise zeigen, dass durch die Aufnahme von Malta in die EU der Bedarf um eine weitere Linie als gerechtfertigt erscheint, dann können wir diese Diskussion hier wieder aufnehmen. Bauen wir jetzt das, wofür wir uns selber entschieden haben: eine effiziente Basisverbindung – egal welche, eine. Sollte sich herausstellen, dass es wegen der Ploramulde halt der Lötschberg ist, ist es halt der Lötschberg, aber dann bitte auch den Simplon! Sonst hat das Ganze keinen Sinn.

Ich bitte Sie, dem Antrag der liberalen Fraktion zuzustimmen.

Burgener Thomas (S, VS): Ich spreche nur zum Antrag Pellli, und zwar will ich nicht bis in die griechische Mythologie zurückgehen, wie das meine Vorrednerin getan hat.

In Artikel 4bis des Bundesbeschlusses hält die Kommission fest, dass das Neat-Konzept den Ausbau der Transitachsen umfasst, und zwar einerseits den Gotthard und andererseits den Lötschberg-Simplon.

Kollege Pellli schlägt in seinem Einzelantrag vor, den Ausdruck «Lötschberg-Simplon» durch «Lötschberg» zu ersetzen. Auf den ersten Blick könnte man meinen, das sei ein Antrag für die Redaktionskommission, aber dem ist nicht so. Der Simplontunnel bildet einen festen Bestandteil der Lötschbergachse. Auch der Transitvertrag hält fest, dass die Schweiz ein Angebot von Grenze zu Grenze bieten muss. Wenn Sie sich die Mühe genommen hätten, Herr Kollege Pellli, dann hätten Sie beim Studium der Oberwalliser Geographie festgestellt, dass der Lötschbergtunnel im Rhonetal zwischen Steg und Baltschieder endet und dort an die Simplonlinie angebunden wird und dass dieser Lötschbergtunnel eben nicht bis zur Grenze führt. Leider haben wir im Oberwallis noch keine freie Sicht aufs Mittelmeer.

Wenn wir heute dem Antrag Pellli zustimmen, schaffen wir gegenüber unseren Partnern beim Transitabkommen eine Unsicherheit, die uns nur Schwierigkeiten schaffen kann. Was den Simplon anbelangt, will ich nicht wiederholen, was Kollege Béguelin heute nachmittag bereits gesagt hat: Der Anschluss an das Netz der italienischen Eisenbahnen ist auf guten Wegen.

Marti Werner (S, GL): Die SP-Fraktion lehnt den Antrag der liberalen Fraktion klar ab. Wir suchen die Gründe für unsere Entschlüsse auch nicht in der Antike, Frau Grendelmeier, sondern wir sind der Auffassung, dass mit der Netzvariante, die wir voll und ganz unterstützen, für die Schweiz und für Europa ein modernes Verkehrssystem auf der Schiene zur Verfügung gestellt werden kann. Es geht aber um eine Netzvariante, die etappiert werden und klar Prioritäten aufweisen muss, einerseits mit dem Güterverkehr durch den Lötschberg und andererseits mit einer schnellen Personenbahn durch den Gotthard.

Ich finde es etwas bedauerlich, dass wir einen so umfassenden Antrag der liberalen Fraktion haben. Wir hatten ja auch einen Vertreter der liberalen Fraktion in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Ich meine, es wäre schon Aufgabe der Kommissionsmitglieder, solche Anträge in der Kommission zu stellen, damit man die Kommissionsberatungen nicht im Plenum wiederholen muss.

Binder Max (V, ZH): Ich spreche zuerst zu Artikel 4bis, zum Antrag Pellli. Ich habe Verständnis für den Antrag. Es ist nicht konsequent, wenn wir in irgendeinem Artikel «Lötschberg-Simplon» schreiben, aber das nur ein einziges Mal. In allen anderen Artikeln wird nur der Lötschberg oder die Lötschberg-Basislinie erwähnt, und es wird nirgendwo von Lötschberg-Simplon gesprochen. Unter anderem könnte es auch ein Signal an den Stimmbürger sein, dass wir sogar noch Ausbauten im Ausland finanzieren wollen.

Ich habe mit der Fraktion Rücksprache genommen, und ich denke, um der Klarheit willen wird die Mehrheit der SVP-Fraktion dem Antrag Pellli zustimmen.

Zum Antrag der liberalen Fraktion kann ich ihnen sagen, dass die SVP-Fraktion sehr geteilter Meinung ist. Es gibt Mitglieder der Fraktion, die diesem Antrag zustimmen werden, und andere, die ihn ablehnen. Aber ich glaube, wir können – auch im Sinne von Kollege Bezzola – sagen, dass wir morgen zum «pièce de résistance» in Artikel 10bis kommen; allenfalls ist dort noch das Anliegen zu verwirklichen, nur eine Linie zu bauen. Mit einer Zustimmung zum Antrag Pellli würden wir der Diskussion von morgen vorgehen, indem dann die Fronten noch mehr verhärtet wären.

Ich kann Ihnen keine abschliessende Meinung der SVP-Fraktion mitteilen. Sie werden diese bei der Abstimmung an der Anzeigetafel sehen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Je répondrai à la proposition Pellli et à celle du groupe libéral.

En ce qui concerne la proposition Pellli, on doit objectivement constater, en tout cas pour ce qui est de la version française, qu'il s'agit d'un problème rédactionnel. Il ne faut pas voir dans la mention «Lötschberg-Simplon» la volonté de soulever un problème de fond. Il n'a jamais été question, dans les discussions de la commission – personne ne l'a proposé ni même

évoqué – de construire un tunnel supplémentaire au Simplon. Il y a deux lignes, il y a deux tubes au Simplon, il y a des rampes sud dont on a déjà parlé abondamment, qui conviennent et qui permettent de garantir l'accès. Dès lors, je ne vois pas pour quelle raison il aurait été nécessaire d'évoquer une telle question.

La proposition Pellli va dans le sens d'une nécessité de lever cette équivoque et doit être acceptée. Cela doit faire partie de la mise au point rédactionnelle qui devra inmanquablement être opérée après l'acceptation des propositions qui vous sont soumises. Il ne faut pas, je le répète, y voir la volonté de soulever une problématique de fond.

En ce qui concerne la proposition du groupe libéral de construire, «pour le moment» dit-on – cela devra-t-il évoluer par la suite, on ignore quand –, un axe sans préciser lequel: c'est un choix que le groupe libéral fait d'aller devant le peuple sans dire clairement ce qu'on veut construire – parce qu'on n'a pas fait le choix de l'axe –, sans en connaître le coût et avec un principe de financement prévu pour une variante en réseau. Il y a donc inadéquation dans l'introduction d'une telle formule dans l'arrêté sur le transit alpin, car à un moment donné il ne correspondrait plus à ce qui a été voulu au travers du financement. Je crois qu'introduire une telle notion, c'est courir à la catastrophe. Cela conduira au rejet de la totalité du projet. Est-ce le but du groupe libéral? Je m'interroge.

La commission a fait des choix très clairs qui vous ont été proposés:

1. la variante en réseau – il est intéressant de répéter ce qu'a dit un Tessinois –, deux lignes de base, l'absence de l'une condamne l'autre;

2. c'est une réalisation échelonnée.

Je ne veux pas anticiper sur la discussion qui aura lieu demain à l'article 10bis (nouveau), parce que j'imagine qu'on assiste ici au retour par la petite porte d'une proposition quasiment de refus du projet. La commission a rejeté toutes les propositions qui ne tiennent pas compte des réalités politiques suisses, et n'importe quelle autre chose qu'une variante en réseau n'en tient pas compte.

C'est pourquoi je vous prie, au nom de la commission, de rejeter la proposition du groupe libéral.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Antrag Pellli: Die Formulierung «Lötschberg-Simplon», die wir jetzt haben, entspricht dem bisherigen Gesetzestext. Deswegen bitten wir Sie, diesen zu übernehmen – abgesehen davon, dass der Simplon tatsächlich eine notwendige Folge des Durchfahrens des Lötschbergs ist, wenn man in den Süden gelangen will. Zum Antrag der liberalen Fraktion: Deren Sprecher, Herr Leuba, hat hier gefordert – indem er Michel Rocard zitierete –, nun endlich Klartext zu sprechen. Ich vermisse den Klartext etwas in diesem Antrag, denn der lässt ja offen, welche Linie gebaut werden soll. So hoffe ich, dass eine Kumulation derjenigen Neinstimmen erfolgt, die jeweiligen Angst haben, ihr Tunnel würde auf der Strecke bleiben.

Ich habe heute morgen in der Eintretensdebatte zugunsten der Netzvariante gesprochen. Der Bundesrat und der Ständerat haben sich für die Netzvariante ausgesprochen. Das alles haben sie nicht nur in Kumulation regionaler Begehrlichkeiten getan, sondern weil erstens einmal der Personenverkehr und damit die regionale Anbindung verschiedener Regionen und nicht nur das Wirtschaftszentrum Zürich gefördert werden soll.

Es geht zweitens auch noch um etwas anderes, nämlich um das Sicherheitssystem. Frau Grendelmeler, Sie begründen Ihre Zustimmung zum Antrag der liberalen Fraktion mit Homer. Sie sagen, man solle doch einmal die Stelle mit Odysseus bei den Sirenen betrachten. Wissen Sie, warum Odysseus überhaupt in den Genuss dieser Sirenenesänge gekommen ist? Weil er dem Zyklopen entrinnen konnte. Und warum konnte er dem Zyklopen entrinnen? Dieser hatte nur ein Auge; das ist etwa gleichbedeutend, wie nur einen Tunnel zu haben. (*Heiterkeit*)

Wenn bei der einen Linie etwas geschieht: Wo kann dann ausgewichen werden? Der Zyklop konnte, weil er nur ein Auge hatte, Odysseus nie treffen. Odysseus umgekehrt konnte mit

einem einzigen Pfahl und einem Schlag – durch die Zerstörung eines Auges – die vollständige Blindheit des Zyklopen erreichen. Da sehen Sie, dass wir beide Tunnel brauchen. Ich bitte Sie, den Antrag der liberalen Fraktion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Kommission

90 Stimmen

Für den Antrag Pellli

65 Stimmen

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, nominatif

(Ref.: 0886)

Für den Antrag der Kommission stimmen:

Votent pour la proposition de la commission:

Aeppli, Aguet, Alder, Baumann Ruedi, Baumberger, Bäumlin, Béguellin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Bühner, Burgener, Caccia, Carobblo, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Columberg, Comby, Couchepin, de Dardel, Deliss, Dettling, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engler, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fillez, Föhn, Frey Claude, Gadiant, Goll, Gross Jost, Grossenbacher, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Peter, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Keller, Köfmeil, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Marti Werner, Maspoll, Maury Pasquier, Meyer Theo, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Oehrl, Ostermann, Pellli, Philipona, Pini, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Samuel, Schmiel Walter, Seler Hanspeter, Semadeni, Simon, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steiner, Strahm, Stump, Suter, Thanel, Theiler, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, Volmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Weyeneth, Wildmer, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (124)

Für den Antrag der liberalen Fraktion stimmen:

Votent pour la proposition du groupe libéral:

Baumann Alexander, Binder, Blocher, Bortoluzzi, Brunner Toni, Bühlmann, Diener, Dünki, Eggly, Eymann, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingsen, Freund, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Grendelmeler, Gros Jean-Michel, Hasler Ernst, Hess Otto, Hollenstein, Leuba, Maurer, Meier Hans, Pidoux, Ruckstuhl, Sandoz Suzette, Scheurer, Schläpfer, Speck, Stucky, Thür, Vetterli, Weigelt, Wiederkehr (35)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Fischer-Seengen

(1)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aregger, Banga, Bangarter, Baumann Stephanie, Borer, Christen, David, Dreher, Engelberger, Fasel, Fehr Hans, Fritschli, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Guisan, Gusset, Haering Binder, Hochreutener, Imhof, Jutzet, Maître, Meier Samuel, Moser, Nabholz, Nebiker, Raggenbass, Ruf, Scherrer Jürg, Schmid Odilo, Spielmann, Steinemann, Straumann, Teuscher, Tschuppert, Waber, Widrig, Zapfl, Ziegler (39)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith

(1)

Präsidentin: Damit sind auch die Anträge der liberalen Fraktion zu den Artikeln 5bis, 8bis und 9 erledigt.

Art. 5

Antrag der Kommission

Aufheben

Proposition de la commission

Abroger

Angenommen – Adopté

Art. 5bis (neu)**Antrag der Kommission****Mehrheit****Titel**

Finanzierte Neat-Investitionen

Wortlaut

Folgende Projekte des Neat-Konzeptes sind in der Finanzierungsregelung nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung eingeschlossen:

– Gotthard: Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wird durch einen Gotthardbasistunnel zwischen den Räumen Altdorf/Erstfeld und Bodio/Biasca, die Neubaustrecke bis in den Raum Giustiza sowie einen Ceneribasistunnel zwischen den Räumen Sant'Antonino/Cadenazzo und Lugano (Massagno)/Vezia einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

– Lötschberg: Das Netz der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) wird durch einen neuen, teilweise eingeleisig ausgerüsteten Lötschbergbasistunnel zwischen dem Raum Frutigen und dem Raum Steg/Baltschieder einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass der Anschluss an die Simplonlinie gewährleistet und ein Autoverlad möglich sind.

– Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerberg-tunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl/Baar einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ wird teilweise ausgebaut.

Minderheit

(Marti Werner, Bodenmann, Hämmerle, Herczog, Hubacher)

Titel

Finanzierte Neat-Investitionen

Wortlaut

....

– Gotthard: Das Netz der SBB wird durch eine neue Gotthardlinie erweitert. Die generelle Linienführung und Bahntechnik werden vom Parlament durch einfachen Bundesbeschluss festgelegt.

....

Antrag der liberalen Fraktion

Für den Ausbau einer Transitachse durch die Alpen legt der Bundesrat ein Konzept vor in Form eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses.

Antrag Steinegger

.... die Neubaustrecke bis in den Raum Giustizia, die Neubaustrecke zwischen Flüelen Nord und dem Gotthard-Basistunnel sowie einen Ceneri-Basistunnel ...

Antrag Hollenstein

.... und dem Raum Littl/Baar sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie, einschliesslich

Art. 5bis (nouveau)**Proposition de la commission****Majorité****Titre**

Investissements financés de la NLFA

Texte

Les projets suivants de la NLFA sont inclus dans le financement prévu par l'article 23 des dispositions transitaires de la constitution:

– Saint-Gothard: Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît d'une nouvelle ligne reliant Arth-Goldau à Lugano par un tunnel de base entre les régions d'Altdorf/Erstfeld et Bodio/Biasca, la nouvelle ligne jusqu'à la région de Giustizia, ainsi que du tunnel de base du Monte Ceneri reliant

la région de San Antonino/Cadenazzo à celle de Lugano (Massagno)/Vezia y compris les raccordements aux lignes existantes. Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci.

– Lötschberg: Le réseau de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) s'accroît d'une nouvelle ligne avec le tunnel de base du Lötschberg en partie à voie unique reliant la région de Frutigen à celle de Steg/Baltschieder y compris les raccordements aux lignes existantes. La nouvelle ligne doit être conçue de manière à garantir le raccordement à la ligne du Simplon et à rendre possible le chargement des véhicules routiers.

– Suisse orientale: La Confédération améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété par le nouveau tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Littl/Baar y compris les raccordements aux lignes existantes. Le tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ est en partie amélioré.

Minorité

(Marti Werner, Bodenmann, Hämmerle, Herczog, Hubacher)

Titre

Investissements financés de la NLFA

Texte

....

– Saint-Gothard: Le réseau des CFF est complété par une nouvelle ligne du Saint-Gothard. Le Parlement décide du tracé général et de la technique ferroviaire par voie d'arrêté fédéral simple.

....

Proposition du groupe libéral

Le Conseil fédéral présente un projet pour la construction d'une ligne de transit à travers les Alpes dans un arrêté fédéral de portée générale.

Proposition Steinegger

.... jusqu'à la région de Giustizia, la nouvelle ligne entre Flüelen nord et le tunnel de base du Saint-Gothard, ainsi que du tunnel de base du Monte Ceneri

Proposition Hollenstein

.... à celle de Littl/Baar ainsi qu'une jonction entre la ligne de la partie gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard, y compris les raccordements

Marti Werner (S, GL), Sprecher der Minderheit: Mit dem Minderheitsantrag schlagen wir Ihnen vor, die Linienführung der Gotthardlinie nicht derart örtlich zu fixieren, wie das die Mehrheit will. Dies aus folgendem Grund:

Ich bin der Auffassung, und auch die SP-Fraktion ist dieser Auffassung, dass die Gotthardlinie einen unverzichtbaren Teil der Neat darstellt. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass wir auf der Gotthardlinie erhebliche Probleme haben. Diese Probleme sind uns anlässlich der Sitzungen der Kommission dargestellt worden. Ich muss Ihnen sagen, als wir das erste Mal umfassend darüber orientiert worden sind, war ich erschüttert, und ich habe erhebliche Bedenken, ob die Gotthardlinie in dieser vorgesehenen Form überhaupt realisiert werden kann.

Was mich besonders erschüttert hat, ist der Lösungsansatz der SBB. Sie haben uns ein Gutachten vom 18. März 1997 unterbreitet mit dem Titel «Durchörterung der Pioramulde». Wenn Sie dieses Gutachten gelesen und kritisch angesehen haben, werden Sie meine Zweifel teilen. Von Seiten der Mehrheit wird nun gesagt werden, dass dieses Konzept der Durchörterung der Pioramulde vom «Worst case» ausgeht. Das ist aber mitnichten der Fall: Dieses Konzept der Durchörterung der Pioramulde ist ein «Best-case»-Szenario. Die Verhältnisse können noch bedeutend schlechter sein, als sie von den Experten angenommen wurden.

Ich will Ihnen nur zwei Details erwähnen, um diese These zu untermauern: Im Rahmen des Gutachtens gehen die Exper-

ten davon aus, dass wir in der kritischen Piorazone auf der Länge von 260 Meter einen Anteil von 25 Prozent zuckerförmigem Dolomit haben und einen Anteil von 75 Prozent Dolomitmfels. Die geologischen Verhältnisse können – das ist uns bei der Anhörung im Rahmen der Kommission auch bestätigt worden – bedeutend schlimmer sein. Wir können bis 80 Prozent zuckerförmigen Dolomit haben und lediglich 20 Prozent Felsstrukturen. Wir haben in diesem Bereich einen Druck von 130 Bar. Um diese Pioramulde zu durchstossen, um diese bautechnisch zu durchstossen, will man diesen Bergdruck auf 30 Bar absenken. Wenn Sie aber dieses Gutachten gelesen haben, sehen Sie nirgends, wie diese Absenkung des Druckes erfolgen soll. Im Gutachten heisst es dazu lediglich, Überlegungen und Schätzungen deuten darauf hin, dass man diesen Druck durch Ableitungen von Wasser reduzieren kann. Was geschieht aber, wenn dieser Druck nicht reduziert werden kann? Dann werden die Rahmenbedingungen für die Durchörterung der Pioramulde bedeutend schlechter sein.

Noch viel mehr zu denken geben sollte der Lösungsansatz, wie diese Pioramulde durchstossen werden soll. Diese Methode ist noch nie ausgeführt worden. Ich gehöre nicht zu denjenigen, die sagen, weil etwas noch nie gemacht worden ist, kann man es nicht machen. Aber ich gehöre zu denjenigen, die sich Gedanken machen, wenn man etwas Neues machen will. Beim Modell der Durchörterung der Pioramulde muss man gemäss diesem Vorschlag der Experten Bohrungen für Injektionen auf einer Länge von 2300 Metern machen, diverse Querbohrungen, um dann die entsprechenden Injektionen zu machen. Die Experten der SBB gehen dabei von einer Tagesleistung von 80 Metern pro Arbeitstag aus. Das ist absolut «Best case», denn für die 500 Meter Bohrungen, die sie bisher im Versuchsstollen gemacht haben, haben sie sage und schreibe eine halbes Jahr gebraucht. Das nur als Hinweis, dass dieser Lösungsansatz eben nicht funktionieren kann.

Ein zweiter Hinweis: In diesem Gutachten geht man davon aus, dass man im Stollen sechs bis acht Maschinen gleichzeitig einsetzen kann. Jeder, der einmal in einem Tunnel gestanden ist, wird Ihnen sagen, dass das praktisch nicht möglich ist. Beim Autobahntunnel durch den Gotthard – Herr Theiler, ich weiss, dass Sie gerne bauen und davon auch etwas verstehen – konnte man nur eine Bohrmaschine einsetzen. Und wenn nur eine Bohrmaschine eingesetzt werden kann, heisst das, dass man nicht eine Bauzeit von vier Jahren hat, sondern eine um den Faktor sechs längere Bauzeit. Wenn ich nun auch von einem besseren Ansatz ausgehe und sage, man könne zwei einsetzen, hat man einen um den Faktor drei längere Bauzeit.

Ich will Ihnen mit diesen zwei Argumenten nur sagen, dass die Probleme enorm sind. Was kann man nun machen? Man kann das Ganze negieren. Man kann Lobbying machen und Hurra- und Aufbruchstimmung verbreiten. Das allein genügt aber nicht. Mit Lobbying können Sie eine schwierige geologische Zone nicht überbrücken. Man kann aber etwas intelligenter sein, indem man andere Lösungsansätze in Betracht zieht. Ich mache die Prophezelung, dass wir dort erhebliche Probleme und mit einer hohen Wahrscheinlichkeit grosse Schwierigkeiten bei der Realisierung haben werden.

Wenn wir das wissen, müssen wir nach anderen Lösungsansätzen suchen, und genau einen solchen bietet der Minderheitsantrag. Indem eben im Beschluss selbst die Linienführung nicht fixiert wird, sollen auch andere Linienführungen realisiert werden können, ohne dass man nochmals von vorne beginnen muss. Wenn man diesem Minderheitsantrag nicht folgt und mein Szenario eintritt, werden Sie in diesem Rat, wenn Sie den Gotthard realisieren müssen und wollen, noch ein drittes Mal zum Gotthardtunnel Stellung nehmen. Gerade das will ich nicht, und gerade aus diesem Grund bietet der Minderheitsantrag eine Stärkung der Position am Gotthard. An diesem Antrag sollten alle interessiert sein, die ein reales Interesse daran haben, dass die Gotthardlinie letztlich realisiert wird.

Es gibt andere Varianten, die evaluiert – dafür haben wir im Zwischenkredit entsprechende Tranchen vorgesehen – und,

wenn dann die vorgesehene Variante nicht realisiert werden kann, schliesslich auch realisiert werden können.

Ich ersuche Sie deshalb, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Er gibt mehr Flexibilität, er stärkt die Position des Gotthards und er gibt eine klare Antwort auf die Frage nach den Schwierigkeiten bei der Pioramulde.

Wir haben nicht nur geologische Schwierigkeiten im Rahmen der Pioramulde, sondern wir werden diese auch beim Tavetscher Zwischenmassiv haben.

Steinegger Franz (R, UR): Ich bin bereits darauf angesprochen worden, dass ich für die Berg- oder Talvariante sprechen würde. Ich spreche nur dafür, dass Sie überhaupt etwas machen. Diejenigen, die nicht ständig im Kanton Uri Ferlen machen oder nicht ständig durch den Kanton Uri fahren, möchte ich einladen, die Seite 157 der Botschaft aufzuschlagen. Hier haben Sie die geographischen Gegebenheiten, mit denen ich Sie jetzt etwas beschäftigen werde.

Wenn Sie diesen Artikel 5bis anschauen, dann sehen Sie, dass das Neat-Konzept beim Gotthard den Basistunnel umfasst und eine Neubaustrecke von etwa sieben Kilometern im Süden nach dem Basistunnel für die Umfahrung Biasca. Wenn Sie alles dazunehmen, sind es noch einmal ein bis zwei Kilometer, total also etwa neun Kilometer. Dann haben Sie den Ceneribasistunnel, Sie haben die Verknüpfungen an den Stammmlinien, und Sie haben die Baustellenerschliessung in der Surselva. Dazu kommt noch die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie, und zwar u. a. mit einem neuen Zimmerbergtunnel.

Nun wird mit dieser Lösung bewirkt, dass die Zufahrt zum Gotthardbasistunnel im Kanton Uri über die alte Stammmlinie von 1882 abgewickelt werden soll. Der Alpentransitabschluss von 1991 hatte ja im Gegensatz dazu eine neue Linie von Arth-Goldau bis zum Basisportal Nord vorgesehen. Der neue Antrag verstärkt die Zulaufstrecken – im Norden mit dem Zimmerbergtunnel, im Süden mit dem Ceneritunnel – und schafft mit dem Basistunnel zusätzliche Kapazitäten. Im Norden wird hingegen auf eine Verbesserung der Zulaufstrecken verzichtet. Dies bedeutet, dass in Zukunft nicht nur der heutige Verkehr auf den alten Gleisen durch die Urner Dörfer abgewickelt wird, sondern auch der zusätzliche Verkehr, der durch die Neat ausgelöst wird.

Neben der Bergstrecke am Gotthard und am Ceneri ist diese Zufahrtsstrecke im Kanton Uri der eigentliche Flaschenhals der Gotthardlinie. Sie können den Gotthardtunnel längerfristig nicht vernünftig nutzen, wenn diese Zulaufstrecke nicht erneuert wird. Wir haben im Norden die Linie Luzern–Immensee–Arth-Goldau, die Linie Rotkreuz–Immensee–Arth-Goldau und die Linie Zug–Arth-Goldau, die Sie jetzt noch mit dem Zimmerbergtunnel verstärken, also total fünf Gleise. Sie haben dann vom Tunnel weg zwei Gleise für den Basistunnel und zwei Gleise, die für die Bergstrecke bleiben. Dazwischen haben Sie eine zweigleisige Verbindungsstrecke durch den Kanton Uri auf der Basis der Gotthardbahn von 1882. Das bedeutet natürlich auch, dass der ganze Regionalverkehr Richtung Norden – Luzern usw. – in Zukunft auf die Strasse muss, weil er auf diesen zwei Gleisen, die dazwischen sind, keinen Platz mehr hat.

Dazu kommt, dass nun diese Verknüpfung des neuen Basistunnels mit der alten Stammmlinie im Raum zwischen Erstfeld und Altdorf teure Provisorien erfordert. Allein aus dem Umstand, dass man eine Lösung treffen muss, die den verschiedenen Varianten im Kanton Uri gerecht wird, kommen Zusatzkosten von 30 Millionen Franken. Es kommen umfangreiche Lärmschutzmassnahmen an der Stammmlinie, um den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung zu genügen. Alle diese Ausgaben sind längerfristig für die Katze, wenn Sie dann die Zufahrtslinien irgendeinmal bauen wollen.

Für den Kanton Uri besteht aber die eigentliche Crux darin, dass der Wirtschaftsraum, nämlich das untere Reusstal zwischen Erstfeld und Urnersee, in der Entwicklung vollständig blockiert wird. Die verschiedenen Varianten, die wir haben – übrigens bis auf die Stufe Vorprojekte bereinigt –, tangieren ganz unterschiedliche Räume und haben verschiedene Auswirkungen. Faktisch wird der wirtschaftlich nutzbare Raum im

Talboden ohne Entscheid über die Zufahrtslinie langfristig blockiert. Wir haben dann nur noch Felsen und Gletscher, die nicht von der Blockierung betroffen sind.

Deshalb ist diese Zufahrtsstrecke vernünftigerweise in den Beschlüssen aufzunehmen. Dies zwingt den Bundesrat, einen Linienführungsentscheid zu treffen, der für die weitere Entwicklung im Kanton Uri Klarheit schafft. Mit der Erstellung dieser rund zehn Kilometer langen Neubaustrecke würde etwas getan, das ohnehin getan werden muss; Sie können dazu auch noch teure Provisorien vermeiden.

Ich bitte Sie, zu einer vernünftigen Lösung im Urner Reusstal Hand zu bieten.

Hollenstein Pia (G, SG): Mit meinem Antrag will ich die nötige Anbindung der Ostschweiz – östlich von Zürich – an die Gotthardlinie garantieren.

Der Bundesrat und die bundesrätliche Arbeitsgruppe haben den im Beschluss von 1991 ausgewiesenen, nötigen Anschluss der Ostschweiz ohne Begründung aus dem Konzept gekippt. Der ausgewiesene Anschluss der Ostschweiz wurde damals aufgrund einer Studie des EVED für die Abstimmung 1992 aufgenommen.

Seither haben sich viele Fakten verändert. Die Ost-Öffnung hat stattgefunden, und der Güterverkehr auf den Strassen hat enorm zugenommen, gerade im südostdeutschen Raum. Weil der Bundesrat diese Fakten in seiner neuen Beurteilung nicht berücksichtigte – d. h., von seiten des Bundes wurde gar keine neue Beurteilung gemacht –, haben die Ostschweizer Kantone die Studie von 1991 aktualisieren lassen. Diese Infrastudie stellt fest, dass infolge der Öffnung der osteuropäischen Märkte, wegen der Fertigstellung des Autobahnnetzes im Bodenseeraum und eines durch die Ablösung der 28-Tonnen-Limite zu erwartenden Umwegverkehrs von der Brennerachse für den Raum Ostschweiz mit einer Zunahme der Güterverkehrsströme zu rechnen ist.

Die Studie stellt auch fest, dass der zu erwartende bedeutende Mehrverkehr mit den heutigen Infrastrukturen (San Bernardino und schlechte Schienenverbindungen) auf der Schiene nicht abgedeckt werden kann. Besonders die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite wird dazu führen, dass pro Jahr etwa 320 000 alpenquerende Sendungen via Ostschweiz zu erwarten sind.

Mit meinem Antrag will ich sicherstellen, dass die Alpen-Initiative auch in der Ostschweiz umgesetzt werden kann. Mir graut vor noch mehr Lastwagen auf den Strassen im Rheintal. Weil der Bau des Brenner-Basistunnels eine unrealistische Annahme ist, würde ein Grossteil des anfallenden Güterverkehrs aus dem süddeutschen Raum auf der Brennerautobahn verkehren. Das ist ein weiterer ökologischer Unsinn. Eine Verlagerungsmöglichkeit muss also geschaffen werden.

Dass der Umweg zur Gotthardlinie entlang dem Bodenseeufer und via Zürich nicht attraktiv ist und somit nicht genutzt wird, liegt auf der Hand. Die erwähnte aktualisierte Studie kommt denn auch zum Schluss, dass es sinnvoll ist, im Neat-Projekt für die Lösung der Anbindung der Ostschweiz die finanziellen Mittel zu reservieren und die möglichen Varianten, mit oder ohne Hirzeltunnel, zu studieren. Die Alpen-Initiative kann in der Ostschweiz nur umgesetzt werden, wenn der wachsende Güterverkehr aus dem östlichen Bodenseeraum über einen leistungsfähigen Neat-Anschluss auf die Schiene gebracht wird.

Nun zur Frage der Finanzen: Um welchen Finanzrahmen handelt es sich denn bei meinem Antrag? Experten rechnen mit 0,18 Milliarden Franken. Wenn die Kommissionen schon beschliesst, den Zimmerberg-tunnel und den Generi-Basistunnel mit rund 2 Milliarden Franken Baukosten vorzuziehen, um die Stimmung am Gotthard zu verbessern, rechtfertigen sich für den notwendigen Anschluss der Ostschweiz auch die 0,18 Milliarden Franken. Bei dieser Anbindung der Ostschweiz geht es nicht um den Personenverkehr via München usw., sondern um die Möglichkeit der Verlagerung, es geht um den Güterverkehr.

Mein Antrag ist unabhängig davon, für welche Baufolge der Varianten sich der Rat entscheidet; es geht um die Umsetzung der Alpen-Initiative.

Ich bitte jene, die an einem positiven Ausgang der Volksabstimmung interessiert sind, meinem Antrag zuzustimmen. Der Anschluss der Ostschweiz gehört zu einem zukunftsgerichteten, ökologieverträglichen Verkehrskonzept. La Ostschweiz existe!

Columberg Dumeni (C, GR): Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Marti Werner abzulehnen. Mit diesem Antrag würden wir ein völlig falsches Signal setzen. Es könnte der Eindruck entstehen, der Gotthard-Basistunnel könne nicht gebaut werden. Eine solche Schlussfolgerung wäre falsch, auf alle Fälle verfrüht. Damit würden wir eine grosse Verunsicherung schaffen. In der Öffentlichkeit könnte der Eindruck entstehen, die jetzt gewählte Variante sei bereits gestorben. Konsequenterweise müssten wir die Übung abbrechen.

Herr Marti begründet den Antrag mit den geologischen Schwierigkeiten in der Ploramulde. Herr Marti hat ein sehr düsteres Bild gezeichnet. Auf alle Fälle ein düsteres Bild als jenes, das ich aus den Kommissionsberatungen mitgenommen habe. Nach den in der Kommission erhaltenen Informationen können die technischen Probleme bewältigt werden. Das hat heute morgen auch unser Kollege, der Geologe Odilo Schmid, bekräftigt und bestätigt.

Sie wissen, gegenwärtig klären die Spezialisten ab, welche Ausdehnung diese Störzone aufweist und welche bautechnischen Massnahmen erforderlich sind. Davon hängen selbstverständlich die Kosten ab. Um diese Fragen rasch und gründlich abklären zu können, beantragt die Kommission, einen Überbrückungskredit zu gewähren. Erst wenn die Ergebnisse dieser Abklärungen vorliegen, können wir eine definitive Entscheidung fassen. Das dürfte in zwei, drei Jahren der Fall sein. Wir können also heute nicht auf zwei Gleisen fahren. Übrigens haben wir dem Anliegen von Herr Marti bereits Rechnung getragen, indem im Überbrückungskredit auch Mittel enthalten sind, um erste Studien in dieser Richtung vorzunehmen.

Wenn wider Erwarten die Abklärungen ergeben würden, die Durchörterung der Ploramulde sei nicht möglich, müsste man neu beginnen. Da teile ich also die Auffassung von Herr Marti nicht, dann wäre tatsächlich ein Neubeginn nötig. Wir hätten eine Milliarde Franken verloren. Wir hätten acht oder zehn Jahre Zeit verloren, und wir stünden vor einer total neuen Ausgangslage. Diese müssten wir selbstverständlich in diesem Rat neu und gründlich besprechen und neue Entscheide fassen.

Darum ist dieser Antrag verfrüht; er ist für den Katastrophenfall bestimmt. Wir müssen ihn ablehnen.

Kühne Josef (C, SG): Ich möchte mich zum Antrag Hollenstein äussern. Wir haben in der Fraktion über diesen Antrag nicht abgestimmt.

Ich möchte festhalten, um was es geht: Der Antrag Hollenstein betrifft einen Teil dessen, was der ursprüngliche Anschluss der Ostschweiz an die Neat war. In diesem Anschluss war u. a. der Ausbau der Linie über das Toggenburg mit der Anbindung an die Gotthardlinie vorgesehen. Es war aber ganz klar die Meinung, dass der Ausbau am Ricken und auch im Raum Rapperswil für den Personenverkehr bestimmt war. An den Güterverkehr, von dem heute morgen hier die Rede war, hat damals niemand gedacht. Hingegen besteht die Meinung, dass der Güterverkehr aus dem Raum Bodensee auf der Schiene via Rheintal–Sargans–Pfäffikon an den Gotthard angeschlossen werden kann.

Wir beschliessen heute über ein Vorhaben, das etwa ab dem Jahre 2010 für folgende Generationen wirksam wird. Das Bedürfnis ist vor allem davon abzuleiten, dass die Zunahme des Gütertransits im Rheintal auf der A 13 heute schon sehr stark ist; weiter, dass im Bodenseeraum und im östlichen Teil von Baden-Württemberg der Anteil der Schiene wegen eines sehr schlechten Bahnangebotes heute tief ist und von daher noch Entwicklungspotential in grösserem Umfang besteht. Wichtig ist aber vor allem, dass diese Verbindung den Grossraum Zürich/Aargau wesentlich entlastet und dass eine bescheidene Kapazitätssteigerung in diesem Raum schon be-

deutend teurer ist als dieses Vorhaben, das etwa 1 Prozent der Alpentransitkosten beanspruchen würde. Ich bitte, dem Antrag Hollenstein zuzustimmen.

Zwygart Otto (U, BE): Unsere Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag Marti Werner. Ich kann ihn so zusammenfassen: Wir lassen uns keinen Piorasand in die Augen streuen. Die Machbarkeit ist bis zum heutigen Zeitpunkt nun einmal nicht gegeben. Aus bautechnischen Gründen ist es unsinnig, im heutigen Zeitpunkt die Gotthardlinie mit Anfangs- und Endpunkten festzulegen. Darum ist es ehrlicher, den Weg, wie er mit dem Minderheitsantrag Marti Werner beantragt wird, zu gehen. Am Schluss hat Herr Marti gesagt, nicht nur die Pioramulde werde Probleme aufgeben, sondern auch das Tavetscher Zwischenmassiv. Wir wissen heute nicht, welche geld- und zeitfressenden Geheimnisse dort verborgen sind; das wollen wir erst noch erfahren. Wir haben also hier einen zweiten Krisenpunkt, der in mancher Hinsicht noch schwieriger ist, weil die Ausdehnung wesentlich grösser ist. Wenn man an die Wasserproblematik denkt, die uns gerade auch in der Pioramulde einiges gebracht hat, ist beim Tavetscher Zwischenmassiv auch diese grosse Problematik gegeben.

Es ist schon so, dass wir mit der Erkundung aus dem Kanton Graubünden, von Sedrun her, nicht unbedingt mit einer Verlängerung der Bauzeit als Ganzes zu rechnen haben; aber der schwächste Punkt wird bestimmend sein. Die Geologen, die einerseits sagen, die Machbarkeit sei gegeben, oder die Ingenieure, die auch behaupten – es sind im Moment nur Behauptungen und Ideen der Ingenieure –, man könne diese Problemzone überwinden, muss man dementsprechend fragen: Mit welchen Kosten?

Ich habe in der Eintretensdebatte gesagt, wir hätten jetzt zum zweiten Mal hier darüber zu sprechen, weil uns die Kosten davongelaufen seien. Da stehen wir wieder in Gefahr, dass uns die Kosten davonlaufen. Es wäre ehrlicher zu sagen: Die Durchörterung ist zu schwierig, man könnte die Achse verschieben. Ich nehme jetzt nicht an, Herr Marti, dass man sie nach Osten verschieben würde, damit der Endpunkt dann in Glarus liegt, sondern eher nach Westen in Richtung Luzern/Seelisbergtunnel. Dann hätte man die Pioramulde auch umgangen.

Aus diesen Gründen ist es ehrlich, diese Achse nur grob festzulegen. Man könnte sich ja dann unter Umständen auch eine Sparvariante vorstellen, mit Amsteg und Giornico als Ausgangspunkten des Tunnels, ohne Vortunnel, weil Kosten gespart werden müssen. Darum ist es nicht richtig, dass wir Orte festlegen.

Durch die Verschiebung der Achse könnte man ja auch andere Probleme lösen, wie vorhin Herr Steinegger gesagt hat, etwa wenn man nicht durchs untere Urnertal fahren würde. Ebenso besteht eine Problematik im Süden. Wir wissen heute nicht genau, wo oder in welcher Art uns der Verkehr im Süden von Italien abgenommen wird. Wieviel geht über Luino, wieviel geht südlich von Lugano durch? Dementsprechend ermöglichen wir mit der offenen Lösung der Minderheit Marti Werner den Weg, alle Varianten entsprechend den Wünschen von Italien anzulegen.

Zum Schluss noch ein Wort zum Antrag Hollenstein: Unsere Fraktion ist der Meinung und möchte diesen Weg auch konsequent beschreiten: Sonderwünsche dürfen hier jetzt nicht aufgeladen werden. Darum lehnen wir diesen Antrag ab.

Ledergerber Elmar (S, ZH): Ich spreche zum Antrag der Minderheit Marti Werner. Sie haben vorhin mit erdrückender Mehrheit die Netzvariante beschlossen. Dieser Antrag der Minderheit basiert auf der Netzvariante. Wir gehen keinen Schritt zurück, sondern wir sagen nach wie vor, es gebe eine Lötschberg-Simplon-Linie und eine Gotthardlinie.

Es sind doch noch einige Dinge zu bemerken: Das Wort Pioramulde haben Sie jetzt einige Male gehört. Die Kommission ist auch fast in der Pioramulde versunken mit ihren Hearings und all den Informationen. Aber das ist und bleibt tatsächlich ein Thema. Wir können jedoch nicht so tun, als ob wir in den letzten Monaten und Jahren in dieser Frage nichts gelernt

hätten. Die Kommission hat sich wirklich im Detail mit dieser Frage beschäftigt, hat Geologen von allen Seiten angehört, hat Pläne studiert, hat Profile studiert, hat Risikoanalysen studiert usw. Der Schluss ist vollständig klar. Es gibt eine Fraktion der Optimisten, die sagen: Wir kommen da durch. Habt Vertrauen in uns – wir kommen durch. Wir wissen zwar noch nicht genau, wie, und wir wissen nicht, wie lange es geht, und wir wissen nicht, wieviel es kostet.

Aber es wurde deutlich gemacht, dass allein die Traversierung dieser knapp 300 Meter der Pioramulde eine Zeitspanne von rund drei bis vier Jahren in Anspruch nehmen kann. Sie müssen sich das vorstellen! Die Kosten, die damit verbunden sind, sind noch nicht abschätzbar. Es wurde vorher bereits gesagt: Das ist nicht einmal das schlimmste Szenario, sondern das ist immer noch ein relativ beherrschbares «Gutwetterzenario». Es sind in dieser Frage sehr viele offene Punkte vorhanden, und es kann sehr wohl sein, dass aus geologischen Gründen, aus Kostengründen oder aus Zeitgründen – oder auch aus allen drei Gründen – die jetzt gewählte Linienführung so nicht machbar und nicht verantwortbar ist.

Kollege Columberg, das ist nicht eine Absage an das, was wir gemacht haben, sondern es ist eine Anpassung an neue Realitäten, die wir heute antizipieren und anschauen müssen. Wenn Sie die Formulierung wählen, die Kollege Marti und die Vertreter der SP-Fraktion Ihnen in der Kommission vorgeschlagen haben, dann sagen Sie nichts anderes als das, was Sie ohnehin sagen: Wir wollen diese Variante, wenn es geht, und wenn es nicht geht, dann wählen wir eine andere Variante. Auch das wird kosten, und auch das wird Zeit beanspruchen.

Wenn dann bei einigen regionalen Vertretern auch wieder regionale Wünsche oder Hoffnungen aufkommen, dann lassen wir sie mit Ihren Hoffnungen, denn es ist klar: Es ist eine Gotthardachse, ob sie etwas östlicher oder allenfalls etwas westlicher ist, das ist von uns nicht zu entscheiden, sondern wir entscheiden den Grundsatz, dass wir im Gotthard eine Achse wollen, die finanzierbar ist, die technisch gut ist und die in einer vernünftigen Zeit zur Verfügung stehen wird.

Wenn Sie so beschlossen, haben Sie überhaupt nichts anderes beschlossen als das, was wir bereits im zweiten Verpflichtungskredit festgelegt haben: Dort haben wir genau festgelegt, dass der Bundesrat und seine Ingenieure und Planer verschiedene Massnahmen planen müssen, wie die Probleme zu lösen sind. Darin ist auch enthalten, dass man sich überlegt, wo man, wenn der Worst case eintrifft, durchgehen soll. Das hat man schon beschlossen.

Sie können jetzt entscheiden, ob Sie in drei, vier Jahren sagen wollen, Kollege Marti habe recht gehabt und jetzt müsse man halt den Bundesbeschluss ändern, oder Sie können sagen: Wir haben diese Möglichkeit vorausgesehen und die Linienführung noch nicht im Detail bestimmt, weil wir da noch etwas abwarten müssen. Das obliegt jetzt Ihnen.

Ich habe Verständnis für die Anliegen von Kollege Steinegger. Die Festlegung in diesem Bereich ist natürlich so auch nicht möglich, wenn wir nicht wissen, ob wir tatsächlich weiter oben oder weiter hinten durchkommen, sondern da sind allenfalls auch wieder Varianten zu studieren.

Wichtig ist uns, dass auch bei dieser Achse die Voraussetzungen geschaffen werden, dass wir ein modernes, schnelles Eisenbahnsystem haben, das uns den Sprung ins 21. Jahrhundert erlaubt, das Verbindungen von Zürich oder Basel nach Milano ermöglicht, die weniger als 100 Minuten dauern – ob das durch die Pioramulde oder links oder rechts vorbei führt, ist in diesem Zusammenhang nebensächlich.

Der Minderheitsantrag Marti ist ein Entscheid der politischen und praktischen Vernunft. Er ist nicht ein Variantenentscheid, und er ist nicht ein Grundsatzentscheid, sondern er enthebt Sie höchstens der Pflicht, in drei, vier Jahren diesen Bundesbeschluss abändern und Herrn Marti im nachhinein recht geben zu müssen.

Theller Georges (R, LU): Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion zum Antrag der Minderheit Marti Werner und zu den Anträgen Hollenstein und Steinegger. Lassen Sie mich aber

zuerst zur Konzeption der Kommission einen Hinweis geben: In Artikel 5bis sind all jene Projekte aufgeführt, welche im Rahmen des abgeänderten Alpentransitbeschlusses in einer ersten Phase realisiert werden sollen. Der Bundesrat hat in seiner Vorlage den ersten Alpentransitbeschluss abgespeckt. Das vorgeschlagene Konzept soll rund 30 Milliarden Franken kosten. Die Kommission hat sich diesem Konzept grundsätzlich angeschlossen.

Gleichzeitig hat die Kommission aber – ich bitte Sie, das zu beachten – in Artikel 8bis und in Artikel 10bis ausdrücklich beschlossen, die Planungsmassnahmen für weitere Projekte auf den Zufahrtsstrecken an die Hand zu nehmen. Die Finanzierung dieser Projekte soll dann gemäss Artikel 8bis Absatz 2 in einem späteren Beschluss geregelt werden.

Zum Antrag der Minderheit Marti Werner: Dieser Antrag möchte die Linienführung zwischen Ceneri und Zimmerberg offenlassen. Wir sind der Meinung, dass unter den vielen Varianten, die untersucht worden sind, die gewählte Gotthardachse richtig ist. Um eine optimale Durchörterung der Ploramulde zu erreichen, sind Verschleibungen der Tunnelachse nach wie vor möglich.

Wir erachten den Antrag der Minderheit Marti Werner deshalb als überflüssig und lehnen ihn ab.

Wir haben auch zur Kenntnis genommen, dass man seriöse Studien gemacht hat. Man hat sogar von einem «Spaghettiplan» gesprochen, weil so viele Varianten auf diesem Plan gewesen sind. Man kann heute nicht sagen, dass andere Lösungen wesentlich besser wären. Die Ploramulde lässt sich nicht so einfach umfahren.

Wenn hier aber vor allem von Herrn Marti der Eindruck erweckt worden ist, dass die Ploramulde nicht durchörtert werden könne, dann stimmt das so nicht. Es wird Probleme geben. Es wird Geld kosten. Es wird auch Zeit kosten. Aber die Experten haben uns in der Kommission einen Tag lang sehr gut und präzise informiert. Sie haben uns auch nicht irgendwelche Illusionen gemacht, sondern sie haben offen und ehrlich über die Probleme diskutiert. Mit Know-how aus der ganzen Welt haben sie uns Lösungsansätze aufgezeigt.

Herr Marti Werner ist aber offenbar nicht nur Nationalrat, Regierungsrat, Jurist und Preisüberwacher. Als er vorhin sprach, hatte ich den Eindruck, heute sei er auch noch zum Geologen, Tunnelbauer und Propheten geworden. Herr Marti, vom Tunnelbau – das haben Ihre Detailaussagen hier gezeigt – verstehen Sie nicht gerade sehr viel. Vielleicht wollen Sie mit Ihrer Lösung etwas ganz anderes, aber dann sollten Sie das vielleicht auch sagen. Wenn Sie die Linthalstrecke wollen, müssen Sie hier doch sagen, dass das eine Möglichkeit einer Umfahrung der Ploramulde wäre – eine sehr weite Umfahrung allerdings. Aber diese Lösung kostet dann noch mehrere Milliarden Franken mehr, sicher mehr als die Durchörterung der Ploramulde kosten wird. Wenn aber die Ploramulde, wie Sie das annehmen und uns als Prophet hier sagen, effektiv nicht durchörtert werden kann, müssen wir doch sämtliche hier gefassten Beschlüsse hinterfragen und wieder bei Null anfangen.

Nun zum Antrag Hollenstein: Frau Hollenstein verlangt in ihrem Antrag nichts anderes als den Hirzeltunnel; dafür habe ich sehr viel Verständnis. Wenn ich in der Ostschweiz wohnen würde, würde ich vielleicht auch so sprechen. Wir sind aber mit dem Bundesrat und der Kommission mehrheitlich der Auffassung, dass diese Verbindung zwar in die Planung einbezogen werden muss – das steht ausdrücklich in der Vorlage –, aber die Realisierung auf später verschoben werden kann. Wir haben uns nun auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Wir lehnen deshalb den Antrag Hollenstein ab. Aber es wird dann auch ein paar Ostschweizer geben, die Sie unterstützen werden.

Der Antrag Steinegger erweitert das Projekt Basistunnel bis nach Flüelen. Damit kann der Kantonshauptort Airolo umfahren werden, ein Flaschenhals kann damit vermieden werden. Die vorgesehene Erweiterung bezieht sich direkt auf die Gotthardachse, also nicht irgendwo auf einen Zubringer, sondern führt direkt und unmittelbar vor das Tunnelportal. Dass dort eine neue Linie gebaut werden muss, dürfte wohl allen

klar sein, und wir von der Fraktion sind mit Herrn Steinegger einig, dass es wenig Sinn macht, nun noch teure Sanierungs- und Lärmschutzmassnahmen auf der alten Strecke zu bauen, um dann später eine Tunnelösung auszuführen.

Wir stimmen dem Antrag Steinegger zu, nicht einfach weil er «unser» Steinegger ist, sondern weil wir überzeugt sind und sehen, dass in diesem sehr engen Reusstal mit schon sehr vielen Verkehrsstrecken eine vernünftige Lösung gefunden werden muss, und zwar bereits in der ersten Etappe. Das soll zum Wohl der dort lebenden Bevölkerung geschehen, aber auch im Interesse eines raschen Bewilligungsverfahrens, das wir dringend nötig haben.

Binder Max (V, ZH): Ich spreche zuerst zum Minderheitsantrag Marti Werner. Dieser Antrag sieht auf den ersten Blick sehr gut aus. Ich denke, er ist auch gut gemeint, bin aber nicht sicher, ob er auch ehrlich ist.

Im Text des Antrages steht, dass wir das SBB-Netz durch eine Gotthardlinie erweitern wollen. Er sagt aber natürlich nicht, wo diese Gotthardlinie schlussendlich ist. Mit «Gotthard» sagt er zwar, dass sie am Gotthard sein soll. Aber Herr Marti, Sie wissen genauso gut wie ich, dass die Ploramulde auch eine Ausdehnung auf die Seite hat, und zwar nach Westen wie nach Osten. Sie werden diese Ploramulde nicht einfach umfahren können, indem Sie die Linie um 100, 200 Meter oder 1 Kilometer ein bisschen verschieben.

Der Antrag der Minderheit Marti Werner bedeutet, dass wir entweder einen viel längeren Tunnel bauen – jener, den wir jetzt bauen wollen, ist die kürzeste Verbindung –, oder dass der Tunnel höher gelegt werden muss, was dann keine Flachbahn mehr ergibt. Der Antrag ist nach meiner Meinung nicht sehr ehrlich, und wir lehnen ihn aus diesen Gründen auch ab.

Der Antrag Steinegger sieht auf den ersten Blick ähnlich gut gemeint aus. Es wäre für den Kanton Uri sicher ein Vorteil, aber ich bin der Meinung, der Flaschenhals werde an und für sich nur verschoben bzw. etwas kürzer, indem er dann am Axen und im Kanton Schwyz liegt und nicht mehr im Kanton Uri. Insofern erledigen wir mit den 500 Millionen Franken, die dieses Werk kostet, das gesamte Problem der Zulaufstrecke nicht; der Flaschenhals bleibt bestehen.

Hier werden an und für sich wieder regionale Anliegen aufgetischt. Ich habe absolutes Verständnis für diesen Antrag. Ich bin aber der Meinung, wir müssen eine Transitachse bauen und diese auch absolut ausbauen. Dieser Einstellung würde der Antrag Steinegger entsprechen, aber der Flaschenhals ist im erläuterten Sinn nicht weg. Ich hätte gerne gesehen, Herr Steinegger hätte den Antrag gestellt, wir sollten eine Neubaustrecke ab Arth-Goldau vorsehen. Aber vielleicht hat er gedacht, das wäre eine Schwyzer Angelegenheit.

Den Antrag Hollenstein lehnen wir ab, weil wir der Meinung sind, er gehöre sicher nicht in dieses Projekt, auch vom Bedürfnis her nicht – heute nicht und auch nicht in naher Zukunft. Das fällt für mich ins gleiche Kapitel der regionalen Bedürfnisse. Es kommt folgendes hinzu: Wenn wir aus irgendwelchen Gründen den Gotthardtunnel nicht bauen können, dann macht natürlich auch der Ausbau einer Zufahrtsstrecke aus der Ostschweiz in diesen Raum keinen Sinn mehr.

Aus diesen Gründen lehnen wir auch den Antrag Hollenstein ab.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Zum Antrag der Minderheit Marti Werner: Ich rede jetzt nicht als Mitunterzeichner, sondern habe die Position der Mehrheit der Kommission zu vertreten. Einiges ist schon gesagt worden; ich möchte noch beifügen: Sicher ist, dass wir heute als Politikerinnen und Politiker das Ausmass der geologischen Schwierigkeiten in der Ploramulde nicht beurteilen können. Deshalb ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, die Abklärungen seien fortzusetzen, der nötige Kredit sei zu bewilligen. In zwei, maximal drei Jahren – so ist in der Kommission erklärt worden – wissen wir dann, wie und ob diese Ploramulde durchquert werden kann oder ob das allenfalls nicht möglich ist.

Ich habe etwas Mühe damit, dass wir einen Verpflichtungskredit – es ist nicht gerade wenig Geld – für die Abklärung dieser Strecke bewilligen, wie sie jetzt im Antrag der Kommissionmehrheit steht, uns im Hinterkopf schon mit der alternativen Variante beschäftigen und eine Formulierung in das Gesetz aufnehmen, die verschiedene Streckenführungen zulassen würde.

Der Antrag Marti Werner wäre eigentlich einleuchtend; aber wir haben uns jetzt schon so festgekrallt und auch finanziell engagiert – es geht um einige 100 Millionen Franken –, dass wir wohl, wenn es wirklich zum schlimmsten Fall käme und wir feststellen müssten, dass die Pioramulde nicht durchquerbar ist, die ganze Übung einstellen müssten. Das wurde bereits gesagt und es ist – so glaube ich – auch die Auffassung der Mehrheit der Kommission.

Es würde uns nicht sehr viel nützen, wenn wir schon zum voraus eine andere Variante im Gesetz zulassen. Wir müssten im geschilderten Fall ohnehin eine neue Variante suchen. Gewisse Verpflichtungen, die wir eingegangen sind und Bedürfnisse, die wir haben, wären immer noch vorhanden. Es ist mir auch von Fachleuten des Departements gesagt worden, dass Abklärungen für Abweichungen nach links oder rechts fünf bis sieben Jahre brauchen. Von daher wissen wir also vorher, wie es mit der Pioramulde stehen wird. Die Mehrheit hat in diesem Sinne beschlossen, keine allzu grossen Unsicherheiten aufkommen zu lassen.

Zu den Anträgen Steinegger und Hollenstein: Herr Binder hat es gesagt, und das war auch die Auffassung der Mehrheit der Kommission: Wir haben nach der Abstimmung 1992 nachträglich festgestellt, dass diese Geschichte viel mehr kostet als ursprünglich angenommen. Vor allem nach der Debatte im Ständerat im Dezember letzten Jahres haben wir in der Presse, in den Medien eigentlich unisono das Echo gehabt, es sei zuviel in das Paket hineingestopft worden, es würden zu viele regionale Wünsche mit berücksichtigt; der Ständerat habe praktisch alles aufgenommen. Die Kommission hat mit dem Bundesrat die Meinung vertreten, wir müssten irgendwo etwas abspecken. Wir können nicht nur versprechen, dass wir nur das Nötigste bauen wollen; wir müssen das auch einhalten. Von daher, Frau Hollenstein, ist der Antrag betreffend den Hirzeltunnel in der Kommission mit allen gegen eine Stimme abgelehnt worden. Ihr Anliegen ist in Artikel 8bis, im Sachplan, berücksichtigt, nämlich für raumplanerische vorsorgliche Massnahmen. Falls sich später der Hirzeltunnel als nötig erweisen sollte, können die nötigen Vorbereitungen, Terrainsicherungen usw. gemacht werden. Aber jetzt, beim aktuellen Bauprogramm, ist die Kommission mit ganz deutlichem Mehr der Meinung, dass wir das nicht wollen.

Der Antrag Steinegger stand in der Kommission nicht zur Diskussion. Der Kostenpunkt beläuft sich wie gesagt auf rund 500 Millionen Franken; das sind auch die Schätzungen des Departementes. Auch wenn die Kommission keine Stellungnahme abgeben konnte, empfiehlt sie grundsätzlich – in diesem Sinne interpretiere ich den Antrag –, sich auf das zu beschränken, was Ihnen die Mehrheit vorschlägt. Wir können uns solche Zusatzanträge nicht leisten; es gäbe ja auch noch andere Wünsche.

Ich muss Sie bitten, in diesem Sinne alle drei Anträge abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Auch der Bundesrat beantragt, alle drei Anträge abzulehnen.

Zunächst zum Minderheitsantrag Marti Werner: Wenn sich die Linienführung wegen der geologischen Bedingungen tatsächlich als unmöglich herausstellen sollte, was sehr wohl möglich ist – ich will das zugestehen, denn wir wissen noch nicht, was sich alles im Berg drinnen verbirgt –, dann führte das zu einer Verzögerung und zu Mehrkosten, die ohnehin sehr, sehr gross wären. Es würde nicht anders möglich sein, als dass wir nochmals mit einer neuen Variante ans Parlament gelangten. Es geht ja um einen Bundesbeschluss, nicht mehr um eine Verfassungsbestimmung. Eine obligatorische Volksabstimmung müsste deswegen nicht erfolgen, so dass Ihre Rechte auf jeden Fall gewahrt blieben. Wir müssten an

Sie gelangen, wenn wir aus geologischen oder daraus folgenden finanziellen Gründen die Pioramulde nicht durchstossen könnten.

Was die beiden Anträge Hollenstein und Steinegger betrifft, löst der Antrag Hollenstein Kosten von 200 Millionen Franken aus, derjenige von Herrn Steinegger 500 Millionen Franken. Das sind zusammen schon 700 Millionen Franken. Das sind eben diese Summen, die den Beschluss vorher «zur Unmöglichkeit» geführt haben. Ich bitte Sie, jetzt nicht allzu viele regionale Wünsche zu berücksichtigen, wie es zum Teil im Ständerat geschehen ist.

Zu Frau Hollenstein im speziellen: Was den Personenverkehr angeht, steht die Strecke Ostschweiz–Zürich–Thalwil bzw. Zürich–Zimmerberg zur Verfügung. Was den Güterverkehr betrifft, besteht jetzt einfach kein Bedarf. Jetzt! Es ist durchaus möglich, dass dereinst einmal ein Bedarf vorhanden sein wird. Um das zu sichern, erfolgen heute schon die planerischen Sicherstellungen. Da wird vorwärtsgemacht. Aber wir wollen die Strecke tatsächlich erst bei Bedarf realisieren. Dieser Bedarf besteht heute noch nicht.

Präsidentin: Über den Antrag der liberalen Fraktion ist bereits entschieden worden.

Wir stimmen absatzweise ab.

Projekt Gotthard – Projet du Saint-Gothard

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	109 Stimmen
Für den Antrag Steinegger	35 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	42 Stimmen

Projekt Lötschberg – Projet du Lötschberg Angenommen – Adopté

Projekt Ostschweiz – Projet de la Suisse orientale

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 0889)

Für den Antrag der Kommission stimmen:

Votent pour la proposition de la commission:

Aeppli, Aregger, Bangert, Baumann Alexander, Baumberger, Bäumlín, Béguellín, Berberat, Binder, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bortoluzzi, Bosshard, Burgener, Caccla, Carobblo, Cavalli, Comby, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Domann, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Goll, Grendelmeyer, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Günter, Gysin Hans Rudolf, Hafner Ursula, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hubacher, Jans, Jeanprêtre, Keller, Kofmel, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuba, Leuenberger, Loeb, Lötscher, Marti Werner, Maurer, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrlí, Ostermann, Pidoux, Randegger, Ratti, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffly, Rychen, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schlüer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Semadeni, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Steiner, Strahm, Stump, Suter, Thanel, Theiler, Thür, Tschopp, Tschuppert, Vermot, Vetterli, Vogel, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Weyeneth, Zwygart (118)

Für den Antrag Hollenstein stimmen:

Votent pour la proposition Hollenstein:

Aguet, Alder, Bezzola, Blocher, Brunner Toni, Bühmann, Cavadiní Adriano, Engler, Gadiant, Gross Andreas, Gross

Jost, Hollenstein, Hubmann, Kühne, Loretan Otto, Pell, Pini, Ruckstuhl, Sandoz Marcel, Steffen, Tschäppät, Vallender, Vollmer, Weigelt, Widmer, Wiederkehr, Wittenwiler (27)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Columberg (1)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Borer, Bühner, Chiffelle, Christen, Couchepin, David, Dreher, Ducrot, Engelberger, Fasel, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Fritsch, Giezendanner, Gonseth, Grobet, Gulsan, Gusset, Gysin Remo, Haering Binder, Hämmerle, Herczog, Hochreutener, Imhof, Jaquet, Jutzet, Maître, Maspoll, Meier Samuel, Moser, Mühlmann, Nebiker, Philippona, Raggenbass, Rechsteiner Paul, Ruf, Scherrer Jürg, Schmid Odilo, Seller Hanspeter, Spielmann, Steinemann, Straumann, Stucky, Teuscher, Waber, Widrig, Wyss, Zapfl, Zbinden, Ziegler (53)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Art. 6, 7

Antrag der Kommission

Aufheben

Proposition de la commission

Abroger

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Aufheben

Antrag Baumberger

Abs. 2

.... sowie Verbindungen zwischen dem linken Zürichseeufer und der Gotthardlinie sowie dem Raume Bodensee/Rhein und Zürich ergänzt

Art. 8

Proposition de la commission

Abroger

Proposition Baumberger

Al. 2

.... entre la ligne de la partie gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard ainsi qu'entre la région Bodensee/Rhin et Zurich

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Präsidentin: Der Antrag Baumberger zu Artikel 8 ist zurückgezogen worden.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Art. 8bis (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Sachplan

Abs. 1

Der Bund stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher. Der Bundesrat erlässt zu diesem Zweck einen Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes. Darin werden zumindest festgelegt:

- die Verbindung zwischen den Basistunneln am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg;
- die direkte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie (Hirzeltunnel);

- die Autoverladeanlagen im Kandertal und im Rhonetal sowie deren Anschluss an die Lötschbergbasislinie;
- die direkte Verbindung des Mittelwallis mit der Lötschbergbasislinie und deren Anschluss an die Simplonlinie.

Abs. 2

Der Bau und die Finanzierung der unter Artikel 5bis nicht erwähnten Vorhaben werden in separaten Beschlüssen geregelt.

Antrag der liberalen Fraktion

Streichen

Antrag Baumberger

Abs. 1 Bst. bbis (neu)

bbis. die verbesserte Verbindung der Nordostschweiz mit der Gotthardlinie (Anschluss der Neckar-Bodensee-Linie);

Art. 8bis (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Plan sectoriel

Al. 1

La Confédération coordonne les projets entre eux pour faire un ensemble cohérent. A cette fin, le Conseil fédéral édicte un plan sectoriel au sens de l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire. Ce plan fixera pour le moins:

- les liaisons entre les tunnels de base du Saint-Gothard, du Monte Ceneri et du Zimmerberg;
- le raccordement direct de la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard (tunnel du Hirzel);
- les installations de chargement des véhicules routiers dans les vallées de la Kander et du Rhône ainsi que le raccordement à la ligne de base du Lötschberg;
- la liaison directe du Valais central à la ligne de base du Lötschberg et le raccordement de cette ligne au tunnel du Simplon.

Al. 2

La réalisation et le financement des projets non mentionnés à l'article 5bis devront faire l'objet de décisions séparées.

Proposition du groupe libéral

Biffer

Proposition Baumberger

Al. 1 let. bbis (nouvelle)

bbis. la liaison améliorée du nord-est de la Suisse avec la ligne du Gothard (raccordement de la ligne Neckar-Bodensee);

Abs. 1 Einleitung, Bst. a, b – Al. 1 introduction, Bst. a, b

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Abs. 1 Bst. bbis – Al. 1 Let. bbis

Baumberger Peter (C, ZH): Wir haben bei Artikel 4bis des Alptransitbeschlusses das Neat-Konzept umschrieben und dabei ausdrücklich zwei Transitachsen und den besseren Anschluss der Ostschweiz vorgesehen. Sie haben jetzt bei Artikel 5bis, bei den finanzierten Neat-Investitionen, den Antrag Hollenstein abgelehnt, der den Anschluss der Ostschweiz noch erweitern wollte. Ich habe mich bei jenem Antrag, den ich inzwischen zurückgezogen habe, gefragt, ob der Anschluss der Ostschweiz mit diesen bereits vorgeschlagenen Möglichkeiten wirklich vernünftig erfüllt wird.

Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass die Ostschweiz eben auch die Nordostschweiz umfasst. Dort wohnen unter anderem 100 000 Schaffhauser, rund 150 000 Bewohner der Region Winterthur und über 200 000 Thurgauer. Dort halten sich insgesamt mehr als eine halbe Million Menschen auf.

Der Anschluss der Nordostschweiz nach Zürich zum dortigen Bahnhof Gotthard ist durch Engpässe verstopft, und zwar ist es, Herr Steinegger, insbesondere ein zweigleisiger Engpass zwischen Winterthur und Effretikon, der weit eingreifender ist

als jener am Gotthard, von dem Sie uns Mitteilung gemacht haben. Wir haben nämlich in der Nordostschweiz einen Engpass, der heute auf zwei Gleisen von 390 Zügen im Tag befahren wird, bei einer theoretischen Kapazität von 320 Zügen. Das führt dazu, dass wir beispielsweise keinen zusätzlichen Güterverkehr mehr aus dem Raum Bodensee übernehmen können; der Güterbahnhof Romanshorn, der jetzt bekanntlich mehr oder weniger eingestellt worden ist, lässt grüssen!

Da ich aber meinerseits für eine schlanke Neat-Etappierung bin, habe ich meinen diesbezüglichen Antrag zurückgezogen und möchte Ihnen jetzt statt dessen mit meinem Antrag zum Sachplan, wie er nach Artikel 8bis im Sinne des RPG festgelegt werden soll, etwas Grundsätzliches vortragen. Die von mir vorgeschlagene Formulierung ist keineswegs nur im Interesse der Nordostschweiz. Vielmehr haben die zwei Achsen der Neat, die Sie beschlossen haben, im Süden bekanntlich zwei Ausgänge, also Richtung Simplon-Turin und Gotthard-Mailand, aber es gibt heute im Norden nur einen tauglichen Ausgang, nämlich auch von Zürich über Basel Richtung Karlsruhe und weiter nach Frankreich und Belgien.

In Deutschland wird derzeit an einer Neubaustrecke als Zugang Richtung Zürich zur Gotthardachse gearbeitet – die sogenannte Gäu-Neckar-Bodensee-Linie von München bzw. Stuttgart zum Bodensee. Diese erschliesst ein riesiges Einzugsgebiet für die Bahn. Für diese Linienführung, die wir irgendwann abnehmen und weiterführen sollten, müssten jetzt irgendwo zwischen Schaffhausen und dem Bodensee, wenigstens auf der Richtplanebene – so, wie ich das vorschlage – die erforderlichen Festlegungen getroffen werden. Nun sage ich Ihnen, was der Bundesrat zum gleichen Thema in analogen Bereichen gesagt hat, nämlich mit Bundesratsbeschluss vom 15. Mai 1996 zum Richtplan des Kantons Zürich. Der Bundesrat hat den neuen Richtplan des Kantons Zürich nur mit einem Vorbehalt genehmigt, und zwar lautet der Vorbehalt so, dass die Anbindung der Ostschweiz und insbesondere die Verbindung zu Süddeutschland – Bereich zwischen München und Stuttgart – gelöst werden müssen. Die Details finden Sie unter Ziffer 3.43 des Bundesratsbeschlusses, und zwar mit einem ausdrücklichen Hinweis auf Alptransit. Das ist ein Rieseneinzugsgebiet, das Sie mit der Bahn hier erschliessen müssen. Das ist eine ganz andere Grössenordnung als der Hirzeltunnel, von dem vorhin gesprochen worden ist.

Der Bundesrat hat auch auf den bereits erwähnten Engpass hingewiesen, wo die zweisepurige Linie schlicht nichts Zusätzliches mehr durchlässt. Ähnliche Forderungen liest man im übrigen auch im Bericht über die Grundzüge der Raumplanung des Bundesamtes für Raumplanung, den der Bundesrat am 22. Mai 1996 verabschiedet hat. Wir werden diese Grundzüge demnächst in der Kommission beraten. Ich komme zum Schluss: Schon die Kohärenz unserer Verkehrspolitik – und nicht nur die Rücksichtnahme auf die Nordostschweiz – verlangt doch, dass Sie diesem Antrag auf Richtplanebene entsprechen. Der Antrag kostet nichts, aber fehlende Vorausplanung, fehlendes Vorausschauen auf diesem Gebiet wird uns unter allen Titeln kosten, denn ich erinnere daran, dass Verkehrsachsen Wohlfahrtsachsen sind.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Präsidentin: Die FDP-Fraktion teilt mit, dass sie den Antrag Baumberger unterstützt.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: M. Baumberger nous propose d'introduire, à l'article 8bis alinéa 1er, une lettre bbis. Il souhaite améliorer la liaison du nord-est de la Suisse, alors que la volonté d'améliorer les liaisons de la Suisse orientale est déjà mentionnée. Personnellement, j'ai pensé que lorsqu'on mentionnait la Suisse orientale, on visait également les régions ou la population décrites par M. Baumberger. Cette question-là n'a pas été abordée de manière détaillée dans le cadre de la commission. D'après le développement que j'ai entendu, il s'agit plutôt d'une question qui s'adresse

au Conseil fédéral, puisque le plan sectoriel qui a été soumis par le canton de Zurich a été adopté par le Conseil fédéral et qu'il comportait justement une réserve à ce propos-là. Encore une fois, comme la commission n'a pas débattu expressément de cette question, que la différence entre la Suisse orientale et la Suisse du nord-est n'a pas été faite, il m'est impossible de prendre position au nom de la commission.

Je dirai, à titre personnel que, pour ce qui est du plan sectoriel, on a introduit diverses mentions et divers projets, et je ne vois pas d'obstacle fondamental à y ajouter quelque chose dans la mesure où le Conseil fédéral est d'accord avec cette proposition.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Für die Anbindung der Ostschweiz sind betriebliche Verbesserungen auf dem bestehenden Streckennetz vorgesehen. Das ist auch Gegenstand eines unterzeichneten bilateralen Abkommens zwischen Deutschland und der Schweiz. Daher sind Sachpläne unseres Erachtens nicht nötig.

Die Zustimmung zum Antrag Baumberger drängt sich aus Sicht des Bundesrates nicht auf.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Baumberger
Dagegen

42 Stimmen
93 Stimmen

Abs. 1 Bst. c, d; 2 – Al. 1 let. c, d; 2

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Art. 9

Antrag der Kommission

Titel

Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes

Wortlaut

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen. Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die neuen Linien bis spätestens bis zu deren Inbetriebnahme an.

Antrag der liberalen Fraktion

.... Zufahrtsstrecken zur Alpentransitlinie Ihre Netze an die neue Linie bis

Art. 9

Proposition de la commission

Titre

Adaptations du réseau ferroviaire existant

Texte

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés. Les CFF et les chemins de fer privés concernés adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes au plus tard jusqu'à la mise en service de celles-ci.

Proposition du groupe libéral

.... lignes d'accès à la transversale alpine leurs réseaux à la nouvelle ligne

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Art. 10

Antrag der Kommission

Aufheben

Proposition de la commission

Abroger

Angenommen – Adopté

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

*Schluss der Sitzung um 21.15 Uhr
La séance est levée à 21 h 15*

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Donnerstag, 19. Juni 1997

Jeudi 19 juin 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence:

Stamm Judith (C, LU)/Leuenberger Ernst (S, SO)

Sammeltitel – Titre collectif

Öffentlicher Verkehr. Neat**Transport public. NLFA**

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung****Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1316 hiervoor – Voir page 1316 ci-devant

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Fortsetzung)**B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (suite)**

Präsidentin: Durch die Minderheitsanträge II und III ändert sich die Systematik in Artikel 10bis, indem neu der Absatz 2 bzw. die Absätze 2 und 3 eingefügt werden.

Art. 10bis (neu)**Antrag der Kommission****Mehrheit****Titel**

Staffelung der Neat

Abs. 1

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen realisiert. Die erste Phase beinhaltet die Löttschbergbasislinie sowie den Zimmerbergtunnel und den Monte-Ceneri-Tunnel als Bestandteile der Gotthardbasislinie. Die zweite Phase umfasst die Gotthardbasislinie und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ. Das Parlament kann diese zweite Phase durch einen einfachen Bundesbeschluss einleiten, nachdem die geologischen und technischen Probleme der Flora abgeklärt sind; das Betriebskonzept ist zu optimieren, und der Technologiefortschritt bei den Bahnen ist auszuschöpfen.

Minderheit I

(Bezzola, Caccla, Christen, Friderici, Löttscher, Theller, Vogel)

Titel

Staffelung der Neat

Abs. 1

Der Bundesrat legt in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den Kantonen sowie den Bahnen das Ausführungsprogramm fest. Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) sind nach den neuesten Erkenntnissen der Bautechnik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie vertretbaren Sicherheitsmargen bezüglich der Geologie zu erstellen. Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten die einzelnen Kredite zur Ausführung des Bauprogrammes.

Minderheit II

(Fischer-Seengen, Hegetschweiler, Hollenstein)

Titel

Staffelung der Neat

Abs. 1

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln dieses Beschlusses wird in einer ersten Etappe wie folgt verwirklicht:

- a. durch den Bau des Gotthardbasistunnels zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio/Biasca, des Ceneri-Basistunnels zwischen den Räumen S. Antonino/Cadenazzo und Lugano/Vezia sowie des Zimmerbergtunnels zwischen den Räumen Thalwil und Littl/Baar;
- b. durch eine optimierte Löttschberg-Scheitelstrecke mit einem leistungsfähigen Viermeter-Huckepack-Korridor;
- c. durch den teilweisen Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ.

Abs. 2

Sobald der Bedarf nachgewiesen ist, beschliessen die eidgenössischen Räte mit einfachem Bundesbeschluss in einer zweiten Etappe über die Vervollständigung des Programms, insbesondere über den Bau des Löttschbergbasistunnels.

Minderheit III

(Hollenstein)

Titel, Abs. 1, 2

Gemäss Minderheit II

Abs. 3

Der Bund verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerbergtunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littl/Baar sowie um eine Verbindung zwischen dem linken Zürichseeufer und der Gotthardlinie ergänzt.

Minderheit IV

(Vetterli, Binder)

Titel, Abs. 2

Gemäss Minderheit II

Abs. 1

Gemäss Minderheit II, aber:

....

c. Streichen

Antrag Föhn**Titel**

Staffelung der Neat

Abs. 1

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen wie folgt realisiert:

- a. In der ersten Phase werden die folgenden Abschnitte angeschlossen und/oder vervollständigt:
 - der optimierte Ausbau der bestehenden Löttschberg-Scheitelstrecke mit einem leistungsfähigen Viermeter-Huckepack-Korridor;
 - der Bau des Zimmerbergtunnels zwischen den Räumen Thalwil und Littl/Baar;
 - der Bau des Gotthardbasistunnels zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio/Biasca.
- b. der Bau des Ceneri-Basistunnels zwischen den Räumen S. Antonino/Cadenazzo und Lugano/Vezia wird in Angriff genommen, sobald die Abnahme des Nord-Süd-Verkehrs ab der Grenze durch Italien entsprechend zugesichert wird.

Abs. 2

Sobald der Bedarf nachgewiesen ist, beschliessen die eidgenössischen Räte mit einfachem Bundesbeschluss über die Vervollständigung des Programms, insbesondere über den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ sowie den Bau des Lötschbergbasistunnels.

Eventualantrag Theller

(falls der Antrag der Minderheit II oder der Minderheit IV angenommen wird)

Abs. 2

Die eidgenössischen Räte beschliessen mit einfachem Bundesbeschluss in einer zweiten Etappe
(Weglassen eines zusätzlichen Bedarfsnachweises)

Antrag Stelner**Abs. 1**

.... Die erste Phase beinhaltet die Lötschbergbasislínie. Die zweite Phase umfasst die Gotthardbasislínie, den Zimmerbergtunnel und den Monte-Ceneri-Tunnel sowie den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ

Antrag Comby**Abs. 1**

.... zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ. Der Bundesrat leitet diese zweite Phase ein, nachdem die geologischen

Antrag Giezendanner**Abs. 1**

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen realisiert. Die erste Phase beinhaltet die Lötschbergbasislínie, sofern Italien mit dem Ausbau der Strecke ab Domodossola in den Süden begonnen hat. Die zweite Phase beinhaltet die Gotthardbasislínie, sofern deren Machbarkeit und der Bedarf eines zweiten Alpenbasistunnels im Schienbereich nachgewiesen sind. Die dritte Phase beinhaltet den Monte-Ceneri-Tunnel und den Ausbau der Strecke ab dem neuen Monte-Ceneri-Tunnel bis zur südlichen Landesgrenze (für den Verlad von 4,2 Meter hohen Fahrzeugen). Vor der Realisierung jeder Phase sind das Betriebskonzept der Bahn zu optimieren und der Technologiefortschritt voll auszuschöpfen.

Antrag Carobbio**Abs. 1**

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln wird in Phasen realisiert. Die erste Phase beinhaltet die Lötschbergbasislínie, die Gotthardbasislínie, nachdem die geologischen und technischen Probleme der Piora abgeklärt sind, und den Zimmerbergtunnel als Teil der Gotthardbasislínie. Die zweite Phase umfasst den Monte-Ceneri-Tunnel und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ.

Die Neat ist nach den neuesten Erkenntnissen der Bautechnik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie vertretbaren Sicherheitsmargen bezüglich der Geologie zu erstellen.

Antrag Widmer**Abs. 1**

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen realisiert. Die erste Phase beinhaltet den Lötschbergbasistunnel, den Gotthardbasistunnel sowie den Zimmerbergtunnel.

Die zweite Phase beinhaltet den Monte-Ceneri-Tunnel und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ.

Eventualantrag Widmer

(falls die Anträge Widmer/Carobbio abgelehnt werden)

Abs. 1

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen realisiert. Die erste Phase beinhaltet den Lötschbergbasistunnel sowie den Gotthardbasistunnel. Die zweite Phase beinhaltet den Monte-Ceneri-

Tunnel, den Zimmerbergtunnel und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ (Rest gemäss Mehrheit)

Antrag Ratti**Titel**

Rollende Planung der Neat

Abs. 1

Die Realisierung der Neat gemäss Artikel 5bis erfolgt nach den Grundsätzen der rollenden Planung und beginnt gleichzeitig bei der Gotthard- und bei der Lötschbergachse. Der Bundesrat plant und bestimmt in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen, den Kantonen sowie den Bahnen das Bauprogramm und unterbreitet dieses der Bundesversammlung zusammen mit dem Antrag für die Verpflichtungskredite für die wichtigsten Bauarbeiten an der Gotthard- und Lötschbergachse. Die Neat ist nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie mit genügenden Sicherheitsmargen bezüglich der Geologie zu erstellen.

Antrag der liberalen Fraktion**Abs. 1**

Gemäss Minderheit I, aber:

.... fest. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale ist nach

Art. 10bis (nouveau)**Proposition de la commission****Majorité****Titre**

Echelonement de la NLFA

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases. La première comprend la ligne de base du Lötschberg, le tunnel du Zimmerberg et le tunnel du Monte Ceneri en tant qu'éléments de la ligne de base du Saint-Gothard. La deuxième phase englobe la ligne de base du Saint-Gothard et l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ. Le Parlement peut donner le feu vert à cette deuxième phase par voie d'arrêté fédéral simple, une fois éclaircis les problèmes géologiques et techniques de la Piora; le concept d'exploitation sera optimisé, et il sera tenu compte des derniers progrès technologiques en matière de chemins de fer.

Minorité I

(Bezzola, Caccla, Christen, Friderici, Lötscher, Theller, Vogel)

Titre

Echelonement de la NLFA

Al. 1

Le Conseil fédéral arrête le programme des travaux d'exécution en concertation avec les services intéressés, les cantons et les chemins de fer. Les NLFA seront réalisées compte tenu des dernières avancées techniques, dans un souci de rentabilité, et avec des marges de sécurité suffisantes s'agissant de la géologie. Le Conseil fédéral soumet aux Chambres fédérales les différents crédits nécessaires pour financer le programme des travaux.

Minorité II

(Fischer-Seengen, Hegetschweiler, Hollenstein)

Titre

Echelonement de la NLFA

Al. 1

Conformément aux articles du présent arrêté, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes est réalisée dans une première étape selon les modalités suivantes:

a. par la construction du tunnel de base du Saint-Gothard entre les régions d'Erstfeld/Silenen et Bodio/Biasca, du tunnel de base du Monte Ceneri entre les régions de S. Antonino/Cadenazzo et Lugano/Vezia ainsi que par la construction du tunnel du Zimmerberg entre les régions de Thalwil et Littl/Baar;

b. par l'optimisation du tronçon de faite du Lötschberg au moyen d'un corridor de ferroutage de quatre mètres de haut;
c. par l'aménagement partiel du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ.

Al. 2

Dès que la preuve du besoin aura été apportée, les Chambres fédérales décident par un arrêté fédéral simple, dans une seconde étape, de l'achèvement du projet, notamment en ce qui concerne la construction du tunnel de base du Lötschberg.

Minorité III

(Hollenstein)

Titre, al. 1, 2

Selon la minorité II

Al. 3

La Confédération améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété du nouveau tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Littl/Baar ainsi qu'une jonction entre la ligne de la partie gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard.

Minorité IV

(Vetterli, Binder)

Titre, al. 2

Selon la minorité II

Al. 1

Selon la minorité II, mais:

....

c. Biffer

Proposition Föhn

Titre

Echelonnement de la NLFA

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases comme suit:

a. dans la première phase, les tronçons suivants sont commencés et/ou complétés:

– l'aménagement optimisé du tronçon de faite du Lötschberg au moyen d'un corridor de ferroutage performant de quatre mètres de haut;

– la construction du tunnel du Zimmerberg entre les régions de Thalwil et Littl/Baar;

– la construction du tunnel de base du Gothard entre les régions Erstfeld/Silenen et Bodio/Biasca.

b. La construction du tunnel de base du Monte Ceneri entre les régions de S. Antonino/Cadenazzo et Lugano/Vezia sera commencée au moment où l'Italie aura assurée qu'elle assurera le trafic Nord-Sud à partir de la frontière.

Al. 2

Dès que la preuve du besoin aura été apportée, les Chambres fédérales décident par un arrêté fédéral simple de l'achèvement du programme, en particulier de l'aménagement du tronçon Saint-Gall et Pfäffikon/SZ ainsi que de la construction du tunnel de base du Lötschberg.

Proposition subsidiaire Theller

(au cas où la proposition de la minorité II ou de la minorité IV serait adoptée)

Al. 2

Les Chambres fédérales décident par un arrêté fédéral simple dans une seconde étape

(éliminer une preuve du besoin supplémentaire)

Proposition Steiner

Al. 1

.... La première phase comprend la ligne de base du Lötschberg. La deuxième comprend la ligne de base du Gothard, le tunnel du Zimmerberg et celui du Monte Ceneri ainsi que l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ.

Proposition Comby

Al. 1

.... du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ. Le Conseil fédéral donne le feu vert à cette deuxième phase, une fois éclaircis

Proposition Glezendanner

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases. La première comprend la ligne de base du Lötschberg, dans la mesure où l'Italie a commencé l'aménagement du tronçon au sud de Domodossola. La deuxième comprend la ligne de base du Gothard, si la preuve de sa faisabilité et du besoin d'un deuxième tunnel de base alpin dans le domaine ferroviaire a été apportée. La troisième comprend le tunnel du Monte Ceneri ainsi que l'aménagement du tronçon à partir du nouveau tunnel du Monte Ceneri jusqu'à la frontière au sud du pays (pour le chargement de véhicules jusqu'à 4,2 mètres de haut). Avant la réalisation de chaque phase, il convient d'optimiser le concept d'exploitation des chemins de fer et de prendre intégralement en compte les progrès technologiques.

Proposition Carobbio

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles est réalisée en plusieurs phases. La première comprend la ligne de base du Lötschberg, la ligne de base du Saint-Gothard, une fois éclaircis les problèmes géologiques et techniques de la Plora, et le tunnel du Zimmerberg, en tant qu'élément de la ligne de base du Saint-Gothard. La deuxième phase englobe le tunnel du Monte Ceneri et l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ.

La NLFA sera réalisée compte tenu des dernières avancées techniques, dans un souci de rentabilité, et avec des marges de sécurité suffisantes s'agissant de la géologie.

Proposition Widmer

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases. La première phase comprend le tunnel de base du Lötschberg, le tunnel de base du Saint-Gothard ainsi que le tunnel du Zimmerberg.

La deuxième phase comprend le tunnel du Monte Ceneri et l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ.

Proposition subsidiaire Widmer

(au cas où les propositions Widmer/Carobbio seraient rejetées)

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases. La première comprend le tunnel de base du Lötschberg ainsi que le tunnel de base du Gothard. La deuxième comprend le tunnel du Monte Ceneri, le tunnel du Zimmerberg et l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Pfäffikon/SZ (reste selon majorité)

Proposition Ratti

Titre

Planification permanente de la NLFA

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes décrite à l'article 5bis est réalisée selon les principes de la planification permanente et commence en même temps à la ligne du Saint-Gothard et à celle du Lötschberg. Le Conseil fédéral planifie et arrête le programme des travaux en concertation avec les services intéressés, les cantons et les compagnies ferroviaires et le soumet aux Chambres fédérales en même temps avec la demande des crédits d'engagement nécessaires pour les travaux les plus importants des deux lignes du Saint-Gothard et du Lötschberg. La NLFA sera réalisée compte tenu du progrès technologique, dans un

souci d'économie, et avec des marges de sécurité suffisantes s'agissant de la géologie.

Proposition du groupe libéral

Selon la minorité I, mais:

.... les chemins de fer. La NLFA sera réalisée compte tenu

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Zu Artikel 10bis gebe ich keine lange Erklärung ab. Es hat sehr viele Anträge, und ich möchte nur kurz die Überlegungen der Mehrheit festhalten. Die Mehrheit schlägt Ihnen die Etappierung vor, wie sie hier formuliert ist:

Die erste Phase umfasst die Löttschbergbasisslinie plus Zimmerberg und Monte Ceneri; die zweite Etappe umfasst den Gotthard und die Strecke St. Gallen-Pfäffikon-Zürich. Das ist von der Kommission mit 12 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen beschlossen worden.

Wir hatten ursprünglich eine etwas schärfere Formulierung, und das hat vor allem im Tessin zu sehr harten Reaktionen geführt. Es ist der Eindruck entstanden – ich möchte ihn mit dieser kurzen Einleitung möglichst ausräumen –, als ob der Gotthard als zweite Etappe sozusagen schon aus dem Rennen gefallen wäre. Die Meinung der Kommission ist aber ganz klar, an der Netzvariante festzuhalten. Diesem Grundsatz haben Sie zugestimmt, und die Meinung der Kommission ist zweitens, dass hier beim Gotthard – wir werden nach der Diskussion näher darauf zurückkommen – technische und geologische Probleme bestehen, die wir nicht einfach wegdiskutieren können.

Das ist denn auch die Begründung für die Reihenfolge in der Etappierung. Bundesrat Leuenberger hat gestern aber ganz klar gesagt, dass mit dem Bau am Gotthard begonnen werde, sobald die technisch-geologischen Probleme gelöst seien. Damit die Diskussion nicht etwa auf falschen Gleisen läuft, möchte ich Ihnen nur die Angst nehmen und Ihnen sagen, dass der Gotthard durch diese Etappierung nicht «weg» ist, im Gegenteil.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: C'est à l'article 10bis que doit figurer la manière d'échelonner la NLFA. Cet article doit mentionner de quoi est constituée la première étape des travaux. Cet article doit aussi préciser qui est compétent pour lancer les travaux de la première et de la deuxième phase. La majorité de la commission laisse cette compétence au Parlement. Si cette compétence est laissée au Parlement, il faut mentionner sans équivoque, mais aussi sans possibilité d'y déroger par la suite, ce qu'on veut réaliser dans les première et deuxième phases, mais aussi et surtout à quelles conditions on lance la deuxième phase. A ce propos, une variante qui pose des conditions très restrictives au lancement de la deuxième phase peut-elle encore être qualifiée de variante en réseau? Une majorité de la commission avait le sentiment qu'en introduisant à l'alinéa 2 une deuxième clause du besoin, la minorité II (Fischer-Seengen) avait des intentions cachées. C'est la raison pour laquelle la majorité de la commission qui, dans une version initiale, laissait figurer une clause du besoin l'a ensuite retirée pour affirmer clairement sa volonté d'échelonner les travaux en exécutant la ligne du Löttschberg, le tunnel du Zimmerberg et le Monte Ceneri – la deuxième étape Saint-Gothard-Saint-Gall-Pfäffikon/SZ étant exécutée sans qu'une seconde clause du besoin doive être prévue.

C'est dans ce sens-là que la majorité de la commission a adopté la proposition qui vous est faite à l'article 10bis.

Bezzola Duri (R, GR), Sprecher der Minderheit: Wir sind nun beim Schlüsselartikel 10bis angelangt. Die Neat ist ein komplexes Infrastrukturprojekt; das haben die gestrige Debatte und sicherlich auch die sehr vielen Anträge, die zum Teil mit grosser Phantasie formuliert worden sind, gezeigt. Heute können wir die räumlichen, zeitlichen, betrieblichen und finanziellen Dimensionen dieses Bauvorhabens. Gestern haben über 80 Prozent in diesem Saal der Netzvariante zugestimmt.

Die Minderheit I will, dass die Entscheidungskompetenz für die Baufreigabe der einzelnen Neat-Abschnitte auf den Bundesrat übertragen wird und dass das Parlament die entsprechenden Ausführungskredite genehmigt. Ich bitte Sie, der Minderheit I zuzustimmen.

Wir sind aufgefordert, den nächsten – schwierigen – Schritt einzuleiten. Es müssen flexible Entscheidungsmechanismen für eine effiziente, rasche und damit kostengünstige Umsetzung der Neat bestimmt werden. Das Instrument der einfachen Bundesbeschlüsse für die Bauphasen erfüllt nach Ansicht der starken Minderheit I und knapp der Hälfte der FDP-Fraktion diese Anforderungen nicht. Die zahlreichen – sehr unterschiedlichen – Anträge für die Staffelung der Neat zeigen, dass es sehr schwierig ist, alle Interessenslagen unter ein Dach zu bringen.

Der je nach Standpunkt jeweils weniger wichtige Abschnitt wird in eine zweite oder dritte Etappe relegiert. Dass bei diesen Szenarien die Bauphasen gegeneinander ausgespielt werden, ist eine Sache. Doch in Tat und Wahrheit verdächtigt jede Seite mit Recht die andere, eine Achse ganz streichen zu wollen. Wir sitzen, wenn wir ehrlich sind, in einem Sumpf von Partikularinteressen fest.

Betrachten wir einmal den Antrag der Mehrheit der Kommission: Sie will in der ersten Phase die Löttschbergbasisslinie sowie den Ceneri- und den Zimmerbergtunnel bauen. Zurzeit ist der Löttschberg technisch und politisch baureif. Er kann nach heutigen Erkenntnissen bis ins Jahr 2005 fertiggestellt werden. Die aus dem Transitvertrag und der Alpen-Initiative entstandenen Verpflichtungen können damit zu einem grossen Teil erfüllt werden.

Zur ersten Bauphase gehören gemäss Mehrheit der Kommission auch die Projektabschnitte Ceneri- und Zimmerbergtunnel. Der Haken ist bloss der, dass diese Teile noch gar nicht baureif sind. Es liegen weder Detailstudien zu den geologischen Gegebenheiten noch Projekte vor. Auch das Plan-genehmigungsverfahren ist noch nicht eingeleitet worden. Dieses wird im besten Fall zwei bis drei Jahre dauern. Dass zwei sich noch in der Projektphase befindliche Abschnitte bereits in der ersten Bauphase auftauchen, ist deshalb nicht schlüssig.

Betrachten wir einmal die andere Seite: Vom technischen Standpunkt her ist auch der Gotthardbasistunnel baureif. Aus politischer Sicht ist er es aber erst, wenn man die geologischen Gegebenheiten der Plora und des Tavetscher Zwischenmassivs genauer kennt. Den Gotthard trotzdem gegen den Löttschberg austauschen zu wollen, wie das die Minderheiten II (Fischer-Seengen), III (Hollenstein) und IV (Vetterli) sowie sehr viele Einzelanträge vorsehen, ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt keine Lösung. Auch wenn man für die zusätzlichen Abklärungen am Gotthard eine Zeitspanne von einigen Monaten bis zu zwei Jahren annimmt, werden die Resultate vor Abschluss der Projektierung und des Plangenehmigungsverfahrens am Ceneri und am Zimmerberg vorliegen. Damit hätte man die pikante Situation eines baureifen Projekts in der zweiten Bauphase und zweier noch nicht baureifer Projekte in der ersten Bauphase. Das Resultat wäre, dass baureife Projekte auf mehrere Jahre hinaus blockiert wären. Um die zweite Neat-Bauphase auszulösen oder die verschiedenen Bauetappen anzupassen oder zu ergänzen, braucht es gemäss dem Antrag der Mehrheit, gemäss den Anträgen der Minderheiten II (Fischer-Seengen), III (Hollenstein) und IV (Vetterli) sowie gemäss verschiedenen Anträgen einen einfachen Bundesbeschluss. Nehmen wir das Beispiel des Bundesbeschlusses «Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs»: Dieses Verfahren hat 34 Monate gedauert, also fast drei Jahre.

Es liegt auf der Hand, dass es auch aus Gründen der Finanzierung eine Staffelung der Neat braucht. Es ist weder logisch noch konsequent, dass diese Staffelung anhand von fixen Bauphasen und nicht anhand der Baureife der Abschnitte erfolgen soll. Es liegt mehr als ein guter Grund vor, die Entscheidungskompetenz für die Bauphase dem Bundesrat zu übertragen. Damit wählt man ein Verfahren analog zu den Nationalstrassen, ein Verfahren, das sich gut bewährt hat.

Die Nationalstrassen und die Neat sind nationale Netzvarianten. Die substantielle Verbesserung gegenüber dem Bau der Nationalstrassen ist die für die Neat vorgesehene Fondslösung. Sie garantiert von Beginn an eine transparente Finanzierung. Wenn es beim Bau der Nationalstrassen zu Verzögerungen und Mehrkosten gekommen ist, darf dies nicht dem Bundesrat angelastet werden. Die Verzögerungen sind durch Projektänderungen, Projektein-sprachen und Begehren von Kantonen, Gemeinden und Verbänden entstanden. Die Führungskompetenz dem Bundesrat zu übertragen, ist wahrlich kein mutiger, sondern viel eher ein logischer Entscheid. Ich komme zum Schluss: Die Rahmenbedingungen sind also bekannt. Zeigen wir, dass wir Vertrauen in die Führungskompetenz des Bundesrates haben! Überlassen wir es ihm, das Ausführungsprogramm festzulegen. Geben wir ihm ein effektives Steuerungsmittel, um die einzelnen Projektabschnitte optimal zu realisieren und – wenn nötig – flexibel, situationsbezogen auf Veränderungen zu reagieren. Ziehen wir uns zum Wohl der Sache ins zweite Glied zurück. Da wir die Kredite sprechen, werden wir sowieso wie gewohnt das letzte Wort haben. Wer für die Realisierung der Neat-Netzvariante ist und ehrlich dazu steht, muss für eine flexible Umsetzung sein. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Wie bereits in der Eintretensdebatte dargelegt, kann für mich weder die Schelnetapplerung gemäss Antrag der Mehrheit, die dem Lötschberg-Priorität einräumt, noch das Delegieren der Etapplerung gemäss Antrag der Minderheit I (Bezzola) in Frage kommen. Die für die gestellte Aufgabe beste Lösung kann im nationalen Interesse nur heissen: Priorität für die Gotthardbasislinie, verbunden mit der Optimierung der Lötschberg-Bergstrecke mit einem Viermeter-Huckepack-Korridor als Sofortmassnahme zur Erfüllung verfassungsmässiger und staatsvertraglicher Verpflichtungen. Um es auch hier nochmals festzuhalten: Nur die Gotthardbasislinie mit einer Schelnhöhe von 550 Metern – gegenüber 820 Metern am Lötschberg – ist eine echte Flachbahn mit ihrem Energiesparpotential. Während die Südfahrt über Luino weniger als 10 Promille Steigung aufweist, finden wir südlich von Lugano noch zwei kurze Teilstücke mit 17 Promille Steigung. Die Simplon-Südrampe weist indessen 25 Promille Steigung auf – Lötschbergbasistunnel hin oder her – und bleibt somit eine Bergbahn. Die Kapazität der redimensionierten Gotthardachse beträgt vor allem dank mehreren Zufahrtsstrecken im Norden und im Süden 300 Züge und reicht damit für lange Zeit. Sie kann später bei Bedarf im Baukastensystem auf 550 Züge erweitert werden. Für das Auslaufmodell der rollenden Autobahn bietet die Lötschberg-Bergstrecke ebenfalls genügend Kapazität.

Dies ist wohl auch die Hauptbefürchtung der Befürworter des Lötschbergtunnels, denn der Bedarf für den Lötschbergbasistunnel wäre nur schwer nachzuweisen, wenn er nicht mehr als Rawil-Ersatz deklariert werden kann, wie dies ursprünglich der Fall war. Ohne zusätzliche Ausbauten ausserhalb des Lötschbergperimeters beträgt demgegenüber die Kapazität zwischen Basel und Domodossola, auch nach Fertigstellung der ersten Etappe von «Bahn 2000», mit oder ohne Basistunnel weniger als 150 Züge, also weniger als die heutige Gotthardbahn.

Gegen die Priorität der Gotthardbasislinie werden vor allem zwei Argumente aufgeführt:

1. Termine des Transitabkommens: Tatsächlich heisst es in Anhang 2 des Transitabkommens, die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes würden dem Verkehr im Jahr 2005 übergeben. Die EU legt diesen Passus reichlich willkürlich und – weil sie wohl von der Schweizer Verhandlungsdelegation darin bestärkt wurde – so aus, dass darunter einer der beiden Basistunnels zu verstehen sei. Der Sinn des ganzen Transitabkommens und damit eine nach dem Zweck fragende Auslegung könnte demgegenüber nur lauten, dass sich die Schweiz verpflichtet hat, rechtzeitig genügend Güter-

transitkapazität auf der Schiene zur Verfügung zu stellen, um auch einen Teil des Umwegverkehrs aufzunehmen. Mit dem Viermeter-Korridor am Lötschberg und dem 3,8-Meter-Korridor am Gotthard steht diese notwendige Kapazität bereits ab 1999 bzw. 2001 tatsächlich zur Verfügung, so dass die zirka fünf Jahre Verspätung des Gotthardbasistunnels in Kauf genommen werden können, ebenso wie auch bei der Simplon-Südrampe, an deren Verzögerung um mindestens fünf Jahre sich überhaupt niemand gestossen hat.

Im übrigen liesse die EU über diesen Punkt zweifellos mit sich reden, denn im Rahmen des bilateralen Abkommens steht bekanntlich auch ein anderer Punkt des Transitabkommens zur Diskussion, nämlich das Vorziehen der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen von 2005 auf 2001. Weshalb sollte da nicht auch eine Verzögerung des Baus des ersten Basistunnels diskutiert werden können?

2. Zur Einwendung betreffend die Pioramulde: Dass die Pioramulde für den Tunnelbau Probleme aufwerfen würde, wenn sie bis auf das Tunnelniveau hinunterreichen sollte, ist nicht neu. Ob dies tatsächlich der Fall ist und, wenn ja, wie breit diese Zone ist, dürfte bereits im Laufe dieses Sommers bekannt sein. Das ganztägige Hearing der Kommission zu geologischen Fragen, an dem auch sogenannte kritische Geologen teilnahmen, hat ergeben, dass, je breiter und ungunstiger die Zusammensetzung dieser Schicht ist, desto höher die Kosten und der Zeitbedarf für die Durchquerung sein werden. Eine triviale Erkenntnis! Keiner der angehörten Wissenschaftler hat aber behauptet, die Bewältigung dieser Schwierigkeiten sei nicht möglich. Vielmehr wurden Methoden aufgezeigt, wie der Bau der Tunnelröhren in dieser Formation erfolgen kann. Mit einer zweckmässigen Organisation der Bauarbeiten kann im übrigen die Verzögerung der Fertigstellung des ganzen Basistunnels weitgehend aufgefangen werden, vor allem, wenn die im Gang befindlichen Erkundungsarbeiten nun speditiv weitergeführt werden.

Eine geringfügige Verzögerung kann zudem ohne weiteres in Kauf genommen werden, denn die Kapazität der Bergstrecken an Gotthard und Lötschberg reicht, wie bereits dargelegt werden konnte, noch für viele Jahre aus. Man lese darüber im Gutachten Coopers & Lybrand nach. Sollte sich wider Erwarten doch noch die Unmöglichkeit ergeben, die Piorazone zu bewältigen, so muss das gesamte Neat-Konzept ohnehin neu überdacht werden, denn ohne Gotthard kommen auch die übrigen Realisierungsvarianten nicht aus. Kurz: Die Pioramulde kann zwar bauliche Probleme aufgeben, einen Grund, den Gotthardbasistunnel deswegen hintanzustellen, bildet sie aber nicht.

Zusammenfassend sei nochmals folgendes festgehalten: Der Bundesrat hat in der Botschaft von 1990 geschrieben: «Im Zentrum steht die Erneuerung und Umgestaltung der Gotthardbahn zu einer modernen Flachbahn. Sie bildet das Rückgrat und den Hauptentscheid im Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.» Der Basistunnel am Lötschberg wird eindeutig als Ergänzung zu diesem Hauptentscheid deklariert, indem der Bundesrat schreibt: «Die Neubaustrecke am Gotthard ist deshalb zu ergänzen um einen weiteren Basistunnel am Lötschberg.» Von dieser Grundaussage sollen und dürfen wir nicht abweichen. Die Priorität der Gotthardachse ist im übergeordneten Landesinteresse beizubehalten.

Ich bitte Sie, der Minderheit II zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG), Sprecherin der Minderheit: Ich schliesse mich mit meinem Minderheitsantrag im ersten Teil der Argumentation der Minderheit I (Bezzola) an. Es gibt keinen ausgewiesenen Bedürfnisnachweis für den Bau von zwei neuen Transitachsen in naher Zukunft. Studien zeigen, dass sogar das bestehende Netz bis ins Jahr 2022 ausreicht. Ich habe gestern bei meinem Antrag zu Artikel 5bis des Bundesbeschlusses B ausgeführt, dass eine von den Kantonen in Auftrag gegebene Studie erwähnt, dass mit den gegebenen Infrastrukturen der zu erwartende Mehrverkehr aus dem Raum Ostschweiz, insbesondere der zu erwartende Güterverkehr bei einer Aufhebung der 28-Tonnen-Limite, nicht auf die Schiene verlegt werden kann. Die Prognosen für die

Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Osten sind seit 1991 überholt, und das BAV hat es bis heute unterlassen, die seit 1991 vorhandenen Fakten zu aktualisieren.

Nachdem Sie, Herr Leuenberger, auf meinen gestrigen Antrag einfach geantwortet haben, dass es den Anschluss Ostschweiz nicht brauche – ich spreche vor allem von der Schaffung einer Möglichkeit zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene –, möchte ich die Problematik im Bodenseeraum doch etwas genauer darlegen:

Rund 10 Prozent des gesamten Bahn-Gütertransitverkehrs am Gotthard nach Italien stammen aus dem Ostteil des Bundeslandes Baden-Württemberg. Davon werden aber nur knapp 30 Prozent auf der Schiene transportiert. In den übrigen Gebieten Baden-Württembergs, die bereits gut an den internationalen Schienenverkehr angeschlossen sind, liegen die Bahnanteile bei über 60 Prozent. Vom Gütervolumen aus Italien werden in den Ostteil von Baden-Württemberg nur gerade 12 Prozent mit der Bahn befördert. Der Bedarf nach Direktverbindungen Richtung Süden aus dem Raume Ostschweiz ist damit ausgewiesen. Zudem hat der Strassenverkehr auf der A 13 in den letzten Jahren jährlich um 13 Prozent zugenommen, und eine Wende ist nicht in Sicht.

Wenn für den anfallenden Güterverkehr aus dem Raum Bodensee keine attraktive Verlagerungsmöglichkeit geschaffen wird, ist abzusehen, dass die Ostschweiz noch mehr mit LKW auf der Strasse belastet wird.

Ich möchte nochmals auf die Studie hinweisen, die – wie ich gestern ausführlich dargelegt habe – frühere Angaben über die Entwicklung des Güterverkehrs in der Ostschweiz aktualisiert. Sie kommt zum Schluss, dass infolge der osteuropäischen Märkte, wegen der Fertigstellung des Autobahnnetzes im Bodenseeraum und einem zu erwartenden Umwegverkehr von der Brennerachse infolge der Ablösung der 28-Tonnen-Limite für den Raum Ostschweiz mit einer Zunahme der Güterverkehrsströme zu rechnen ist. Für diesen zu erwartenden Mehrverkehr reichen die heutigen Kapazitäten nicht aus. Die Verankerung der Anbindung der Ostschweiz für den Güterverkehr soll auch im Raume Ostschweiz die Umsetzung der Alpen-Initiative ermöglichen.

Deshalb bitte ich Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Vetterli Werner (V, ZH), Sprecher der Minderheit: Ich komme kurz auf die gestrige Debatte zurück. Herr Bundesrat Leuenberger, ich habe gestern folgende Auskunft von Ihnen erwartet: Parlament und Stimmvolk haben das Recht zu wissen, was Betrieb und Unterhalt der Neat und der Eisenbahn-Grossprojekte die nächsten Generationen kosten werden. Sicher werden Sie uns aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnungen noch vorlegen und die zu erwartenden Defizite offen darlegen. Ich habe gestern von Ihnen leider nichts davon vernommen, aber ich bin sicher, Sie werden uns diese Fakten noch liefern.

Ich plädiere für die Minderheit IV. Es ist die abgespeckte, glaubwürdigere Form der Version der Minderheit II (Fischer-Seengen). Mit meinem Antrag geht es mir um die Glaubwürdigkeit des Parlamentes und um die Chance einer mehrheitsfähigen Neat-Vorlage für die Volksabstimmung.

Wer die Ständeratsdebatte verfolgt hat, versteht, was ich meine. Praktisch alle Votanten vertreten vorwiegend ihre regionalen Interessen; Bedarf oder Notwendigkeit der Eisenbahn-Grossprojekte waren nebensächlich.

Der Antrag der Minderheit IV bevorzugt in der ersten Etappe den Gotthardbasistunnel mit den dazugehörigen Zimmerberg- und Ceneri-Tunneln und die Optimierung der rasch realisierbaren Lötschberg-Scheitelstrecke mit vier Metern Eckhöhe. Im Gegensatz zur Minderheit II (Fischer-Seengen) will ich aber Buchstabe c, den teilweisen Ausbau der Bodensee-Toggenburg-Strecke zwischen St. Gallen-Wattwil-Rapperswil bis Pfäffikon/SZ, streichen. Ein Bedarf, eine Notwendigkeit ist für diese Zufahrtsstrecke mit dem besten Willen und aller Sympathie für die Ostschweiz nicht auszumachen.

Hier die Fakten: Der Güterverkehr Deutschland-Schweiz kommt zu 90 Prozent via Basel in die Schweiz – Frau Hollen-

stein, hören Sie jetzt bitte zu! 9,4 Prozent der Güter kommen aus Singen via Schaffhausen in die Schweiz und gehen von dort direkt Richtung Zürich, und nur gerade 0,4 Prozent der Güter kommen via St. Margrethen in die Ostschweiz. Das sind die schwachen Frequenzen.

Schwache Frequenzen haben wir auch im Personenverkehr. Auch hier die Fakten: Ostschweiz-Gotthard in beiden Richtungen täglich 531 Personen aus St. Gallen und Appenzell, 19 aus Österreich und 263 aus dem Toggenburg, der March und dem Rheintal; also total 800 Passagiere in beiden Richtungen. Das sind 6 Prozent der 13 100 Gotthardfahrgäste. Ein Bedarf für einen Ausbau des Anschlusses Ostschweiz ist also nicht auszumachen.

Also sind die 80 bis 90 Millionen Franken, die man unter dem Titel «Teilweiser Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ» investieren möchte, schlicht und einfach ein abstimmungspolitisches «Zückerli» für die Ostschweiz. Damit wären wir bereits im Fahrwasser des Ständerates oder des ersten Projekts Neat, in dem man im Rahmen des Alpen-transitbeschlusses sogar den Bahnhof Chur auf Kosten der Neat ausbauen wollte. Ich bin sicher, dass das Stimmvolk eine solche «Zückerlipolitik» diesmal nicht mehr akzeptieren wird. Selbst verantwortungsbewusste Ostschweizer werden ihre Zustimmung nicht von einem solchen Trick abhängig machen. Kleine Infrastrukturausbauten im Toggenburg – Stellwerkmodernisierung, Behebung von Doppelspurücken, Verbesserung des Vorortsverkehrs – sind keine Neat-Aufgaben. Solche Verbesserungen gehören zu den laufenden Strukturaufgaben der Bahnen.

Die Ostschweiz profitiert zukünftig von anderen Eisenbahn-Grossprojekten, vor allem von «Bahn 2000». Ich denke da an die Einführung der Neigezüge auf der Strecke St. Gallen-Zürich-Biel-Lausanne-Genf, mit einer Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde und zusätzlichen Komfortverbesserungen, aber auch an die Einführung der doppelstöckigen Inter-city-Züge. Auch die Ausbauten des Knotenpunktes Zürich und im Raume Flughafen Kloten/Kempthal/Winterthur bringen für die Ostschweiz fahrplanmässige Attraktivitätssteigerungen.

Die Minderheiten II und IV wollen eine klare Etappierung, aber gegenüber der Mehrheit wollen wir zuerst die Gotthardlinie realisieren. Die Vorteile der Gotthardvariante sind klar und wurden hier im Saal wiederholt aufgeführt.

Zusätzlich ist aber noch zu beachten: Anfang und Ende der Gotthardlinie befinden sich auf Schweizer Territorium. Die Güterkapazität wird mit dem Neat-Ausbau mehr als doppelt so gross wie am Lötschberg-Simplon. Wesentlich scheint mir noch zu sein, dass die Gotthardachse auch im Personenverkehr schon heute die doppelte Frequenz gegenüber der Lötschberglinie aufweist und mit dem wesentlich grösseren Bevölkerungselnzugsgebiet auch für die Zukunft attraktiver und konkurrenzfähiger ist, und zwar nicht nur im internationalen Transitverkehr, sondern auch als Verbindung mit dem Kanton Tessin. Und – das muss auch betont werden – im Gegensatz zum Güterverkehr wirft der Personenverkehr schon heute 600 Millionen Franken mehr Ertrag ab als der unter enormem Konkurrenzdruck stehende Güterverkehr.

Zum Begriff «Etappierung»: Wir haben in die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung die Bedingung aufgenommen: «Für jedes Grossprojekt sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen.» Herr Bundesrat Leuenberger, ich hätte gerne, dass Sie hier im Nationalratssaal bestätigen, dass diese Bedingung so zu verstehen ist, dass die zweite Phase erst dann begonnen wird, wenn der Betrieb der ersten Linie einen klaren Bedarf für eine zweite Route ausweist.

Ich bitte Sie noch einmal, unabhängig von Ihrer Herkunftsregion und ohne Lobbying, nach Sachkriterien, nach Fakten und echtem Bedarf und Notwendigkeit zu entscheiden. Es geht nicht nur um unsere eigene Glaubwürdigkeit, sondern auch um die Glaubwürdigkeit der Vorlage. Nur eine transparente, glaubwürdige Vorlage hat beim kritischen Stimmvolk eine Chance, akzeptiert zu werden.

Ich danke Ihnen, wenn Sie dem Antrag der Minderheit IV zustimmen.

Föhn Peter (V, SZ): In der Neat-Problematik ist es nicht einfach, den Durchblick zu erhalten. Zu viele Anträge liegen vor, und zu viele Regional- oder gar Eigeninteressen sind in den Vordergrund gestellt worden. Daneben sind zahlreiche Abklärungen und Studien vorhanden, aber leider mit einer Vielzahl von Resultaten. Also muss ich mich als Laie fragen: Was brauchen wir unbedingt? Welche Variante bringt uns und unserem Land am meisten? Was kann verantwortet werden? Ich bin zur Überzeugung gekommen, dass in der Neat-Problematik volkswirtschaftlich gesehen nichts, aber auch gar nichts am Gotthard vorbeiführen kann und dass wir das Fuder nicht überladen dürfen.

Ich weiss, dass der Lötschberg schneller realisierbar wäre als der Gotthard. Aber der Lötschberg bringt im Verhältnis zum Gotthard zuwenig. Bewusst bin ich mir auch, dass das Gotthard-Komitee zuwenig Werbung betrieben hat. Einer sehr guten PR-Arbeit wegen ist es aber noch lange nicht gesagt, dass die gepuschte Lötschbergvariante die bessere Variante sein muss.

Dazu kommt das Finanzpolitische. Man kann den «Staatsgeldbeutel» wie den «volkswirtschaftlichen Geldbeutel» drehen und wenden, ja ausquetschen, wie man will, eines muss mit aller Deutlichkeit gesagt sein: Den sofortigen Bau der kompletten Netzvariante können wir uns keinesfalls leisten; so gut und schön dies in der momentanen Wirtschaftslage auch wäre. Zu guter Letzt wird eine Volksmehrheit gefunden werden müssen! In letzter Zeit ist mit Unmut zur Kenntnis genommen worden, wie man hier in Bern mit den Finanzen umspringt.

Mit meinem Antrag will ich nun beliebt machen, nur das zu bauen, was unbedingt notwendig ist – dies mit folgendem Vorgehen:

1. Fertigstellung der bestehenden Lötschbergscheitel- oder Bergstrecke mit einem leistungsfähigen Huckepackkorridor. Damit erfüllen wir bereits einen Teil des EU-Transitabkommens. Jedermann weiss, dass die geplante Lötschbergbasisvariante auf der Höhe von 820 Metern über Meer nicht Flachbahncharakter hat und eine Lösung auf der steilen Südrampe nicht vorliegt.

2. Den Bau des Zimmerbergtunnels könnte man auch ohne Neat schon begründen.

3. Wie schon gesagt, kommen wir nicht um den Bau des Gotthardbasistunnels mit Priorität herum. Folgende Begründungen sprechen eine klare Sprache:

1. Die Schweiz bezahlt und darf demzufolge auch profitieren. Einzig vom Durchgangsverkehr können wir nicht lange leben.

2. Es wird viel zu viel nur vom Güterverkehr gesprochen. Der Personenverkehr wird vernachlässigt. Von der Gotthardbasisslinie könnten allein im schweizerischen Einzugsgebiet 3 Millionen Menschen profitieren.

3. Wir fragen uns weiter: Wo sind die Hauptwirtschaftsstandorte in der Schweiz? Sie liegen doch klar im Grossraum Zürich! Wollen wir unserer Umwelt etwas zullebe tun, heisst die Neat-Variante Gotthard.

4. Schon unsere Urahnen wussten, wo der direkteste Weg in den Süden durchführt. Keine andere Variante bringt so viel Zeitgewinn!

5. Das Problem betreffend die Pioramulde sollte nach dem heutigen technischen Stand gemeldet werden können. Schliesslich wurden schon verschiedentlich Erfahrungen mit zuckerförmigem Dolomit gemacht. Ich denke z. B. an den Strassentunnel Gran Sasso bei Rom. Es gibt übrigens beim Lötschberg auch geologische Unbekannte. Wie steht es mit der sogenannten Fieschzone, welche zum Teil verschwiegen wird? Meines Wissens ist das Eindringen mit dem Sondierstollen abgebrochen worden. In dieser Angelegenheit hätte ich noch gerne nähere Auskunft.

6. Vergessen wir auch unsere Mitbürger im Sonnenkanton Tessin nicht! Weshalb habe ich in meinem Antrag – das unterscheidet meinen Antrag im wesentlichen von allen anderen – den Ceneri-Basistunnel vom Gotthard abgekoppelt? Das ist ganz einfach zu erklären: Vorgängig müssen wir von den Italienern eine ganz klare Zusicherung haben, dass sie den Verkehr ab der Grenze auf der Ceneri-Achse vollumfänglich abnehmen. Ansonsten nützt der Ceneri mit einem

Kostendach von knapp einer Milliarde Franken überhaupt nichts. Diese Rückstellung ist verantwortbar, denn innerhalb von fünf Jahren sollte ein entsprechender Vertrag mit unseren südlichen Nachbarn möglich sein. Wenn man davon ausgeht, dass die Bauzeit des Gotthardtunnels etwa zehn Jahre und die Bauzeit des Ceneri-Tunnels fünf Jahre betragen, so wäre die gesamte Gotthardstrecke in etwa gleichzeitig fertiggestellt. Das soll und muss unser Ziel sein!

Schwergetan habe ich mich mit der Rückstellung des Streckenausbaus zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ. Ich halte aber an meinem Grundsatz fest, wirklich nur zu bauen, was unbedingt nötig ist. Bei ausgewiesenem Bedarf besteht gemäss meinem Antrag jederzeit die Möglichkeit, diesen Ausbau vorzunehmen.

So bitte ich Sie, meinem Antrag mit dem Grundgedanken «Mut zur Lücke!», der in der Politik zwar verpönt ist, zuzustimmen. Ich beantrage klar einen «Gotthard light». Das ist die zukünftige Bahnwahrheit. Und: «Wenn ihr glaubt, zu sein gescheitert, dann hilft vielleicht das Volk nicht weiter!»

Theiler Georges (R, LU): Mein Eventualantrag betrifft den Bedarfsnachweis für die zweite Etappe gemäss Minderheiten II (Fischer-Seengen) und IV (Vetterli). Mein Antrag geht dahin, für die zweite Etappe, in diesem Fall den Lötschberg, keinen erneuten Bedarfsnachweis mehr zu verlangen. Auf Seite 14 der Fahne können Sie feststellen, dass bei allen Varianten, welche zur Diskussion stehen, der Bedarfsnachweis für die zweite Etappe – und ich betone, es geht hier nur um den Bedarfsnachweis für die zweite Etappe – unterschiedlich gehandhabt wird. Wenn Sie die Mehrheitslösung anschauen, dann werden Sie feststellen, dass dort für die zweite Etappe kein erneuter Bedarfsnachweis gefordert wird. Wir haben in der Kommission in der zweiten Lesung einen solchen Bedarfsnachweis gestrichen. Beim Antrag der Minderheit I (Bezzola) wird ebenfalls kein erneuter Bedarfsnachweis gefordert. Allein in den Anträgen der Minderheiten II (Fischer-Seengen), III (Hollenstein) und IV (Vetterli) finden Sie einen solchen zusätzlichen Bedarfsnachweis in Absatz 2. Damit weisen die Varianten ganz unterschiedliche Vorgehensweisen auf, was die Auslösung der zweiten Etappe angeht. Dies möchte ich mit meinem Antrag verhindern.

Mein Antrag hat ganz klar zum Ziel – ich sage das offen –, die Fassung der Minderheit II (Fischer-Seengen) für die Anhänger der Lötschbergvariante verträglicher zu gestalten. Es gibt aber auch inhaltliche und taktische Gründe, keinen erneuten Bedarfsnachweis für die zweite Etappe zu verlangen. Man muss sich einmal vorstellen: Man müsste mitten in der Realisierungsphase der Netzlösung einen erneuten Bedarfsnachweis erbringen. Man ist vielleicht noch beim Bau der ersten Etappe; man möchte mit Vorbereitungsarbeiten für die zweite Etappe beginnen und sollte dann einen erneuten Bedarfsnachweis erbringen. Es soll mir jemand im Saal erklären, wie das gehen soll! Sie werden zwar bestimmt Experten finden, die Ihnen das vorbereiten werden, aber mit diesen Papieren können Sie wahrscheinlich dann nicht sehr viel anfangen.

Ich bitte Sie daher, meinem Eventualantrag zuzustimmen. Sie tun damit etwas für die bessere Verträglichkeit in einer Volksabstimmung.

Steiner Rudolf (R, SO): Nachdem gestern Abend die meisten Votanten den Fortschritt lobten und das Heil der Schweiz in der Neat beschworen, möchte ich heute früh doch etwas relativieren und an die Realitäten erinnern.

Sie erinnern sich, der Ständerat hat geprüft, was wünschenswert sei, und hat sich nachher gefragt, wie er das finanzieren könnte. Unsere Kommission hat geprüft, was man finanzieren kann, und hat sich dann gefragt, was man damit bauen solle. Die wesentliche Frage aber, ob und warum wir neue Tunneln benötigen, wurde meines Erachtens zuwenig gestellt. Sie werden mir antworten, es sei vom Verkehrsaufkommen her bedingt. Ich sage: nein.

Sie wissen es: Der Personenverkehr stagniert, der Ertrag aus dem Güterverkehr ist auch 1996 um 12 Prozent, im ersten Quartal 1997 um weitere 3 Prozent zurückgegangen; der

Trend hält an. Wir haben eine Verlagerung der Verkehrsachsen, und der Umlagerungseffekt der möglichen Schwerverkehrsabgabe und einer allfälligen Alpentransitabgabe ist mehr als fraglich.

Für das erwartete Verkehrsaufkommen bei den Gütern reicht die Bergstrecke Lötschberg–Simplon bis mindestens ins Jahr 2025, wahrscheinlich sogar wesentlich länger. Der Endausbau wird in der Schweiz und in Italien 1999 beendet sein. Von daher besteht an sich kein Bedürfnis nach neuen Tunnels, denn wie beim Lötschberg könnte auch beim Gotthard mit technischen Modifikationen eine etwas schnellere Zugabfolge ermöglicht werden.

Sie werden mir entgegenhalten, es gebe ein Transitabkommen aus dem Jahre 1992. Seit 1992 haben sich wesentliche Veränderungen beim Verkehrsaufkommen und bei den Verkehrsströmen eingestellt. Heute würden wir ohne Zweifel eine andere Lösung wählen als 1992. So bin ich klar der Meinung, so, wie über eine vorzeitige Aufhebung der 28-Tonnen-Limite verhandelt wird, solle und müsse auch über eine Änderung der Bahntransitstrecken verhandelt werden. Denn es kann auch nicht im Interesse der EU sein, dass wir hier in der Schweiz 15 oder mehr Milliarden Franken ins Leere verbauen.

Sie werden mir den Neat-Beschluss des Volkes von 1992 entgegenhalten. Diejenigen von Ihnen, die 1991 und 1992 bereits hier im Rate sassen, haben offensichtlich damals nicht alles gewusst, geschweige denn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Anderenfalls würden wir ja nicht bereits zehn Stunden über eine neue Neat-Vorlage debattieren.

Das gleiche gilt für die Alpen-Initiative: Ich erinnere daran, dass auch der Bundesrat in seiner Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs klar festhält, dass sie so nicht umsetzbar sei. Gestern war auch viel vom «Jahrtausendwerk» die Rede. Auch ich glaube an die Zukunft; aber ich meine, sie ist nicht damit zu gewinnen, dass 15 oder mehr Milliarden Franken in Bauobjekte mit fraglichem Nutzen investiert werden – dies um so weniger, als diese Milliarden zu 25 Prozent über neue Verschuldung finanziert werden sollen, nachdem wir derzeit bereits über 90 Milliarden Franken Staatsschulden haben.

Apropos Finanzierung: Anders als Herr Bundesrat Leuenberger erachte ich diese nicht als gesichert, solange über die verschiedenen Abgaben nicht abgestimmt worden ist und sie nicht beschlossen sind.

Dann verweise ich auf Widersprüche: Die einen wollen den Güterverkehr durch die neuen Tunnels führen und den Personenverkehr über die alten Bergstrecken. Andere wollen die Güter über die Bergstrecken und die Personen durch die Tunnels transportieren. Wenn der Güterverkehr durch die Tunnels geleitet werden soll, dann benötigen wir sie nicht – ich habe bereits gesagt, dass die Kapazität Lötschberg–Simplon bis ins Jahr 2025 reicht –, und wenn Sie richtigerweise den Personenverkehr weiterhin über die attraktive Bergstrecke führen wollen, sind auch keine Tunnels nötig. Die Bergstrecke ist für den Personenverkehr auch attraktiver. Ich erinnere an die Kirche Wassen, an die Lötschbergsüdrampe und anderes. Die Tunnels für Personenverkehr brächten eventuelle kleine zeitliche Vorteile, aber Verluste an Bahnattraktivität.

Wenn Sie davon überzeugt sind, wie Sie gestern abgestimmt haben – Sie haben Eintreten beschlossen und die Rückweiseranträge abgelehnt –, dann bitte ich Sie, sich vorläufig wenigstens auf das zu beschränken, was machbar und was berechenbar ist, und das ist meines Erachtens einzig der Lötschberg-Tunnel, denn die Vorteile liegen klar auf der Hand: Sie liegen bei den Kosten, bei der Zeit und bei der geologischen Sicherheit.

Auch der Einwand, es handle sich nicht um eine Flachbahn – es wurde schon gestern darauf hingewiesen, dass es selbst im West-Ost-Verkehr ähnliche Steigungen hat, wie sie auch bei der Strecke Lötschberg–Simplon zu verzeichnen sind; beim West-Ost-Verkehr geht es aber um eine Flachbahn –, dann erinnere ich daran, dass Lötschberg und Simplon durchaus mit der Ceneristrecke vergleichbar sind. Was mit der Strecke Lugano–Chiasso dereinst geschehen soll, dar-

über schweigt die Botschaft. Das bleibt offen. Dann gibt es, Herr Kollege Fischer-Seengen, nicht nur Steigungen, es gibt auch die Probleme der Kurven, und auch da möchte ich behaupten, dass Lötschberg und Simplon gegenüber dem Gotthard nicht im Nachteil sind.

Ich bin also klar der Meinung: Realisieren Sie den Lötschberg, aber ohne Schnörkel! Es macht keinen Sinn, zusätzlich ins Blaue oder ins Grüne hinaus einen Zimmerberg- oder einen Ceneri-Tunnel mit einem weiteren Kostenvolumen von 1 Milliarde Franken zu bauen. Beschränken Sie sich, wenn Sie schon bauen wollen, auf das derzeit Machbare, Realisierbare, Berechenbare, auf den Lötschberg-Tunnel. Realisieren Sie das unabhängig davon, ob Herr Kollege Fischer-Seengen seine Probleme mit der Pioramulde gelöst hat oder nicht. Das ist ein Problem für sich. Sie haben ja beschlossen, dass Sie die Neat bauen wollen. Dann bauen Sie sie, und bauen Sie das, was machbar ist!

Comby Bernard (R, VS): En septembre 1992, le peuple suisse a posé un acte de confiance en l'avenir en votant massivement les nouvelles transversales ferroviaires alpines. Il a voulu, d'une part, contribuer à la relance de l'économie suisse par la réalisation de grands travaux et, d'autre part, apporter sa pierre à la construction des grands axes nord-sud de l'Europe de l'avenir.

Cette conception, faut-il le rappeler, consiste à organiser le transport des personnes et des marchandises par réseau, en tenant compte des exigences d'un aménagement harmonieux du territoire national et du respect de l'environnement. Cette nouvelle stratégie eurocompatible des transports publics, prévoyant le transfert progressif de la route au rail, constitue un élément important de décloisonnement de la Suisse, en recherchant une heureuse complémentarité entre le Gothard et le Lötschberg-Simplon. L'amélioration des transports entre le sud et le nord de l'Europe passe nécessairement par un réseau de liaisons ferroviaires alpines performantes et compétitives par rapport aux transports routiers européens. Dans ce contexte, le Lötschberg-Simplon a tout à fait sa place. Cette transversale intéresse en particulier la Suisse romande, par la ligne du Simplon.

Grâce aux NLFA, les Alpes devraient reprendre le grand train de l'histoire, pour utiliser la belle expression du professeur Gilberto Seravalli. Mais il faut éviter que ce beau rêve des Alpes devienne un jour un véritable cauchemar. Il faut donc prendre en compte les intérêts légitimes de l'ensemble du pays.

Ma proposition obéit à cette philosophie. Elle consiste à soutenir la version de la majorité de la commission, avec une modification relative aux compétences. Je propose, en effet, que ce soit le Conseil fédéral plutôt que le Parlement qui ait la compétence de donner le feu vert pour la réalisation de la deuxième phase, une fois éclaircis les problèmes géologiques et techniques de la Plora. Cette modification traduit clairement la volonté de réaliser par étapes la construction de la variante en réseau retenue par le Conseil fédéral. Elle a le mérite de ne point renvoyer aux calendes grecques la construction du tunnel du Gothard et de respecter les engagements européens pris par notre pays dans le cadre de l'accord de transit. Elle permet aussi d'éviter la guerre des tunnels et la politique de la terre brûlée préconisée par la proposition de la minorité II (Fischer-Seengen), car elle se rallie à la variante en réseau figurant dans le projet du Conseil fédéral et dans la proposition de la majorité de la commission. A l'instar de la proposition de la majorité, elle a aussi l'avantage, par rapport à la proposition de la minorité I (Bezzola), d'exprimer clairement la volonté de réaliser par étapes la variante en réseau, en donnant au peuple un message sans ambiguïté.

Cela me paraît aussi très important pour la votation populaire.

Par ailleurs, je propose notamment que le Conseil fédéral, dans le cadre des futures négociations d'adhésion – parce que ça viendra bien un jour – à l'Union européenne, exige de la part de l'UE une prise en compte de l'effort financier considérable de la Suisse à la future politique européenne des

transports publics. Cette importante contribution financière de la Suisse devrait diminuer de manière significative le prix d'entrée à l'UE.

Du point de vue de la politique des transports publics de l'avenir, de la nécessité impérieuse de maintenir un équilibre entre les diverses régions de ce pays multilingue et pluriculturel, et d'une indispensable ouverture sur le plan européen, le projet redimensionné des NLFA proposé par le Conseil fédéral s'impose.

Dans cet esprit, je vous invite chaleureusement à voter en faveur de ma proposition qui donne plus de chance, dans le cadre d'une votation populaire, à cet important projet de l'avenir, proposition qui s'inscrit parfaitement dans la conception développée par la majorité de la commission, en donnant justement la compétence au Conseil fédéral de réaliser, dans le temps, cet ambitieux programme de transports publics pour le XXI^e siècle.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich habe mit meinem Antrag versucht, der Realität Rechnung zu tragen. Ich habe versucht, die echten Bedürfnisse, die am Markt herrschen, mit einzubeziehen. Ich habe auch mitberücksichtigt, dass es absolut neue Zugleistungssysteme gibt, die wir beim Bau dieser Tunnels unbedingt berücksichtigen müssen. Da hören wir doch heute in diesem Rat, dass bei der Neat der Personenverkehr eine sehr grosse Rolle spielen würde. Das ist richtig; aber wenn der Personenverkehr eine grosse Rolle spielt, brauchen Sie keine Flachbahn. Der Zugverkehr im Personenbereich ist ein Leichtbereich; dort brauchen Sie starke Lokomotiven – z. B. Pendolino –, und dann können Sie über die Bergstrecken fahren und brauchen gar keinen Basistunnel. Der Basistunnel wird für die schweren Züge im Güterbereich benötigt.

Ich war ein ganz klarer Anhänger des Gotthards; ich war es, bis ich die Realitäten gesehen habe. Beim Lötschberg müssen oder dürfen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Zufahrtsstrecken im Rahmen von «Bahn 2000» im Bau sind. Das sind integrale Strecken für diesen Tunnel. Bedingung ist natürlich ganz klar, dass die Strecke von Domodossola bis Busto Arsizio ausgebaut werden muss.

Nun etwas ganz Neues – viele von Ihnen, so hoffe ich wenigstens, wissen es –: Man muss zur Kenntnis nehmen, dass Italien eigene Projekte hat. Italien hat eine S-Bahn ab Milano im Projekt, die Tessiner Kollegen wissen das: Von Verbania-Pallanza über Sesto Calende nach Milano ist eine S-Bahn geplant, auch eine von Luino über Laveno und Varese nach Milano. Das wären genau diese Strecken, die wir für den Güterverkehr bräuchten, ab Magadino über Luino nach Varese. Dann kommt dazu, dass Sie auf diesen einspurigen Strecken entlang dem Lago Maggiore in Zukunft gefährliche Güter gar nicht mehr transportieren können. Die europäische Störverordnung lässt es gar nicht mehr zu, dass auf einer einspurigen Strecke hochgefährliche Güter der Klasse A transportiert werden können.

Ich bin überzeugt, dass der Gotthard seine Berechtigung hat und akzeptiere auch, dass eine Netzlösung beschlossen wurde, obwohl ich keine Freude daran hatte. Wir haben bis heute immer von dieser Ploramulde gesprochen, die zwischen 500 und 700 Millionen Franken Mehrkosten verursacht, aber niemand spricht vom Tavetscher Zwischenmassiv. Da wissen wir noch gar nicht, welche Kosten auf uns zukommen; wir haben keine Ahnung, was da passiert. Wenn der Gotthardtunnel machbar ist – so hoffen wir in diesem Saal –, dann muss aber, wie Kollege Steiner gesagt hat, auch der Ceneri gebaut werden. Aber ein Ceneri-Tunnel alleine genügt nicht; Sie müssen doch dann die Anschlüsse Richtung Süden bauen. Heute können Sie nach dem Ceneri-Tunnel Richtung Chiasso keinen einzigen LKW verladen, der vier Meter Eckhöhe hat; den müssen Sie über Luino, über die alte Seelinie, leiten.

Noch etwas aus der Kommission. Ich habe kein Verständnis dafür, dass man einen Zimmerbergtunnel beschliesst, der eigentlich ins Konzept «Bahn 2000» gehört, nur um dieser Region etwas zu geben, oder eben diesen Ceneri-Tunnel, nur damit die Tessiner dem Projekt zustimmen. Grundsätzlich

müssen wir doch eine Transversale bauen, eine Netztransversale, auf der wir günstigen Schienenverkehr produzieren können. Nur so haben wir eine Chance in Konkurrenz zur Strasse.

Nehmen wir doch auch zur Kenntnis, was in den letzten Jahren passiert ist! Die Güterströme – das ist klar, das habe ich Ihnen schon manchmal erzählt – haben wegen der Öffnung des Ostens geändert. Aber was man offensichtlich nicht zur Kenntnis nehmen will, ist, dass der kombinierte Verkehr von Nordeuropa nach Südeuropa durch die Schweiz um 2,8 Prozent abgenommen hat. Das ist alarmierend. Und nehmen Sie bitte auch zur Kenntnis, dass der kombinierte Verkehr über Österreich letztes Jahr um 11,4 Prozent zugenommen hat! Das zeigt, wie sich die Güterströme Nord-Süd verlagern.

Nehmen wir noch einmal zur Kenntnis: Basel–Chiasso, letztes Jahr: 2 Prozent minus. Österreich und Deutschland haben gehandelt. München–Brenner, die beste rollende Autobahn, ist im Januar dieses Jahres eingestellt worden. Mainz–Wels, eine ähnliche Verbindung, ist letztes Jahr eingestellt worden.

Ich bitte Sie höflich, meinen Antrag noch einmal anzuschauen. Er entspricht der Netzvariante und ist absolut realistisch und für den Markt gemacht.

Carobbio Werner (S, TI): Ma proposition à l'article 10bis s'inscrit dans la conception de la majorité de la commission qui consiste à échelonner la réalisation du projet, mais je propose un autre ordre des priorités. Qu'est-ce que je demande concrètement? Je propose que, dans la première phase, on prévise la réalisation de la ligne de base du Lötschberg, de la ligne de base du Saint-Gothard une fois éclaircis les problèmes géologiques et techniques, et que, dans la deuxième phase, on réalise le reste.

Quelles sont les raisons pour lesquelles je ne peux pas suivre la proposition de la majorité et l'ordre des priorités qu'elle a choisi, c'est-à-dire la ligne de base du Lötschberg dans la première phase et la ligne de base du Gotthard dans la deuxième?

1. La première raison est liée à une question de principe. Si on est pour la solution en réseau – et on s'est tous prononcés pour cette solution –, il doit être clair que les deux tunnels de base constituent les éléments fondamentaux de ce projet. Ils doivent donc être mis sur pied d'égalité.

2. Deuxième raison pour laquelle je ne peux pas accepter l'ordre des priorités fixé par la majorité de la commission: si on examine les temps de réalisation – selon la proposition de la majorité de la commission –, le résultat c'est que le chantier du Gotthard qui demande pour sa réalisation beaucoup plus d'années que le Lötschberg ne va peut-être pas démarrer avant l'an 2004/05, donc trop tard. Par conséquent, le projet de NLFA comme il a été conçu, avec la solution en réseau, risque d'être remis en question au moment opportun pour des motifs qu'il est difficile d'évaluer aujourd'hui.

La majorité dit que son ordre des priorités est logique parce que le Lötschberg est prêt et qu'il permettra de donner une réponse concrète à l'accord bilatéral sur le transit signé avec la Communauté européenne. La majorité ajoute encore qu'il faut tenir compte des problèmes géologiques qui existent au Gotthard et, pour finir, des problèmes financiers.

Je dois dire qu'avec ma proposition aussi, qui change l'ordre des priorités, on peut atteindre les mêmes résultats. Voici les arguments principaux en faveur de ma thèse.

Pour commencer, de toute façon, le début des travaux au Lötschberg ou au Gotthard ne pourra intervenir avant l'année 1999. Car jusque-là, il y a quand même toute la procédure concernant la votation populaire. Et d'ici à deux ans, je pense que les questions géologiques pourront obtenir des réponses plus précises que celles que nous avons aujourd'hui. Puis, en proposant de mettre dans la première phase le tunnel de base du Gotthard et le tunnel de base du Lötschberg, je n'ai jamais prétendu que les chantiers des deux tunnels doivent commencer le même jour, à la même heure. Pour moi c'est clair: le Lötschberg est prêt, son chantier va démarrer peut-être quelque temps avant celui du Gotthard, mais le chantier du Gotthard – et là je reprends la position de M. Leuenberger,

conseiller fédéral, qui hier a donné des assurances dans ce sens – va démarrer tout de suite après que les questions géologiques seront résolues.

Avec cette solution, à mon avis, on peut satisfaire les engagements que nous avons pris dans l'accord sur le transit avec la Communauté européenne, dans le sens qu'on réalise le Lötschberg dans le temps plus ou moins prévu par cet accord. En même temps, on peut avoir les éclaircissements concernant les questions géologiques. Je ne suis pas parmi ceux qui sous-estiment les problèmes géologiques, ou qui ne veulent pas les considérer. Mais je dois dire qu'il ne faut quand même pas surestimer ces problèmes et les utiliser pour d'autres buts. Ils étaient connus, ils sont en train d'être éclaircis et avec les délais qu'on a pour la réalisation du projet, il est presque sûr que l'on aura toutes les indications nécessaires pour permettre un choix.

Pour ce qui concerne le financement, nous avons voté hier un système de financement qui prévoit de mettre à disposition pour le fonds un montant global de 1,3 milliard de francs approximativement. Si nous démarrons avec le Lötschberg, le Monte Ceneri et le Zimmerberg dans la première phase, il est évident qu'il faudra attendre la fin de cette première phase pour avoir les crédits pour commencer le Gothard. Si l'on change les priorités, on peut utiliser différemment ces crédits, en incluant aussi une partie d'entre eux pour le Gothard, d'autant plus que le chantier du tunnel de base du Gothard va démarrer quelque temps après. Donc, aussi du point de vue des aspects financiers, ma proposition répond aux préoccupations de la majorité de la commission.

Pour finir, je le dis, ma proposition a une valeur politique. Et j'en appelle ici à ce Conseil: réfléchissez! Si vous voulez que ce projet passe la rampe du vote populaire sur l'article constitutionnel, et même sur le projet «Alptransit», il faut vraiment avoir une solution qui répond à la cohérence de la conception en réseau qui a comme élément de base les deux tunnels – tunnel de base du Gothard et Lötschberg. Il faut de plus que cette solution soit présentée clairement au peuple, et c'est la seule garantie que nous avons pour obtenir une large majorité sur ce dossier. Si ce n'est pas ça, il faut le dire clairement, il y aura sûrement opposition pour ce qui concerne l'article constitutionnel, et il y aura de toute façon possibilité de référendum – je rappelle ici que le comité du Gothard a déjà clairement dit que si le Gothard ne figure pas dans la première phase, dans la première priorité, il devra recourir au référendum pour mettre en discussion l'arrêté fédéral que nous allons adopter si le Conseil des Etats ne le change pas.

Evidemment, les Tessinois – tant le Conseil d'Etat tessinois que la population du Tessin – vont suivre ce référendum. Voilà la raison politique pour accepter ma proposition. C'est une proposition qui enlève de la discussion l'opposition Gothard/Lötschberg, qui est cohérente avec la conception en réseau et est faisable du point de vue financier, du point de vue de l'accord sur le transit avec la Communauté européenne, et également si l'on tient compte des problèmes géologiques qu'il y a au Gothard.

Je vous invite donc à soutenir ma proposition.

Widmer Hans (S, LU): Mit meinen beiden Anträgen setze ich mich dafür ein, dass der Gotthardbasistunnel zusammen mit dem Lötschbergbasistunnel für die erste Phase vorgesehen wird. Staatspolitisch ist ein solches Vorgehen von grösster Bedeutung, weil der Kanton Tessin nur so in das gesamtschweizerische Reiseverkehrssystem «Bahn 2000» integriert werden kann und weil gleichzeitig der Kanton Wallis zusammen mit der Westschweiz eine langfristige verkehrspolitische Aufwertung erfährt.

Für den Zusammenhalt der Willensnation Schweiz auch in den nächsten Jahrzehnten – davon spricht man heute kaum mehr, aber es ist auch noch eine Tatsache – kann eine solche Strategie nur von Vorteil sein. Die staatspolitische Dimension wird nämlich heute angesichts der Europaproblematik, der Finanzen und der geologischen Probleme viel zu wenig beachtet. Wichtig ist sie aber trotzdem, weil wir uns das gegenseitige Ausspielen der verschiedenen Landestelle

heute weniger denn je leisten können. Wenn die Neat-Vorlage vor dem Souverän mehrheitsfähig werden soll, dann muss diese staatspolitische Dimension unbedingt berücksichtigt werden.

Im folgenden plädiere ich ausschliesslich für den Gotthardbasistunnel, denn für den Lötschberg wurde bereits genügend gesprochen.

1. Ein erstes Argument ist das geographische: Geographisch gesehen ist der Gotthard, das schleckt keine Geiss weg, die kürzeste Verbindung zwischen Nord und Süd. Diese Tatsache darf nicht unterschätzt werden, denn sie impliziert ein beachtliches Energie- und Zeitsparpotential, auch wenn die Bahntechnologien neue Möglichkeiten eröffnen werden. Zeit und Raum müssen von jeder, auch von der modernsten Technologie bewältigt werden. Die kürzeste Verbindung heisst: ein Potential an Ersparnis von Zeit und Energie.

2. Zu den Einzugsgebieten muss ich nicht mehr viel sprechen. Es wurde bereits erwähnt: 20 Millionen Menschen leben im Bereich der Gotthardlinie. Die Aufteilung kennen Sie bereits: 9 oder 10 Millionen Menschen in der Lombardei, 3 Millionen in der Schweiz selber, 10 Millionen in Baden-Württemberg und auch noch fast eine halbe Million aus dem Vorarlberg. Aus diesem Faktum resultiert wiederum ein Potential an Markt für die Schiene – aber eben nur dann, wenn die Infrastruktur der Bahn nicht auf dem Niveau des 19. Jahrhunderts belassen wird.

3. Wir müssen aufholen und dürfen den Autobahnen nicht mehr Platz lassen. Eine Flachbahn wird zur Entlastung der völlig überlasteten A 2 und der zusehends mehr belasteten A 13 führen. Es gibt hier im Saal eine Lobby, die natürlich Freude hat, wenn die Verstopfung der Autobahnen kommt. Eine solche wird nämlich den Druck auf eine zweite Gotthardtunnelröhre noch verstärken. Wenn wir uns für den wettbewerbsfähigen öffentlichen Verkehr einsetzen wollen – nicht nur wegen der Termine mit Europa, sondern für die Generationen, die im 21. Jahrhundert eine saubere Luft wollen –, müssen und dürfen wir die Phase nicht so anlegen, wie die Mehrheit der Kommission das bis jetzt getan hat.

Ich möchte vorerst mit einem Bild aus der Medizin schliessen: Wir haben eine Art Bypassoperation durchzuführen, eine sehr teure Operation. Aber der Infarkt in unserem Land wird kommen oder wird sich wiederholen, wenn wir da nicht mit einer klugen Strategie gleich von Anfang an auch den schwierigen Teil der Einsetzung eines Bypasses ins Auge fassen.

Ich bitte Sie, den Antrag Carobbio zu unterstützen. Er hat einen kleinen Vorteil; als Neuling wusste ich das nicht so genau. Ich hatte die ganzen Anträge vergessen, wo es heisst: «Die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen sind nach den neuesten Erkenntnissen» Das war für mich selbstverständlich. Ich identifiziere mich mit dem Antrag Carobbio und sage noch zwei Worte zu meinem Eventualantrag.

Falls die Anträge Carobbio und Widmer unterliegen, dann mache ich etwas, das ich als Innerschweizer sehr ungemütlich finde: dann bin ich bereit, ein Opfer zu bringen und auf den Zimmerberg zu verzichten. Es geht nicht an, dass wir nur Lokalpolitik machen; das haben wir immer wieder gesagt. Mit diesem Antrag gehe ich den Tatbeweis ein, dass ich dem Ganzen zullebe – dieser vernünftigen Bypassoperation mit Zukunftschancen – bereit bin, auf eine sehr beliebte Teilstrecke zu verzichten, die in unserer Region verlangt wird.

Unterstützen Sie zuerst die Anträge Carobbio und Widmer und, wenn diese abgelehnt werden, meinen Eventualantrag.

Dreher Michael (F, ZH): Sie haben, Herr Kollege Widmer, gesagt, dass mit dem Bau der Flachbahn eine Entlastung der A 2 erfolgen werde. Sind Sie der Auffassung, dass die vielen hunderttausend Ferienreisenden aus Holland und aus Deutschland – in Deutschland sind es zur Hälfte sozialdemokratische Wähler, das ist erwiesen – Ihre Opel Astra, Ihre VW Jetta, Ihre Fiat Bravo usw., für die sie häufig noch das halbe Jahr die Raten zahlen, zu Hause lassen? Dass sie Gummiboote, Velos, Kinder, Sack und Pack herumtragen, um mit der Flachbahn durch die Schweiz nach Italien zu fahren? Ist das ein realistisches Szenario?

Widmer Hans (S, LU): Zuerst möchte ich mir diesen leisen, etwas verächtlichen Unterton gegen die potentiellen Wähler aus Deutschland mit ihren kleinen Autos und den allenfalls vielen Kindern verbeten haben. Zweitens könnte ich Ihnen sagen: Es ist durchaus möglich, dass dannzumal die Oberschicht nicht mehr ins Flugzeug, sondern mit Ihren grossen Wagen vielleicht auf die Bahn verladen will. Es kommt noch dazu, dass auch bei den sogenannten «Kleinbürgern», die Sie im Auge haben, mit Bewusstseinsbildung einiges zu machen ist, insbesondere mit günstigen Bahntarifen. Das ist meine Antwort, und daraus ziehe ich das Fazit, dass das, was ich supponiert habe, nicht so unrealistisch ist.

Ratti Remigio (C, TI): Parmi les propositions concernant l'article 10bis, on peut donc distinguer entre celles qui veulent que le Parlement puisse définir d'emblée et très précisément la réalisation de chaque étape, et la proposition de la minorité I (Bezzola), qui remet la définition des contenus des différentes phases au Conseil fédéral.

Ma proposition, que j'ai articulée autour du concept de planification permanente ou de «rollende Planung», reprend et complète la proposition de la minorité I, tout en appelant le Parlement à décider sur l'essentiel. Je m'explique:

1. Le Parlement arrête que la nouvelle transversale ferroviaire est réalisée selon la solution en réseau et commence en même temps, aussi bien au Lötschberg qu'à la ligne du Saint-Gothard. J'ouvre une parenthèse: je parle de ligne et non pas de tunnel; ainsi il faudrait corriger le tableau de votation que vous avez reçu, qui parle au contraire de construction simultanée de deux tunnels. Je le répète, pas deux tunnels, mais deux lignes à construire en même temps, selon la stratégie de la «rollende Planung».

2. Le Parlement décide de l'enveloppe des crédits d'engagement nécessaires pour les travaux les plus importants des deux lignes du Saint-Gothard et du Lötschberg.

3. Le Conseil fédéral planifie et arrête, selon les pratiques de la planification permanente, le programme des travaux. Ce programme est établi, compte tenu des critères techniques de la rationalité, de l'efficacité économique et sociale, de la problématique environnementale et de celle de l'organisation de l'espace, tout en étant soumis à la contrainte financière déterminée par les disponibilités et les modalités de gestion du fonds.

Au total, cette formule permet de définir clairement, au niveau du Parlement, l'objectif de la réalisation en réseau et de la parité de traitement des deux itinéraires qui seraient commencés en même temps. Les travaux au tunnel du Lötschberg, je le précise, peuvent débiter immédiatement, comme d'ailleurs ceux concernant la ligne du Gothard. En effet, étant donné la variété, la complexité et la segmentation des travaux – rappelons simplement que le seul tunnel du Saint-Gothard est subdivisé en seize différents lots –, on peut effectivement avoir plusieurs combinaisons dans la planification des travaux, y compris, par exemple, l'ouverture, dans un premier temps, des tunnels du Monte Ceneri et du Gothard en une seule voie. Cela a été le cas, je le rappelle, pour le tunnel du Simplon, entre 1906 et 1922.

Ainsi c'est au Conseil fédéral, sur la base des critères cités, de déterminer la planification de détail et les modalités et les temps de construction et de mise en fonction, ceci en accord avec les cantons et les compagnies ferroviaires, et dans un esprit de flexibilité et d'efficacité.

Ma proposition complète donc celle de la minorité I, plutôt que de s'y opposer. Par rapport à celle-ci, elle a l'avantage de réserver d'emblée des décisions essentielles au Parlement, c'est-à-dire la décision du projet et l'enveloppe financière concernant les principaux travaux. D'autre part, elle est plus flexible par rapport à la stratégie de la réalisation par étapes.

Mit der Einführung des Begriffes der rollenden Planung ergänzt mein Antrag den Lösungsansatz im Antrag der Minderheit I, indem er dem Bundesrat die Detailplanung überlässt, dem Parlament jedoch die wesentlichen Grundsatzentscheidungen – Definition des Projekts und Finanzierung der wichtigsten Elemente des Projekts – überträgt. Andererseits bietet

mein Antrag im Vergleich zur Strategie der Etappierung eine grössere Flexibilität sowie eine solidere Absicherung der Parität der beiden Achsen Lötschberg und Gotthard.

Was beantrage ich Ihnen in meinem Antrag zu Artikel 10bis?

1. Das Parlament beschliesst, dass die Neue Eisenbahn-Alpentransversale im Sinne der Netzvariante realisiert wird und dass deren Realisierung gleichzeitig bei der Lötschberg- und bei der Gotthardachse beginnt. Ich spreche von Achsen und nicht nur von Tunnels, wie dummerweise auf dem Blatt betreffend den Abstimmungsablauf steht.

2. Das Parlament beschliesst das Paket der Verpflichtungskredite, welche für die Durchführung der wichtigsten Bauarbeiten an den beiden Achsen Gotthard und Lötschberg benötigt werden.

3. Der Bundesrat legt die Planung und das Programm der Bauarbeiten gemäss den Grundsätzen der rollenden Planung fest. Es gibt viele mögliche Bauvarianten. Der Gotthard- und der Ceneri-Tunnel könnten beispielsweise zuerst nur als einspurige Linie eröffnet werden, wie dies von 1906 bis 1920 beim Simplon der Fall war. Dabei berücksichtigt der Bundesrat die technischen Kriterien, die Prinzipien der Rationalität, der wirtschaftlichen und der sozialen Wirksamkeit sowie umweltpolitische und raumplanerische Anforderungen. Zudem ist er an die finanziellen Schranken gebunden, die sich aus dem Umfang des Fonds sowie aus dessen Verwaltungsmodalitäten ergeben.

Ich beantrage Ihnen, diese rollende Planung zu unterstützen.

Herczog Andreas (S, ZH): Die Mehrheit der SP-Fraktion unterstützt das Konzept der Mehrheit. Es geht nicht, wie es Herr Föhn und andere dargestellt haben, um eine Variantenfrage, sondern – auch wenn sich jetzt jene auf unglaublich lokalpatriotische Art ereifert haben – es geht um eine Etappierungsfrage, Herr Föhn, nicht um eine Variantenfrage.

Ein Hauptelement des neuen Neat-Beschlusses ist neben der Finanzierung und neben dem Netzkonzept nämlich jenes der Etappierung. Für die Volksabstimmung ist eine realistische, ehrliche, zeitgerechte Etappierung unerlässlich. Das müssen sich alle hinter die Ohren schreiben. Davon müssen wir ausgehen. Eine Etappierung muss realisierbar und zeitgerecht sein. Wenn wir eine Bauzeit von 20 bis 22 Jahren haben, kommt jede Frau und jeder Mann auf die normale Idee, zu etappieren. Bei 22 Jahren besteht eine Etappierung in etwa aus Tranchen von sieben Jahren, das heisst, wir werden etwa drei Etappen haben.

Nun schauen wir uns die Anträge der Minderheit an. Die Minderheit II (Fischer-Seengen) will den Gotthard in der ersten Etappe. Das geht leider nicht. Wir wissen nämlich heute nicht – Sie werden es nie im «Hirschen», im «Leuen», in der «Sonne» oder wo auch immer erfahren, wenn Sie diese Vorlage vertreten müssen –, wegen der Geologie, wie, wann und für wieviel Geld wir diesen Basistunnel bauen. Frühestens in zwei bis drei Jahren wissen wir es.

Wenn wir gemäss Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) verfahren – der Gotthard in der ersten Etappe –, ist dieser Tunnel im besten Fall im Jahre 2013 fertig, wenn es ohne Probleme geht.

1. Wir müssen diesen Antrag ablehnen, weil er unrealistisch und politisch falsch ist. Eine erste Etappe, die 16 Jahre dauert, ist keine erste Etappe.

2. Das Transitabkommen verlangt, dass wir ab dem Jahre 2005 erste Abschnitte dem Verkehr übergeben. Ich bin selbstverständlich bereit, diese Zeit bis 2008 oder 2009 auszuweihen, das ist kein Problem. Aber eine Ausdehnung bis 2014 ist ein Vertragsbruch; das geht nicht.

3. Es geht nicht, weil wir in dieser Zeit für die Bahn keine Infrastruktur bauen. Was wird passieren? Genau jene, die einen weiteren Ausbau der Ost-West-Autobahn, der A 1, wollen, und jene, die eine zweite Gotthardröhre wollen, werden kommen und das durchsetzen.

Nun schauen wir uns den Antrag der Minderheit an, die den Gotthardbasis- und den Lötschbergbasistunnel miteinander bauen und schlichtweg keine Etappierung will. Aber ohne Etappierung können wir das Bauvorhaben dem Volk nicht zur Abstimmung vorlegen. Solche Anträge sind noch falscher als

der Antrag der Minderheit II, und zwar sowohl politisch als auch finanziell. Es ist in etwa so, wie es der damalige Nationalrat Paul Schmidhalter aus dem Wallis gesagt hat: «Wir fangen bei beiden Löchern an, und wer gewinnt, der gewinnt.» Doch er wusste, dass selbstverständlich der Lötschberg gewinnen würde und wir beim Gotthard dann auf die Pioramulde stossen werden.

Die Netzvariante haben wir beschlossen. Wir wollen sie wirklich. Wir haben die Finanzierung gesichert. Der Lötschberg ist sowieso schneller fertig, und dann sollen wir der Bevölkerung ehrlich, klipp und klar sagen: Diese und keine andere ist die erste Etappe.

Zum Antrag der Mehrheit, den ich Sie im Namen der Mehrheit der SP-Fraktion zu unterstützen bitte: Das ist eigentlich die einzig logische und politisch richtige Lösung. Wenn ich vorhin gewissen Voten zugehört habe, muss ich Ihnen sagen: Es gibt keine Kritik der reinen Vernunft, weil es hier die reine Vernunft nicht gibt. Wir müssen davon ausgehen, dass es hier nicht um eine politische Frage, um links und rechts, geht, sondern um eine reine Frage der formalen Logik. Der Lötschbergbasistunnel ist spätestens im Jahre 2006 fertig, und das ist ein klarer Vorteil für die Bahn.

Wir haben sofort einen Frachtkorridor zur Verfügung und nicht irgend etwas «anno Tobak», von dem wir noch gar nicht wissen, ob wir es überhaupt zur Verfügung haben werden. Wir können so Europa ein klares Konzept anbieten, dass wir am Lötschberg Fracht werden transportieren können.

Allein schon der Zimmerbergtunnel ist in sich logisch und für diese Region super. Ich begreife die Tessiner nicht, weswegen sie sich gegen den Ceneri-Tunnel wehren. Wenn wir das allein nur schon unter dem Aspekt der Beschäftigung betrachten, dann sind das 1,6 Milliarden Franken. Wir haben wegen einer halben Milliarde Franken eine Sondersession durchgeführt und darüber diskutiert, wo wir diese investieren wollen. Wir bringen nun 1,6 Milliarden Franken ins Tessin, und das wird nun irgendwie lächerlich gemacht.

Wenn Sie die Fahne richtig lesen, steht bei der zweiten Etappe etwas ganz klar fest: «... nachdem die geologischen und technischen Probleme der Piora abgeklärt sind», heisst es. Dann beginnen wir am Gotthard, und der Bundesbeschluss wird ausgeführt. Ich begreife nicht, weshalb Sie diesem logischen und einzig möglichen Antrag nicht zustimmen können. Der Gotthard wird eine grossartige Personenbahn. Auch die Flachbahn ist mittlerweile technologisch ein bisschen zur Ideologie geworden, denn der TGV kann solche Steigungen mit 200 Stundenkilometern problemlos überwinden. Ob dann der Radius um das Wassener Kirchlein überwunden wird, ist eine andere Frage. Aber hören Sie auf, bei der Personenbahn ständig von der Flachbahn zu jammern – das ist unwichtig!

Ich bitte Sie: Jene, die die Etappierung und auch einen sofortigen Baubeginn wirklich wollen, müssen diesem Antrag zustimmen und die Anträge, die beide Tunnels wollen, ablehnen. Auch jene, die eine realistische Netzvariante wollen, müssen auch dem Antrag der Mehrheit zustimmen.

Béguellin Michel (S, VD): Un petit rappel d'abord. Hier soir, nous avons décidé le financement d'un réseau ferroviaire comportant, entre autres, le projet «Rail 2000» déjà engagé à hauteur de 4 milliards de francs sur les 7,4 prévus, et les deux tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard redimensionnés, pour lesquels 1,01 milliard de francs ont aussi déjà été engagés en travaux préparatoires, ces engagements financiers résultant des deux décisions antérieures du peuple. Aujourd'hui, une majorité de ce Conseil décidera sans doute d'ajouter 225 millions de francs à ces travaux préparatoires pour assurer leur continuité, en particulier pour savoir précisément comment traverser la «Pioramulde» au niveau du tunnel de base du Saint-Gothard.

Ainsi, que ça plaise ou non, nous sommes en plein dans la variante en réseau, et cela ne devrait choquer personne puisque le peuple l'a voulu ainsi. La variante en réseau exclut les propositions des minorités II, III et IV visant à construire le seul Gotthard et à renvoyer aux calendes grecques le tunnel de base du Lötschberg. De plus, l'acceptation de ces trois

propositions de minorité aurait un effet désastreux sur la conclusion des négociations bilatérales. Cela voudrait dire pour Bruxelles que la Suisse ne respecte pas ses engagements de réaliser un axe performant pour 2005. Je rappelle aussi que l'accord sur le transit ne parle pas que de capacités, il précise aussi les améliorations des performances attendues – gain de deux heures au moins en moyenne en trafic marchandises –, améliorations qui ne peuvent résulter que de la mise en service échelonnée des tunnels de base. On arrive ainsi de nouveau à l'interprétation de l'accord sur le transit. M. Fischer-Seengen assure que son interprétation est la bonne, à savoir que la Suisse n'est pas tenue par le texte de l'accord, et qu'il lui suffit de dire qu'elle veut commencer le Gotthard pour que l'Europe soit satisfaite. Hier, je vous ai déjà dit l'interprétation de M. Kinnock, le commissaire européen qui gère le dossier des négociations bilatérales: un seul tunnel signifierait une rupture de contrat. C'est clair et net. C'est aussi l'interprétation du Conseil fédéral. L'intérêt du pays, avec l'enjeu des bilatérales, commande-t-il de faire confiance à M. Fischer-Seengen ou bien d'écouter M. Kinnock et le Conseil fédéral? Pour nous, socialistes, la réponse est claire: les engagements que la Suisse a signés en tant qu'Etat souverain sont à respecter, d'autant plus que le peuple les a confirmés lors du référendum de 1992 sur les NLFA. Enfin, l'argument de M. Fischer-Seengen, sa proposition de la minorité II concernant l'optimisation du tronçon de faite de la ligne du Lötschberg. D'un côté, c'est un élément positif parce que M. Fischer-Seengen reconnaît ainsi honnêtement que le Gotthard, seul, ne peut pas tout faire, mais d'un autre côté, c'est surréaliste parce qu'investir 400 à 500 millions de francs supplémentaires dans le secteur supérieur de la ligne du Lötschberg, là où les coûts d'exploitation sont les plus élevés – je pense notamment au chauffage des aiguilles, aux protections antiavalanches, etc. – sans que les performances par rapport à la route puissent être améliorées, cela n'a pas de sens. Cette proposition de la minorité II vient de ce même M. Fischer-Seengen qui n'a pas de mots assez forts pour dénoncer tous les défauts de la «Bergstrecke» Iselle–Domodossola, qui, elle, est située entre 300 et 600 mètres d'altitude.

En conclusion, les minorités II, III et IV, et toutes celles qui prévalent le Gotthard seul ou en premier, sont à rejeter. La proposition de la majorité est cohérente, mais elle heurte la sensibilité tessinoise dont j'ai dit hier qu'elle avait une dimension nationale du fait de la force d'attractivité de la Lombardie.

En fait, je pense que la solution la plus raisonnable, qui respecte les grandes contraintes tout en apportant la touche indispensable d'acceptabilité politique, va en direction de la proposition Ratti, Lötschberg mis en service en 2006 et Gotthard vers 2012. Dans tous les cas, la compétence essentielle doit revenir au Parlement. Devant le peuple, je ne crois pas qu'un chèque en blanc donné au Conseil fédéral ait beaucoup de chances.

Maspoll Flavio (D, TI): Ich habe es gestern in der Eintretensdebatte bereits kurz angesprochen: Dem Tessin sind für die «Bahn 2000» keine Gelder zugesprochen worden, dies mit dem Versprechen, dass man ja schliesslich die Neat bauen würde. Die Landesausstellung ist dem Tessin verwelgert worden, dies mit der Begründung, dass er ja dann die Neat bekäme. Heute haben wir wieder ein gutgemeintes Versprechen, das sicher auch ehrlich gemeint ist – Ich will hier niemandem unterstellen, er sei unehrlich –, dass man zuerst den Lötschbergtunnel bauen würde und dann den Gotthard.

Wozu führt das? Das führt zu einem Machtkampf zwischen den Gotthardanhängern und den Lötschberganhängern. Ich habe Mühe zu verstehen, wie man Anhänger eines Basistunnels sein kann – als ob es sich um eine Fussballmannschaft handeln würde!

Es gibt eine Lösung, und das ist die Netzvariante. Das ist auch die Lösung, die das Volk gewollt hat. Das ist auch die Lösung, von der man immer gesprochen hat – nachdem man herausgefunden hat, dass der Lötschberg eine Alternative

zum Gotthard darstellen könnte. Vom Lötschberg hat man nämlich lange, lange, lange überhaupt nicht gesprochen. Man hat den Lötschberg nie für würdig befunden, dem Gotthard Paroli bieten zu können. Jetzt soll der Lötschberg den Gotthard plötzlich sogar wegradieren können. Die ideale Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden – das haben viele hier gesagt – ist der Gotthard, nicht der Lötschberg! Der Gotthard!

Deswegen, sehr geehrter Kollege Widmer, werden wir früher oder später auch über die zweite Röhre am Gotthard sprechen müssen. Ich denke hier an den zweiten Strassentunnel. Als Tessiner muss ich Ihnen sagen: Als die Blechlawine noch in den Tessin rollte, ging es uns allen etwas besser. Heute haben wir vielleicht eine etwas bessere Luft – was allerdings noch zweifelhaft ist –, aber wir haben eine grosse Wirtschaftskrise, und die Touristen kommen nicht mehr oder viel weniger oft zu uns. Die Blechlawine hat uns Tessiner nie allzustark gestört. Sie hat uns Wohlstand gebracht. Auf diese Blechlawine wollen wir nicht verzichten, ganz egal, ob es sich da um einen Fiat Bravo oder um einen Mercedes handelt. Das ist also ein Thema, über das wir sicher noch einmal werden sprechen müssen. Aber das steht heute nicht zur Debatte.

Zur Debatte steht heute, dass die ideale Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden der Gotthard ist und nicht der Lötschberg. Aber trotzdem: Wir gehen davon aus, dass Lötschberg und Gotthard zusammen die ideale Lösung darstellen. Aber wie sollen wir glauben, dass dann irgendwann jemand noch an den armen Gotthard denkt, wenn mit dem Bau des Lötschbergtunnels begonnen wird? Da wird es wieder andere Prioritäten geben, genauso wie bei der Landesausstellung. Alle haben es damals ehrlich gemeint, als man gesagt hat, dass der Tessin sie bekäme.

Der Bundesrat hat das gesagt, nicht irgend jemand auf der Strasse! Er meinte es damals ehrlich, aber dann sind andere Prioritäten dazugekommen. Die Zeiten ändern sich, und mit den Zeiten ändern sich auch die Gedanken, zum Glück. Es sind nur die Amseln, die nicht grau werden und immer schwarz bleiben. Aber diese Amseln, die am Gotthard fliegen sollten, könnten sich morgen auch verändern und grau werden, und wir würden schwarz vor Rage, weil wir den Gotthard nicht hätten!

Staatspolitisch betrachtet stimmt es eben nicht, was Herr Herzog gesagt hat, dass nur eine Etapplerung in Frage käme und das Volk nur eine Etapplerung annehmen würde. Ich glaube, das Volk will nicht, dass die Schweiz auseinanderfällt, das Volk will, dass die Schweiz zusammenbleibt. So können Sie nicht einfach einen Landesteil von einem so wichtigen Projekt ausschliessen. Mit dem Lötschberg zu beginnen, ohne die Sicherheit zu haben, dass man den Gotthard beginnen wird, bedeutet im Klartext, den Kanton Tessin – die italienische Schweiz – noch weiter von Bern zu entfernen. Es bedeutet, einen ganzen Landesteil vom Rest des Landes abzutrennen.

Jetzt kommen wir zu den berühmten geologischen Problemen. Ich bin kein Geologe – zum Glück nicht; Stein ist etwas nicht sehr Lebendiges, und deswegen kann ich auch nicht Anhänger für den einen oder anderen Berg sein –: Herr Fischer-Seengen hat es unterstrichen, dass niemand gesagt hat, dass die Pioramulde ein unlösbares Problem darstelle, niemand! Alle haben gesagt, dass das Problem existiere, aber lösbar sei. Unter anderem hat das kein Geringerer als Giovanni Lombardi – der Ingenieur, der den so berühmten Gotthard-Autobahntunnel projektiert hat – gesagt: Er hat gesagt, die Pioramulde sei ein lösbares Problem, es koste 600 Millionen Franken mehr. Aber wir sprechen von Gesamtkosten in der Höhe von 40 oder 50 Milliarden Franken, da sind die 600 Millionen Franken kein ausschlaggebender Faktor.

Wäre ein ähnliches Problem am Lötschberg aufgetreten, hätte man anders reagiert. Da hätte man gesagt: Zum Glück haben wir das frühzeitig erkannt, jetzt können wir handeln und darangehen, das Problem zu lösen. Es ist eine rein politische Frage, und die Pioramulde – das kann auch keiner vom Tisch wischen, ob Sie es wahrhaben wollen oder nicht –

ist nichts anderes als ein Vorwand, um den Gotthard nicht zu bauen. Von einer Netzvariante zu sprechen – ich betone es nochmals –, ohne dass man gleichzeitig mit beiden Tunnels beginnt, bedeutet zu deutsch, den Gotthard nicht mehr zu bauen.

Es geht hier nicht um Lokalpatriotismus, Herr Herzog, absolut nicht. Es geht auch nicht um die Lega. Die Lega ist, wenn Sie es wissen wollen, gegen die Neat, sie glaubt nicht an die Neat. Die Lega glaubt an den zweiten Autobahntunnel durch den Gotthard und hat sich immer gegen die Neat gewehrt.

Der Grund dafür, warum wir uns hier stark machen, ist, dass wir nicht wie die Amseln sind und auch grau werden. Aber die Lega war nie für die Neat, und wir glauben auch nicht daran. Ich glaube heute noch nicht, dass Sie jemals eine Neat bauen werden. Aber wenn Sie eine bauen, dann bitte bauen Sie diese am Gotthard!

Unsere Fraktion hat das Gefühl, dass man den Gotthard nicht mehr will. Das ist die Angst, die wir haben. Wenn man sagt, wir beginnen dann irgend einmal zu bauen, dann glaube ich das nicht. Denn es sind keine objektiven Gründe dafür da, dass man nicht sagen kann, wann wir mit dem Gotthard beginnen sollen oder können. 18 Kantone, das ist nicht nichts, haben sich für den Gotthard entschieden und den Gotthard unterstützt und werden ihn auch in Zukunft unterstützen. Wie können Sie annehmen, dass diese 18 Kantone einfach zusehen werden, wie Sie den Lötschberg bauen und den Gotthard nicht!

Netzvariante ja, aber wir müssen genau wissen, wann man mit dem Bau des Gotthardbasistunnels beginnt – der Gotthardbasistunnel, von dem man bereits 1957 sprach. Heute haben wir 1997.

Thür Hanspeter (G, AG): Die Mehrheit der grünen Fraktion wird sich für die Minderheit II (Fischer-Seengen) einsetzen. Wir haben schon gestern ausgeführt, dass wir in einer Mehrheit nach wie vor für eine Beschränkung des ganzen Projektes sind. Wir haben dafür votiert, dass man sich für eine Linie entscheidet. Diese Abstimmung hat stattgefunden; Sie wollen an der Netzvariante festhalten. Wenn man diesen Weg geht, dann bleibt aber unserer Auffassung nach nur der Weg über den Gotthard als richtige Transitachse.

Es wird jetzt von jenen, welche die Lötschbergvariante zuerst bauen wollen, immer wieder darauf hingewiesen, dass wir aufgrund des Transitvertrages dazu verpflichtet seien und dass nur so eine zeitgerechte Lösung möglich sei.

Wenn wir diesen Transitvertrag beiziehen, dann müssen wir doch etwas Geschichte betreiben. Sie erinnern sich vielleicht, dass man damals, als der Transitvertrag – mit diesen beiden Tunnels, 2005 der erste, 2010 der zweite – abgeschlossen worden war, davon ausging, dass zwei Tunnels nötig seien, um die europäischen Güter im Nord-Süd-Verkehr auf die Schiene zu bringen. Man ging damals davon aus, dass nur so genügend Kapazitäten vorhanden seien. In der Zwischenzeit haben sich einige Studien – auch internationale – mit dieser Frage auseinandergesetzt, und wir haben heute die Fakten auf dem Tisch. Wir wissen, dass bis ins Jahr 2022 genügend Kapazitäten auf dem bestehenden Schienennetz zur Verfügung stehen, wenn die Lötschberg-Bergstrecke noch verbessert wird. Das sind die Fakten. Im Transitvertrag hat sich die Schweiz im wesentlichen verpflichtet, genügend Transitzkapazitäten auf der Schiene zur Verfügung zu stellen. Das sind die Voraussetzungen gewesen, unter denen wir diesen Transitvertrag abgeschlossen haben.

Nun wissen wir, dass wir diese Zielsetzung bis ins Jahr 2022 gewährleisten können. Ich verstehe den Bundesrat nicht, der es bis heute unterlassen hat, die Europäische Union über diese neuen Tatsachen in Kenntnis zu setzen. Ich glaube, wenn man eine ernsthafte und seriöse Transit- und Transportpolitik macht, dann gehört es eben auch dazu, dass man veränderten Verhältnissen Rechnung trägt und nicht mit der alten Leier vom Transitvertrag kommt. Dieser stellt ja dann bei anderer Gelegenheit, wenn es um die 28-Tonnen-Limite geht, plötzlich nur noch einen Fetzen Papier dar und gibt uns in keiner Art und Weise mehr das, was uns bei der Unterzeichnung versprochen wurde.

Also noch einmal: Wenn nun im Zusammenhang mit dieser Variantenwahl ständig mit dem Transitvertrag argumentiert wird, dann möchte ich klipp und klar festhalten, dass die grüne Fraktion davon ausgeht und der Überzeugung ist, dass wir diesen Transitvertrag, was die Kapazitäten betrifft, erfüllen können, auch wenn wir mit dem Gotthard beginnen.

Das sind Tatsachen, und alles andere hat mit formaler Logik, Herr Herzog, tatsächlich relativ wenig zu tun. Wir können auch den Gotthard zeitgerecht bauen, ohne internationale Verpflichtungen zu verletzen. Wir müssen das eben der EU kommunizieren. Das zum Grundsätzlichen.

Wenn das Hindernis Transitvertrag weg ist, dann sehen Sie schnell, dass die Argumente für den Lötschberg in sich zusammenfallen. Das Projekt Lötschberg lebt nur von diesem zeitlichen Druck. Ich verstehe eigentlich, dass die Mehrheit der Sozialdemokraten ihrem scheidenden Präsidenten noch ein letztes Geschenk machen und ihm eine Flachbahn direkt in seine gute Stube bauen will. Aber mit Transitpolitik hat das wenig zu tun, weil Sie dann von Brig über den Simplon weiter nach Domodossola eine Bergstrecke mit Kehrtunnels und 25 Promille Steigung haben: Was ist das für eine Transitachse?

Das sind die Realitäten! Sie bauen hier Sachzwänge auf, Sie verheddern sich in Zwängen, die man besser durchbrechen sollte. Man sollte eine vernünftige Verkehrspolitik betreiben. Man sollte auf die Landkarte schauen, und dann sieht man: Im Osten haben wir die Brennerachse, im Westen haben wir den Mont-Cenis, und dazwischen liegt der Gotthard. Das ist die vernünftige Transitstrecke.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Mehrheit der grünen Fraktion, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen. Eine Minderheit der Fraktion möchte der Kommissionmehrheit folgen, weil sie davon überzeugt ist, dass es nötig ist, möglichst schnell eine Transitstrecke zu bauen.

Fridéric Charles (L, VD): Le groupe libéral a formulé hier une proposition qui a été refusée par notre Conseil. Elle avait le mérite de la cohérence, au même titre que le corapport de la Commission des finances.

Aujourd'hui, notre Conseil, à voir les propositions de minorité et les propositions individuelles qui nous sont faites, se comporte comme un enfant qui serait entré dans un supermarché de jouets. La concupiscence se lit dans les yeux de chacun: quelques kilomètres de voies supplémentaires à l'est de Pfäfers/SZ, un petit bout de tunnel au sud du Monte Ceneri ou quelques aiguillages au nord de Flüelen

Le syndrome Märklin nous a frappés! N'oublions pas que nous ne sommes pas dans les combles de notre maison en train de construire une maquette aussi imposante qu'inutile: nous construisons aujourd'hui, grandeur nature, un réseau ferroviaire destiné à acheminer des personnes et des marchandises du nord au sud des Alpes et vice versa. Faisons abstraction de nos appétits régionaux et regardons les réalités en face. Il ne suffit pas de minimiser les difficultés rencontrées à la faille de Plora pour que la dolomie sacchariforme se transforme en granit, tout comme il ne transitera pas une tonne supplémentaire de marchandises si nous construisons deux nouveaux axes de transit plutôt qu'un seul, largement suffisant pour acheminer le volume des marchandises prévu jusqu'en 2030.

Le groupe libéral est surpris par le défaut d'information dans ce dossier. Les fonctionnaires chargés de la coordination entre les axes du Lötschberg et du Gotthard ne se plaignent-ils pas de l'attitude des CFF, qui cultivent à l'extrême le goût du secret? Il semble qu'il n'en soit pas de même du côté du BLS. Nous avons décidé un système en réseau, mais je crois que nous ne pouvons pas, dans le cadre de cette loi, prévoir chaque embranchement, chaque tunnel d'accès, chaque aiguillage.

Une des minorités présente le grand avantage de la souplesse, c'est la minorité I (Bezzola). Le président de la Commission des transports et des télécommunications, M. Cacchia, est d'ailleurs aussi signataire de cette proposition. En acceptant la proposition de la minorité I, nous accepterons également le système en réseau, mais nous ne figurons pas ce

système comme le veulent les autres propositions de minorité. Le Conseil fédéral sera alors compétent et les Chambres fédérales pourront débloquer les crédits au fur et à mesure des besoins.

C'est la raison pour laquelle le groupe libéral, à l'exception de toutes les autres propositions de minorité ainsi que des propositions individuelles, soutiendra la proposition de la minorité I qui, à ses yeux, rejoint très largement la proposition qui a été défendue hier à cette tribune par M. Leuba.

Mühlemann Ernst (R, TG): Es ist einigermassen erstaunlich, dass ausser Frau Hollenstein kein Ostschweizer und keine Ostschweizerin diese Region in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vertreten konnte.

Wir haben aber einige Kolleginnen und Kollegen in diesem Saal, die schon sehr früh das Splügenkomitee verlassen haben, ein Komitee, das für eine technisch hervorragende Flachbahn gekämpft hat. Wir haben dieses Komitee verlassen, weil wir geglaubt haben, dass die Neat eine nationale Frage sei. Niemand hätte damals gedacht, dass der Gotthard – die Hauptalpentransversale – derart Mühe hätte, sich gegenüber dem Lötschberg durchzusetzen.

Wir stehen aber heute vor folgenden Tatsachen: Wir haben von einem Transitvertrag auszugehen, den man akzeptieren muss, ob er nun gut oder schlecht ist. Herr Bundesrat Leuenberger hat hier für die nicht einfachen bilateralen Verhandlungen eine ganz schwierige Hypothek übernommen. Der bilaterale Vertrag ist eine Bindung der Schweiz. Wer Verträge verletzt, wird unglaubwürdig, und deshalb glaube ich, dass wir diesen Transitvertrag einhalten müssen. Dieser Vertrag spricht von zwei Alpentransversalen; eine muss im Jahre 2005 beendet sein, die andere im Jahre 2010.

Ich glaube, dass es möglich ist, den Vertrag zu erfüllen. Ich habe sogar die Vermutung, Herr Thür, dass Sie insofern recht haben, als man eines Tages auch wieder mit der EU verhandeln kann, wenn der bilaterale Abschluss getätigt ist. Sehr viel schwieriger ist es jedoch, unserem Volk klarzumachen, dass wir Beträge in Milliardenhöhe einschliessen für zwei Tunnels, die vielleicht nicht nötig sind. Hier liegt das ganz grosse Problem. Ich bin überzeugt, dass die Netzvariante unumgänglich ist. Ohne Netzvariante werden Sie nie die Zustimmung des Volkes gewinnen. Wir müssen also versuchen, am Simplon, am Lötschberg, am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg Lösungen in Form einer gescheiterten Etablierung zu finden.

Wenn ich sehe, was hier alles vorliegt, diese unzähligen Anträge, dann hat man Mühe, in diesem Dschungel die beste Lösung zu finden. Ich vertrete hier die knappe Mehrheit der FDP-Fraktion, die sich zum Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) durchgerungen hat. Dieser Antrag besteht darin, vorerst mit dem kontinuierlichen Ausbau der Lötschberglinie bergwärts weiterzufahren, also zu versuchen, die Lastwagen auf die Schiene zu bringen – mit der jetzt gültigen Eckhöhe von vier Metern – und sie dann über den Lötschberg und den Simplon von Norden nach Süden und von Süden nach Norden zu transportieren.

Das ist natürlich eine minimale Lösung, die relativ wenig Geld kostet, die aber immerhin Schwierigkeiten beinhaltet, wenn wir daran denken, dass wir für die Zukunft bauen. Denn die Zukunft gehört den Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4,2 Metern. Natürlich wird die Zahl der Lastwagen, die begleitet durch die Alpen fahren, abnehmen. Aber es wird immer solche begleiteten Transporte geben. Die grosse Schwierigkeit besteht bei dieser Linie darin, dass der Simplon für 4 Meter Eckhöhe ausreicht, dass es aber technisch äusserst schwierig ist, die 4,2 Meter Eckhöhe zu erreichen, so dass am Schluss unter Umständen die Lötschberglinie im Wallis enden könnte.

Wir haben auch das schwierige Problem mit Italien. Mit Deutschland ist ein Vertrag abgeschlossen worden, aber mit Italien liegt ein solcher noch nicht auf dem Tisch. Es ist auch schwierig: Von Italien kann man Versprechen haben, aber ob sie eingehalten werden, ist bei diesen sympathischen Nachbarn im Süden sehr viel ungewisser als bei unseren nördlichen Freunden. Ich meine also, dass das jetzt primär ge-

macht werden muss, damit wir im Jahre 2005 etwas anbieten können.

Die Minderheit II (Fischer-Seengen) beantragt, zunächst den Gotthard auszubauen. Wir haben dort Schwierigkeiten – das diskutiert niemand weg –, weil uns die Geologen Probleme in der Pioramulde prophezeien. Nun lösen die Geologen diese Probleme nicht. Es ist an den Ingenieuren, sie zu lösen, und alle Ingenieure, die ich gehört haben, sagen klar und eindeutig, dass die Probleme lösbar sind; es ist nur eine Frage der Kosten. Dementsprechend glaube ich, dass dieser Gotthardtunnel früher oder später gebaut werden kann.

Die Minderheit II schlägt vor, bei Bedarf nachher den Löttschbergbasistunnel zu bauen. Ich meine, dass man auch die Lösung gemäss Antrag Theiler vertreten kann, diese Bedarfsklausel wegzulassen. Die Mehrheit der Fraktion tritt für diese Form der Etappierung ein, wobei auch die Lösung der Minderheit IV (Vetterli) naheliegt.

Als Ostschweizer darf ich doch ein Wort zur Anbindung der Ostschweiz sagen. Das Zentralste ist weder der Hirzeltunnel noch die «Gemperschliffe»; das Zentralste ist die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Deutschland. Der Verkehr der Zukunft verläuft nicht nur in Richtung Nord-Süd, sondern auch in Richtung Ost-West. Wir müssen von München und Stuttgart eine direkte Verbindung haben; diese geht in Gottes Namen in Richtung Gotthard und nicht Richtung Löttschberg. Das ist ein weiterer Grund, weshalb mir die Lösung der Minderheit II sympathischer ist.

Ich bitte Sie, abzuwägen, was letztendlich beim Volk am meisten Chancen hat. Eine Lösung, die möglichst redimensioniert als Netzvariante auftaucht, hat Chancen; alles andere könnte scheitern. Darum trete ich mit einer knappen Mehrheit meiner Fraktion mit Überzeugung für die Minderheit II (Fischer-Seengen) ein.

Friderici Charles (L, VD): Monsieur Mühlmann, est-ce que vous avez connaissance de certaines prises de position, notamment de M. Welbel, président de la Direction générale des CFF, qui prétend que, justement, la chaussée roulante n'a pas d'avenir, alors que vous venez de défendre brillamment les camions avec une hauteur de 4,2 mètres à l'angle? Est-ce que vous êtes également au courant que, sur l'axe du Gotthard, la hauteur maximum pour tous les tunnels d'accès est de 3,8 mètres, et que jusqu'en 2015 au minimum – 2015 au minimum! – la hauteur de quatre mètres ne pourra pas être atteinte? On est donc loin encore des 4,2 mètres que vous prônez sur l'axe du Gotthard!

Mühlmann Ernst (R, TG): Ich weiss sehr genau, dass wir viel Geld in einen Umladebahnhof in Rielasingen in Deutschland investiert haben. Dieser Umladebahnhof kann nicht richtig benützt werden, weil – Herr Friderici hat recht – der Gotthard leider noch nicht dafür ausgebaut ist, Lastwagen mit vier Metern Eckhöhe aufzunehmen. Aber ich bin der Meinung: Wenn die Zukunft den Lastwagen mit 4,2 Meter gehört – und auch die vielen Friderici-Lastwagen, denen ich immer begegne, werden einmal 4,2 Meter Eckhöhe haben –, brauchen diese eine Gotthardbasistlinie, die voll fähig ist, diesen Verkehr aufzunehmen, und das kann dann eben die Löttschberglinie wegen des Handicaps Simplon nicht.

Christen Yves (R, VD): Dans cette affaire des NLFA, le groupe radical-démocratique a été divisé. Oh, certes pas divisé fondamentalement, ce qui pourrait réjouir certains, mais «eine knappe Mehrheit», comme dit M. Mühlmann, a souhaité prendre une position claire de donner la priorité au Gotthard, en renvoyant, par la clause du besoin, le Löttschberg à la saint-glinglin, au «Sankt-Nimmerleins-Tag». Mais ceux qui, sur l'autre front du groupe radical-démocratique, ont souhaité réaliser, non pas seulement le Löttschberg, mais le réseau et les deux tunnels en priorité ou simultanément, décalés selon les impératifs de la planification, sont une très forte minorité.

Cette solution se concrétise par la proposition de la minorité I (Bezzola) qui souhaite donner la compétence de planifier la réalisation des ouvrages au Conseil fédéral. Le financement

est assuré, les ouvrages des grandes infrastructures sont définis, le souverain s'est prononcé. Je me reporte dans une année ou un peu plus: alors, le Conseil fédéral peut passer à l'exécution après avoir obtenu les crédits dans notre Parlement. C'est la même logique que celle du réseau des routes nationales.

Cette proposition de minorité I exprime la volonté de réaliser les deux tunnels et de ne pas attendre que l'un soit terminé pour commencer l'autre. Elle s'inscrit dans le groupe des propositions qui prévoient la réalisation simultanée du réseau. Elle est conforme aux vœux du Conseil fédéral et donne à ce dernier, bien sûr, des compétences qu'il n'osait pas demander lui-même.

Est-ce un chèque en blanc, comme le prétend M. Béguelin? Est-ce contraire à nos habitudes démocratiques? Le peuple doit-il vraiment déterminer lui-même l'ordre des travaux? Je ne le crois pas, si on lui dit préalablement clairement ce que l'on veut faire et si on lui demande les moyens pour le faire.

Que se passera-t-il dès lors que cette solution est retenue? Le Conseil fédéral nous demandera les crédits pour chacun des ouvrages prêts à être mis en chantier. Ce sera le Löttschberg pour commencer puis, deux ou trois ans après, une fois levées les incertitudes géologiques de la faille de Flora, le Gotthard. Cette proposition ne prêterait pas le Gotthard. Je vois difficilement notre Parlement refuser les crédits du Gotthard dont la réalisation est inscrite dans la loi.

La procédure de vote prévoit que nous ayons à décider de cela une fois qu'aura émergé du débat le choix entre les solutions: Gotthard, Löttschberg ou les deux tunnels. Dans toutes les propositions qui vous sont faites, il en est de nombreuses qui se rapprochent, dans l'esprit, de la proposition de la minorité I (Bezzola), c'est-à-dire réaliser les deux tunnels en tenant compte des impératifs de planification. C'est le cas, en particulier, de la proposition Comby, qui déclare cependant la priorité au Löttschberg, ce qui correspond à la réalité des faits, ou encore de la proposition Carobbio, qui donne des garanties pour la réalisation en réseau.

Quelle que soit la solution qui sortira du chapeau dans la procédure de vote, la moitié du groupe radical-démocratique ou presque sera favorable à la proposition de la minorité I (Bezzola) qui donne la compétence de planification au Conseil fédéral. Cette solution est souple, logique, et nous pensons qu'elle est «mehrheitsfähig».

Gründelmeyer Verena (U, ZH): Dieser Rat hat gestern die Netzvariante beschlossen, zwar etappiert, aber er hat sich damit für eine Politik der Sachzwänge entschieden. Diesem Entschluss haben wir uns zu fügen.

Sachzwänge sind «Sachen», die man erst einmal zu etwas zwingt, auf dass sie uns hinterher angeblich zwingen, nicht mehr anders handeln zu können. Aber Sachzwänge entstehen nicht per Naturgesetz, sondern sie entstehen aufgrund des politischen Opportunismus. Das nur zu Beginn.

So hat nun unsere Fraktion beschlossen, Schadensbegrenzung zu üben. Wir haben uns bei den einzelnen Abstimmungen über die Anträge jeweils für den Antrag entschieden, der uns als das kleinere Übel erschienen ist.

Unserer Haltung im Jahre 1991 kommt eigentlich der Antrag Föhn am nächsten:

– Er verlangt den Ausbau des Löttschbergs als Scheitelstrecke; das ist eine Zwischenlösung; und

– er verlangt die Beschränkung auf den Gotthardbasistunnel. Wäre ich jetzt «Löttschbergianerin», dann könnte ich wieder Zuflucht zu einem literarischen Bild nehmen – diesmal nicht Homer, sondern Schiller – und würde sagen: «Es rast der Föhn und will sein Opfer haben.» Aber ich bin nicht «Löttschbergianerin»!

Sollte dieser Antrag nicht durchgehen, könnten wir uns mit dem Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen), vor allem aber mit dem einschränkenden Antrag der Minderheit IV (Vetterli) einverstanden erklären.

Der Antrag der Minderheit I (Bezzola) hat zwar den Vorteil, dass er den Fehler von 1991 nicht festschreibt, aber auch den Nachteil, dass er ihn nicht rückgängig macht. Er ent-

spricht sozusagen der napoleonischen Anforderung an eine Verfassung, wonach diese kurz und unklar zu sein hat. Sollten sich am Schluss der Antrag der Minderheit I und der Antrag der Mehrheit gegenüberstehen, würden wir dem Antrag der Minderheit I – zähneknirschend und nur vorläufig – zustimmen.

Der Gesamtvorlage könnten wir aber nur dann zustimmen, wenn der Antrag Föhn oder der Antrag der Minderheit II obliegen würde. Sonst würden wir die Vorlage ablehnen. Frau Präsidentin, ich habe Ihnen mindestens sieben Minuten Zeit geschenkt, und ich hoffe, dass ich sie bei anderer Gelegenheit wieder beanspruchen kann.

Gusset Wilfried (F, TG): Wir diskutieren im Moment die Detaillausführung der Neat. Als Haushälterischer Mensch aus dem Thurgau hindert mich nichts daran, vor einer finanziellen Auslage und Investition immer wieder die Frage nach der Notwendigkeit zu stellen. Bei einem Projekt wie bei der zur Diskussion stehenden Neat geht es demnach nicht nur um die Kosten der Erstellung, sondern auch um die Frage der absoluten Notwendigkeit und der Möglichkeit der Rückführung der Investitionskosten.

Was wollen Sie mit der Neat? Wollen Sie einen Korridor – ob er nun aus ein oder zwei Durchstichen besteht –, einen leistungsfähigen Nord-Süd-Korridor für die Transporte quer durch unser Land zur Verfügung stellen? Die Kapazität des bestehenden Gotthardtunnels – das wissen wir – ist nur zu rund 50 Prozent ausgelastet. Die Ausnützung dieser vorhandenen Kapazität wird grundsätzlich durch das fehlende Tunnelprofil verhindert. Angeregt durch eine Bemerkung von Frau Wittenwiler anlässlich der Fragestunde habe ich mich darum bemüht, herauszufinden, welche Einsparungen an Bautiefe durch eine feste Fahrbahn als Schienenunterlage zu erreichen sind. In der Zeitschrift «Rail international» vom November 1995 führt Prof. Dr. Ing. Josef Eisenmann aus: «Im Tunnel kann bei Einbeziehung der festen Fahrbahn aus Beton in das Sohlgewölbe die Bauhöhe des Tunnels um bis zu 0,9 Meter verkleinert werden.» Herr Kollege Mühlemann, die vier Meter sind, mindestens technisch, im bestehenden Gotthardtunnel meiner Meinung nach gefunden.

Angesichts dieser Aussage frage ich mich nun tatsächlich, ob die neuen Techniken mit dem Ziel der Befahrbarmachung des bestehenden Tunnels je in eine Neubeurteilung einbezogen wurden. Ich frage Sie, Herr Bundesrat Leuenberger, ob diese Überlegungen je gemacht wurden, ob man unter diesen Aspekten geprüft hat, ob überhaupt neue Tunnel notwendig sind, und ob Sie glauben, dass die Mehrheit des Schweizer Volkes angesichts dieses weiteren Argumentes der Neat je zustimmen wird. Ich frage mich wirklich, wie Sie ausgerechnet diese Neat den Schweizerinnen und Schweizern verkaufen wollen, nachdem eigentlich klar geworden ist, dass keine seriöse Neubeurteilung eines Kapazitätsausbaus erfolgt ist und dies bisher auch tunlichst vermieden wurde.

Herr Bundesrat, ich und viele Schweizerinnen und Schweizer wollen endlich wissen, ob es die Neat aus Kapazitätsgründen wirklich braucht oder ob hier ein unnötiges Prestigeobjekt «durchgestiert» werden soll. Ich persönlich bin davon überzeugt, dass dem so ist. Vor der Investition in ein Jahrhundertbauwerk, bei dem bis heute alle Anzeichen darauf hindeuten, dass es ein Jahrhundertflop wird, wären weitere Abklärungen unter Einbezug aller neuesten technischen Erkenntnisse eine Sache der Glaubwürdigkeit und der Ehrlichkeit gegenüber unserem steuerzahlenden Volk.

Nach den Erkenntnissen der Fraktion der Freiheits-Partei brauchen wir weder heute noch in nächster oder allernächster Zukunft eine Neat. Wir werden weiterhin gegen den Bau von zwei Alpentunnels und gegen die Neat kämpfen.

Binder Max (V, ZH): Artikel 10bis ist offenbar die «pièce de résistance» dieser Vorlage. Es geht hier um die Staffelung, um die Etappierung. Auch hier könnte ich wieder sagen, die Diskussion sei absolut nicht neu, sie sei bereits vor 150 Jahren bei der Vorlage betreffend 650 Kilometer Schienennetz in der Schweiz geführt worden.

Wir müssen uns aber nach dem Ziel der Neat fragen. Das

Ziel ist, eine energiesparende und kapazitätssteigernde, eine schnelle und attraktive Transversale zu schaffen.

Dieses Ziel erreicht man nur durch eine Flachbahn, und eine Flachbahn ist nur am Gotthard zu realisieren. Hier liegt der Scheitelpunkt – Herr Fischer-Seengen hat das schon gesagt – auf 550 Metern, beim Lötschberg jedoch auf 820 Metern über Meer. Hinzu kommt, dass die Kapazität am Gotthard wesentlich höher ist, noch ausgebaut werden kann und die Investition insofern für viel längere Zeit ausreicht als beim Lötschberg.

Den Lötschberg vorgezogen zu bauen, ohne zu wissen, ob die Gotthardbasistlinie machbar ist, wäre eine echte Fehlinvestition. Wenn der Gotthardbasistunnel tatsächlich aufgrund der geologischen Abklärungen – was ich nicht glaube – nicht gebaut werden könnte, müsste das ganze Problem der Bewältigung des Transitverkehrs in unserem Land neu überdacht werden.

Ein Wort zu den Verträgen: Natürlich sind wir Verträge eingegangen. Aber: Sagen Sie mir, ob wir mit dem Angebot, das wir machen, heute und auch in nächster Zukunft dem Bedarf nicht gerecht werden! Wir haben noch ungenutzte Kapazitäten, dies sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg. Insofern können wir dem aufkommenden Verkehr noch über längere Zeit mit einem ausreichenden Angebot entgegenreten. Im übrigen ist im Transitabkommen in Artikel 7 davon die Rede, dass sich die Vertragspartei im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemeinsam darum bemühen, dass die Eisenbahnen «neue Verbindungen anbieten, wenn dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist» (Ziff. 2.6), also nicht in jedem Fall. Ich glaube, wir müssen uns darauf beschränken, die wirtschaftlich beste Massnahme zu treffen und die wirtschaftlich beste Infrastruktur zu bauen.

Zur Ploramulde: Wir haben in der Kommission über diese Angelegenheit ausführliche Hearings durchgeführt. Wir haben verschiedene Geologen angehört. Die Geologen waren sich nicht einig. Sie haben uns die Schwierigkeiten aufgezeigt, der eine drastischer, der andere weniger drastisch. Die Geologen haben uns aber keine Lösung aufgezeigt. Das haben die Ingenieure getan, und zwar in einer Art und Weise, die mich überzeugte, dass die Ploramulde durchörtert werden kann. Zu meinem Erstaunen habe ich gestern gehört – Herr Schmid Odilo, selber Geologe, hat dies angetönt –, dass diese Durchörterung der fortschreitenden Technik wegen auch günstiger erfolgen «könnte» (ich sage nicht «kann»), als das aufgrund des heutigen Wissensstands prognostiziert wird. Man spricht hier von Mehrkosten in einer Grössenordnung von 200 Millionen bis 700 Millionen, ja bis 900 Millionen Franken aufgrund der Schwierigkeiten mit der Ploramulde. Aber bei einem Bauwerk von vielleicht 10 Milliarden Franken, bei einem Bauwerk von einer Dimension, die dem Bedarf der nächsten hundert Jahre gerecht wird, darf man diese Mehrkosten im Wissen darum, dass man die richtige Investition tätigt, durchaus in Kauf nehmen.

Die SVP-Fraktion wird mehrheitlich der Minderheit IV (Vetterli) zustimmen.

Der Antrag der Mehrheit ist unserer Meinung nach insofern nicht konsequent, als für eine erste Etappe eine Lötschbergbasistlinie, ein Ceneri-Tunnel und ein Zimmerbergthunnel gefordert werden, dies ohne zu wissen, ob der Gotthardbasistunnel überhaupt gebaut werden kann. Ich glaube, der Ceneri-Tunnel macht wenig Sinn, wenn der Gotthardbasistunnel nicht auch gebaut wird.

Der Antrag der Minderheit I (Bezzola) ist für uns zu offen.

Der Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) ist praktisch identisch mit jenem der Minderheit IV (Vetterli), sieht aber noch den teilweisen Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon/SZ vor. Wir sind der Meinung, dieser Ausbau gehöre nicht in eine erste Etappe.

Dem Antrag der Minderheit III (Hollenstein) können wir noch weniger abgewinnen, weil diesbezüglich der Bedarf schlichtweg nicht vorhanden ist.

Wir werden also mehrheitlich der Minderheit IV (Vetterli) zustimmen. Wenn wir nicht durchkommen sollten, würden wir der Minderheit II (Fischer-Seengen) zustimmen.

Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun.

161

Seller Hanspeter (V, BE): Sie haben bereits festgestellt, dass es in unserer Fraktion auch noch eine Minderheit gibt, und diese möchte ich hier vertreten.

Wer unter so vielen angepriesenen Lösungsvarianten auswählen kann, der müsste eigentlich stolz sein, denn das kann man ja nicht jeden Tag tun, doch ist es wichtig, dass man sich dabei auf die wirklich sachlichen Beurteilungskriterien stützt. Vorab gilt es einmal festzuhalten, woran sich die Qualität einer Eisenbahnstrecke überhaupt misst. Entscheidend sind doch vorab die Grösse der Profile, die Grösse der Kurvenradien und vor allem – und in jüngster Zeit ganz besonders – die Sicherheit. Erst dann kommt das Längsgefälle.

Darf ich Sie daran erinnern, dass mit den heutigen modernen Hochleistungslokomotiven die Mehrenergie in den Steigungen beim Abwärtsfahren weitgehend zurückgewonnen werden kann? Wenn Sie von Flachbahnen reden: Entscheidend ist nicht die Höhe in Metern über Meer, sondern das Gefälle in Promille oder Prozent. Hören Sie deshalb endlich auf, bei diesem Vergleich zwischen den Basistunnelvarianten Lötschberg und Gotthard ein Flachbahnnargument zu konstruieren! Ein Vergleich: TGV-Strecke Paris–Lyon, 35 Promille; TGV-Strecke Atlantique, 25 Promille; Strecke Iselle–Domodossola auf 6 Kilometern 22 Promille und auf 12 Kilometern ebenfalls 25 Promille. Das kann man also vernachlässigen. Eine weitere Investition in die Lötschberg-Bergstrecke zur Steigerung der Kapazität der Huckepackzüge – das beinhaltet der soeben vertretene Antrag – wäre nun wirklich schlecht investiertes Geld. Dieser Huckepackkorridor kann bloss eine provisorische Lösung darstellen. Sie ist aber auf jeden Fall zukunftsuntauglich. So kann z. B. die Reisegeschwindigkeit für den Transitverkehr nie marktgerecht sein. Dazu kommt mit Blick auf das gefährlicher gewordene Transportgut (Chemie) das wachsende Sicherheitsrisiko. Der Brand im Kanaltunnel im November 1996 lässt grüssen. In Anbetracht neuer Sicherheitskriterien würden kostspielige Ausbauten praktisch wirkungslos. Können wir es uns wirklich leisten, Hunderte von Millionen Franken zum Fenster hinauszuerwerfen? Die Anträge der Minderheiten II (Fischer-Seengen), III (Hollenstein) und IV (Vetterli) sind diesbezüglich finanz- und sicherheitspolitisch glattweg unverantwortbar und wohl eher als politisches Trostpflaster zu verstehen.

Dem Antrag der Mehrheit und insbesondere den mehrheitsähnlichen Anträgen wird etwa die Frage vorgehalten: Wie geht es denn im Süden weiter? Es ist doch wohl die normale Sache der Welt, dass unser südlicher Nachbar Gewehr bei Fuss steht, solange er noch nicht weiss, was wir tun wollen. Das gilt sowohl für den Lötschberg und den Simplon als auch für den Gotthard.

Wissen Sie übrigens, dass am kommenden 7. Juli mit den Profilkorrekturarbeiten im Raum zwischen Iselle und Domodossola begonnen wird? Wissen Sie, dass diese Strecke relativ grosse Radien von 500 Metern und mehr hat? Wissen Sie, dass der südliche Abschnitt ab Domodossola auf drei Spuren erweitert wird? Wissen Sie, dass der Simplon zweiröhrig gebaut ist? Er ist deshalb sicherheitsmässig der beste Alpentunnel und weist auch noch sehr wesentliche Kapazitätsreserven auf.

Wir laufen Gefahr, uns in Widersprüche zu verstricken. Man kann doch nicht verkünden, dass die Transportmengen von Norden nach Süden stagnieren oder kleiner werden würden, und dann gleichzeitig einen Basistunnel in erster Priorität erstellen, der noch grössere Kapazitätsreserven schafft und so quasi zur Neat auf Vorrat würde. Man kann doch nicht die Finanzmisere beklagen und drastische Sparmassnahmen predigen und dann im gleichen Atemzug eine Variante beschliessen, die offensichtlich mehr kostet.

Bleiben wir auf dem Boden der Realität! Tun wir etwas für die finanzpolitische Glaubwürdigkeit und beschliessen wir das, was in einer ersten Phase nötig, was verhältnismässig rasch realisierbar ist, was unser internationales Glaubwürdigkeitsimage nicht anknackt und was geologisch relativ risikolos und deshalb kostenmässig auch abschätz- und verkraftbar ist!

Der Grundsatz der Netzlösung ist ja im Antrag der Mehrheit der Kommission und in den mehrheitsähnlichen Anträgen

enthalten. Diese Anträge beinhalten also auch den Gotthard. Sie tragen aber den realpolitischen Gegebenheiten am besten Rechnung.

In diesem Sinne bitte ich Sie, einem dieser Anträge zuzustimmen.

Caccia Fulvio (C, TI): Dans ce débat, il y a pas mal de réflexions à faire à propos de la conjugaison entre la raison et la confiance. Il a été répété plusieurs fois ces jours-ci qu'un des grands projets ferroviaires de ces derniers temps a été «Rail 2000». Dans la première étape, on s'est disposé à bien desservir la partie du territoire qui va de Genève à Bâle–Saint-Gall jusqu'à Lucerne–Zurich. Je pense qu'on a fait une erreur dans ce cas-là: on n'a pas insisté pour avoir dans «Rail 2000» le Zimmerberg, le Monte Ceneri, Saint-Gall–Pfäffikon/SZ. Autrement, la discussion d'aujourd'hui aurait probablement été bien simplifiée.

Mais on a répété aussi que, dans ce cas-là, on a fait des promesses très claires. Il y a dans les procès-verbaux toute une série de citations de parlementaires et de conseillers fédéraux, qui disent que ceux qui n'ont rien eu de «Rail 2000» recevront en tout cas les transversales alpines. Aujourd'hui, on est en train de discuter de la façon de réallier ces promesses, et on ressent très clairement dans ce Parlement que la disponibilité à les satisfaire pourrait ne pas être très élevée ni très répandue.

Il faut admettre qu'il y a une grande difficulté dans le traitement de ce dossier. C'est que la méfiance, quelquefois même la méfiance systématique, s'est répandue dans le pays, et même dans les rangs des parlementaires. Il y a une méfiance envers le Parlement, donc méfiance entre collègues – une situation balkanique si vous voulez, tous contre tous. On se méfie que le Parlement ne maintienne pas les engagements qu'il a pris, même dans des actes formels tels que des arrêtés fédéraux. Et il y a aussi dans quelques parties du pays un peu de méfiance envers le Conseil fédéral. M. Maspoli a cité le cas de l'Expo. Dans le message du Conseil fédéral concernant l'organisation et le financement des festivités commémoratives du 700e anniversaire de la Confédération (88.038), on disait clairement que le Tessin allait organiser l'Exposition nationale de 1998 – qui entre-temps a été retardée de trois ans, et c'est la destinée qu'auront aussi quelques parties des projets qu'on est en train de discuter. Le Tessin a proposé une solution qui touche la Suisse entière sur trois lacs, et le Conseil fédéral a décidé qu'on touche les lacs, mais dans un autre côté de la Suisse!

Alors, je pense qu'il faut quand même faire un peu attention. Si on alimente le système de méfiance systématique de tous envers tout, ce pays va éclater! Il faut être clair. Ce n'est pas dans les meilleures dispositions d'esprit que l'on s'apprête à fêter les 150 ans de l'Etat fédéral. Il faudrait en tout cas se le rappeler. Mais cette préoccupation était également présente à la Commission des transports et des télécommunications, et si on a bien voulu aborder le problème du financement par le biais de l'article 23 de la constitution, c'est parce qu'on croyait qu'avec l'assurance d'un financement suffisant, on pourrait quand même reconstituer une certaine confiance dans la faisabilité de ces projets.

Mais je dois constater aujourd'hui encore que, bien qu'on ait voté hier cet article 23 de l'arrêté A à une majorité très confortable, la méfiance subsiste et les assurances qui semblent être données par certaines propositions sont toujours considérées comme insuffisantes.

Ici, je vous répète que le groupe démocrate-chrétien est favorable au Réseau avec un R majuscule. Il reconnaît une portée supérieure à l'axe du Gotthard, mais il reconnaît aussi clairement que le Lötschberg a une fonction essentielle, non seulement du point de vue de la «Staatspolitik», mais aussi du point de vue de la politique des transports de marchandises et du respect des engagements internationaux.

Permettez-moi ici de mentionner encore les explications très convaincantes données hier par M. Béguelin à propos des coûts. Si on voulait aménager l'axe du Gotthard pour des gabarits de quatre mètres, le coût total des travaux supplémentaires serait du même ordre de grandeur que le montant né-

cessaire pour aménager le Lötschberg de base, ce qui démontre bien quelle est la fonction des deux axes et des deux tunnels.

Warum herrscht soviel Misstrauen? Nehmen wir einmal den Wortlaut des Mehrheitsantrages als Grundlage. Es wird gesagt, die zweite Phase umfasse die Gotthardbasistunnel und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon. Das Parlament kann diese zweite Phase durch einen einfachen Bundesbeschluss einleiten, nachdem die geologischen und technischen Probleme der Piora abgeklärt sind.

Herr Herzog als Verfechter des Mehrheitsantrages hat heute hier von diesem Pult aus klar gesagt, man müsse es etappieren, und zwar berechnet auf zwanzig Jahre. Meine Antwort und die Antwort der CVP-Fraktion ist: Ja, man muss im Zeitraum von zwanzig Jahren etappieren, aber die zwanzig Jahre stehen für die vier Grossprojekte zur Verfügung. Es steht nicht in der Bibel geschrieben, dass der Bau der Neat selber auf zwanzig Jahre erstreckt werden muss. Das möchte ich hier klarstellen. Ich bin einer, der die Pioraprobleme nicht bagatellisiert; aber ich glaube, dass man heute von diesem Pult aus den Teufel nochmals an die Wand gemalt hat. So geht es auch nicht.

Man hat eigentlich auch die Tessiner eingeladen, sich wegen des Baus des Ceneri-Tunnels befriedigt zu zeigen. Aber wenn ich gerade den Ceneri nehme, dann muss ich sagen: Diese Interpretationsbedürftigen Äusserungen, die hier gemacht worden sind, zeigen ganz deutlich, Herr Herzog, dass die Mehrheitslösung zu einer Etappierung führen sollte, wonach Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg zuerst gebaut werden; dann kann der Bau des Gotthardbasistunnels beginnen – und nicht, sobald «die geologischen und technischen Probleme der Piora abgeklärt sind», wie es im Mehrheitsantrag heisst, sondern eben, wenn die anderen fertig sind. Ich muss hier klar sagen, dass diese Haltung neues Misstrauen gegen die Mehrheitslösung provoziert, die sonst in der vorliegenden Formulierung akzeptabel wäre. Aber wenn die Interpretation die dargelegte ist, dann sehen wir ganz klar, dass der Gotthard relativ lange zurückgestellt wird.

Deswegen erachtet die Mehrheit der CVP-Fraktion die Lösung Carobbio/Widmer als die beste, nämlich als jene, die am meisten Vertrauen bilden wird.

Welches sollten in dieser schwierigen Angelegenheit betreffend diese grossen Werke die Entscheidungskriterien sein? Meines Erachtens muss man endlich anerkennen, dass im ganzen Neat-Projekt die zwei Basistunnels strategisch dominant sind. Der Lötschbergbasistunnel allein bringt 30 Minuten Zeitgewinn und der Gotthardbasistunnel allein 60 Minuten; sie und auch die beiden Teilstrecken werden die meisten Betriebskosteneinsparungen bringen. Wenn wir schon etappieren wollen, dann sollten wir mit dem Kriterium der Effizienzsteigerung des ganzen Eisenbahnsystems operieren – und nicht nur mit finanziellen Kriterien, welche nicht unbedingt die beste Effizienz bringen. Ich möchte auch noch in Erinnerung rufen, dass die Neat nicht nur für Güter-, sondern auch für Personenverkehr vorgesehen ist.

Ich erinnere mich an eine Geschichte vor dreizehn Jahren, als ich Regierungsrat des Kantons Tessin war und zusammen mit einem Kollegen dem EVED, dem BAV und der SBB-Spitze eine Studie vorgelegt habe. Damals haben wir klar aufgezeigt, dass die Schweiz nicht vom Hochleistungsnetz Europas abgeschnitten bleiben dürfe. Die Antwort des EVED lautete damals: Nein, die Alpentransversalen seien nur für die Güter da. Wir sollten aufhören zu stören; man werde Ende der neunziger Jahre wieder darüber reden.

Tatsächlich reden wir heute darüber und stellen fest, dass wir in Verspätung geraten sind. Man hat heute an diesem Pult gepredigt, der Pendolino löse die Probleme. Ich weiss ziemlich genau, was der Pendolino leisten kann – mehr, als er heute auf dieser Strecke leisten kann. Aber ich muss auch betonen, dass der Pendolino zwischen Erstfeld und Bellinzona mit den engen Kurvenradien, die Herr Sella Hanspeter erwähnt hat, höchstens zehn Minuten gewinnen kann. Der Basistunnel allein bringt aber 60 Minuten Einsparung! Heute brauchen wir mit dem Zug von Bellinzona bis Bern vier Stunden. Deshalb komme ich mit dem Auto, weil ich mit dem Auto

in zweieinhalb Stunden hier bin. Wenn wir schon von Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Autobahn und sogar gegenüber den regionalen Fluglinien sprechen, müssen wir mit diesen Geschichten endlich aufhören.

Ich habe eine besondere Sensibilität für die Probleme des Finanzbedarfs. Wenn wir bei diesem Finanzbedarf eine flachere Kurve wollen, dann gibt es mit den Anträgen Carobbio und Widmer auch eine vernünftige Lösung, die kompatibel und kohärent ist. Ich habe mir die Mühe genommen, auch diese noch zu zeichnen. Wenn wir zuerst den Lötschberg bauen und dann, wenn die geologischen und technischen Probleme der Pioramulde geklärt sind, den Gotthardbasistunnel zu bauen anfangen, kommen wir mit einem Finanzbedarf von ungefähr 1,3 Milliarden Franken pro Jahr aus. Das entspricht dem, was wir eigentlich gestern als Finanzierung beschlossen haben. Wir müssen aber dann den Mut haben, mit dem Bau des Ceneri- und des Zimmerberg隧nells – das stört mich ein bisschen als Tessiner, aber ich muss auch Opfer bringen – nach dem Lötschberg anzufangen. Dann stimmt auch die Finanzierung, und wir holen aus diesem ganzen System eigentlich die höchste Effizienz heraus.

Zum Schluss: Die CVP-Fraktion zielt mehrheitlich in Richtung einer echten Netzlösung, in Richtung einer Lösung gemäss Antrag Carobbio oder Widmer. Will man eine höhere Flexibilität schaffen, dann wäre auch die Lösung in Richtung von Antrag Ratti oder Antrag Bezzola denkbar. Aber ich glaube, mehr Sicherheit bringen ohne weiteres die Lösungen gemäss den Anträgen Carobbio und Widmer.

Vetterli Werner (V, ZH): Ich möchte Herrn Caccia fragen: Wie hält es denn die CVP-Fraktion, wenn ich jetzt sein Votum richtig verstanden habe, mit Artikel 23 Absatz 4 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, den wir gestern befürwortet haben? Er lautet: «Für jedes Grossprojekt sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen.» Wenn ich Sie richtig verstanden habe, möchten Sie ja gleichzeitig bauen. Oder verstehen Sie unter «etappiert» so mit zwei, drei, vier Jahren Abstand?

Caccia Fulvio (C, TI): Die Frage ist nicht ganz neu, lieber Kollege Vetterli. In Absatz 4 des Verfassungsartikels steht nicht geschrieben, dass für jedes Teilstück der Bedarfsnachweis einzeln zu erbringen sei. Es heisst ganz klar: «Für jedes Grossprojekt sind der Bedarf und die Ausführungsreife nachzuweisen.» Meines Erachtens haben gestern sowohl unsere Kommission als auch der Rat mit der Genehmigung von Artikel 5bis des Alpentransitbeschlusses den Bedarfsnachweis für die Neat eigentlich bejaht. Sie wissen auch, was in Artikel 5bis drinsteht: Es stehen der Lötschbergbasistunnel, der Gotthardbasistunnel, der Ceneri-Tunnel, der Zimmerberg-tunnel und die Strecke St. Gallen – Pfäffikon/SZ drin. So haben wir gestern entschieden.

Ich glaube, wenn wir anders entscheiden wollen, wenn wir den Bedarfsnachweis für jedes Teilstück wollen, dann müssten wir eigentlich Artikel 23 Absatz 4 ändern; sonst steht geschrieben, dass die Grossprojekte und nicht die Teilstücke zu prüfen seien. In Artikel 5bis haben wir die Antwort gegeben.

Columberg Dumenl (C, GR): Nach diesen präzisen Ausführungen möchte ich mit einer generellen Betrachtung schliessen:

Die lange Debatte hat den Eindruck erweckt, dass enorme Differenzen hinsichtlich Varianten und Etappen bestünden. Dem ist nicht so. Aufgrund der bisherigen Beschlüsse unseres Rates bestehen sehr viele Gemeinsamkeiten. Selbstverständlich wäre es interessanter und auf alle Fälle medienwirksamer, diese Differenzen zu zelebrieren. Damit lösen wir die anstehenden Probleme aber nicht. Deshalb geht es nun um die Kunst, aus diesem Wirrwarr von unterschiedlichen Anträgen die Gemeinsamkeiten auszuloten.

In folgendem wichtigen Punkt ist die Mehrheit dieses Rates gleicher Meinung:

Die Netzlösung hat gestern eine überwältigende Mehrheit gefunden. Sie hat sich als die einzig mehrheitsfähige Lösung

erwiesen. Wir können die anstehenden Probleme langfristig nur mit beiden Achsen lösen.

Aufgrund der Macht des Faktischen kann sofort mit dem Bau des Lötschbergs begonnen werden, kann diese Achse sofort realisiert werden. In der Zwischenzeit klären wir die geologischen Probleme der Ploramulde ab. Diese Abklärungen werden – wie wir mehrfach gehört haben – zwei bis drei Jahre erfordern. Sobald die Machbarkeit des Projektes am Gotthard erwiesen ist, werden wir mit dem Bau des Gotthardbasistunnels beginnen. Das ist und war die klare Meinung der Kommissionmehrheit, und das ist offensichtlich auch die Auffassung des Bundesrates.

Herr Bundesrat Leuenberger hat dies gestern mit aller Deutlichkeit bestätigt. Diese Bestätigung sollte auch das Misstrauen breiter Kreise zerstreuen, dass der Gotthard nicht gebaut werde, wenn wir jetzt sofort mit dem Bau des Lötschbergs beginnen. Es besteht also eine klare Sicherheit, dass der Gotthard kommt, dass der Gotthard gebaut wird und dass man mit dem Bau beginnt, sobald die Abklärungen gemacht und die Voraussetzungen erfüllt sind.

Das sind die Schlussfolgerungen aus dieser grossen Debatte. Nun müssen wir diese Gemeinsamkeiten in einem richtungsweisenden Beschluss verankern und dann mit dieser Botschaft und mit diesen Gemeinsamkeiten auch nach aussen gehen. Dann haben wir die besten Aussichten, das grosse Werk zeitgerecht verwirklichen zu können.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Nach dieser interessanten Diskussion möchten Herr Vogel und ich auf einige Fragen eingehen, ohne allzu lange zu werden, weil ich glaube, dass die Meinungen zu einem wesentlichen Teil gemacht sind. Aber es braucht ein paar Überlegungen. Vielleicht vorher ein paar Bereinigungen der verschiedenen Anträge:

Der Antrag der Minderheit I (Bezzola) bedeutet einfach eine Kompetenzänderung: anstatt beim Parlament soll sie beim Bundesrat liegen.

Zum Antrag der Minderheit II: Herr Fischer-Seengen und andere haben jetzt immer wieder betont, nur der Gotthard werde eine Flachbahn sein. Anfang Mai ist in der «Basler Zeitung» ein Artikel erschienen, der auf Aussagen von Herrn Theo Weiss Bezug nimmt. Herr Weiss ist als Direktor der SBB für Rollmaterial zuständig. Vielleicht muss man folgende Aussage im Artikel zur Kenntnis nehmen: «Entscheidend für die Geschwindigkeit ist nicht die Steigung eines Trassees, entscheidend sind vielmehr die Kurvenradien.» Herr Béguelin hat darauf hingewiesen, dass Lausanne–Bern als Flachbahn gilt, aber eine enorme Steigung hat. Auch die TGV-Linie Paris–Lyon würden wir wahrscheinlich als Flachbahn bezeichnen, obwohl sie eine stärkere Steigung hat als der Simplon, nämlich 35 Promille. Bei der heutigen Technik ist nicht unbedingt die Steigung, sondern vor allem auch der Kurvenradius ein Faktor.

Zur Ploramulde: Da ist verschiedentlich die Geologie angesprochen worden. Ein Redner hat indirekt gesagt, das Problem existiere gar nicht, sondern es werde verpolitisiert. Ich glaube, die Mehrheit der Kommission ist wirklich der Auffassung, dass es nicht eine freisinnige, eine christlich-demokratische oder eine sozialdemokratische Geologie gibt, sondern nur eine Geologie schlechthin; Geologen interpretieren die Natur.

In der Botschaft des Bundesrates von 1990 zur Neat war zu lesen: «Im Urteil der Fachleute enthält der Gotthardbasistunnel die vergleichsweise geringsten geologischen Risiken.» Gemäss der damaligen Botschaft des Bundesrates bot also die Geologie am Gotthard praktisch kein Problem. Sieben Jahre später haben wir noch keine Lösungen. Die Geologie ist auch sonst ein schwieriges Umfeld; ich denke an die Nagra-Bemühungen zur Endlagerung von radioaktivem Atommüll. Auch da müssen wir, glaube ich, zur Kenntnis nehmen: Die Natur diktiert zum Teil Probleme, die wir als Politiker nicht einfach negieren, uminterpretieren oder übersehen können.

Von daher ist die Mehrheit der Kommission nach ausführlichen Hearings mit vielen Geologen zur Auffassung gekom-

men: Es gibt die Probleme; die Fachleute sagen, sie bräuchten noch etwa zwei, im schlimmsten Fall sogar drei Jahre, bis sie erklären könnten, welche Lösung am Gotthard technisch machbar wäre. Ein Geologe hat erklärt, er und seine Kollegen seien Individualisten und wenig geeignet für politische Manipulationen. Geologen stellen einfach fest, was da in der Natur vorhanden sei. Ingenieure sind dynamische Menschen, die sagen: Wir lösen das Problem. In der Regel wird das auch zutreffen. Aber mit absoluter Sicherheit kann wohl niemand behaupten, das Problem Ploramulde werde auf jeden Fall lösbar sein. Auch Herr Fischer-Seengen hat den Vorbehalt eingebaut, dass man ein völlig neues Konzept im Rat vorlegen müsste, falls es dann in der Ploramulde doch zum schlimmsten Fall kommen würde. Damit hat er wohl auch recht.

Der Antrag der Minderheit IV (Vetterli) will den Ast St. Gallen–Pfäffikon streichen. Das ist, glaube ich, ein marginales Problem. Es geht um Kosten von etwa 80 Millionen Franken, während wir sonst von 30 Milliarden Franken reden; ich sage das, damit das Verhältnis einigermaßen klar ist. Ich habe mich bei den Bundesbahnen einmal erkundigt, weshalb diese Linie St. Gallen–Pfäffikon in allen Papieren – auch in den schon lange zurückliegenden, die wir bekommen haben – als Bestandteil der Neat-Zufahrt figuriert. Irgendwann ist diese Linie hineingekommen, und von daher hätte Herr Vetterli wahrscheinlich recht. Das ist keine grosse Frage, und wir sollten wegen dieser kleinen Bausumme die Ostschweiz nicht unnötig beunruhigen. Die Strecke ist schon immer als Zufahrtslinie erwähnt gewesen. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Jetzt kommt eigentlich die Frage, zu welchen Schlüssen wir nach der Diskussion dieser vielen Anträge kommen. Diese Frage stellt sich auch nach dem letzten Votum von Herrn Caccia, der diese Kommission – das ist schon gesagt worden – wirklich hervorragend präsidiert hat.

Ich glaube, dass niemand in diesem Saal die Ängste der Tessiner Bevölkerung anheizen, Misstrauen säen, Fragezeichen setzen will, dass niemand eine Unsicherheit zurücklassen will, ob denn dieser Gotthardtunnel wirklich gebaut werden soll.

Herr Maspoli hat erklärt, dass der Gotthardbasistunnel unter die Räder käme, falls der Antrag der Mehrheit obsiegen würde, und hat seine legalistische Politik daraus abgeleitet. Eines ist völlig klar: Mit den Beschlüssen von gestern, mit dem Antrag der Mehrheit und auch mit den Anträgen der Minderheiten wird akzeptiert und anerkannt: Der Gotthardbasistunnel wird gebaut! Das hat Herr Bundesrat Leuenberger gestern gesagt. Wer das im Tessin anders interpretiert, der versucht hier irgendein eigenes Süppchen zu kochen.

Ernster nehme ich die Ängste von Herrn Caccia. Ich spüre sein Engagement und seine innere Beunruhigung. Er ist in dieser Frage emotional sehr engagiert; das gehört zur Politik. Die Mehrheit der Kommission beantragt aber – Herr Herzog hat das, meine ich, sehr deutlich gesagt – eine ehrliche Variante. Sie geht davon aus, dass wir mit gutem Gewissen nicht einfach behaupten können, dass uns das Problem Ploramulde nicht interessiere, dass das gelöst werde, unabhängig davon, was Geologen sagen würden. Ich könnte für die Schwierigkeiten, Einmaligkeiten usw. viele Zitate bringen. Der Antrag der Mehrheit der Kommission beinhaltet eine Etablierung: 1. Lötschberg; 2. Gotthard.

Nach dem Antrag Carobbo und dem gleichlautenden Antrag Widmer umfasst die erste Etappe den Gotthard-, den Lötschberg- und den Zimmerbergtunnel, und die zweite Etappe den Ceneri-Tunnel und die kleine Auffrischung der Linie St. Gallen–Pfäffikon. Das ist nicht gerade eine plausible Etablierung. Die drei schweren Brocken werden in die erste Etappe eingereiht, und das sogenannte «Kleingemüse» wird als zweite Etappe bezeichnet, nur damit die Sicherheit besteht, dass dieser Gotthard wirklich gebaut wird, weil alle anderen Erklärungen offenbar nicht genügen sollen.

Zugegeben wird – Herr Caccia hat das Schema hier verteilt –, dass die erste Etappe mit Lötschberg-, Gotthard- und Zimmerbergtunnel wieder in Etappen aufgeteilt wird, indem man mit dem Lötschberg beginnt und dann mit dem Gotthard fort-

fährt, sofern die technisch-geologischen Schwierigkeiten behoben sind. Die eigentliche Etapplerung zwischen den zwei grossen Basislinien wird versteckt. Es ist eine Art Geheimsprache; man will das nicht so sagen, es ist vielleicht auch etwas eine Mogelpackung. Ich frage mich, ob wir uns das leisten können.

Ich meine, dass da vielleicht der Antrag Comby mehrheitsfähig wäre. Seinem Namen entsprechend hat unser Kollege Comby offenbar die Fähigkeit, zwischen dem Antrag der Mehrheit der Kommission und dem Antrag der Minderheit I (Bezzola) eine «combynalson» zu präsentieren. Einerseits versucht er, die Etapplerung, wie man sie ehrlicherweise fixieren müsste, festzuschreiben, andererseits möchte er, um die Gemüter im Tessin zu beschwichtigen, dass der Bundesrat sofort grünes Licht geben könnte, wenn die geologischen und technischen Schwierigkeiten behoben sein sollten.

Ich meine nun, dass das wirklich eine Variante ist, die Sie sich überlegen sollten, weil wir doch alle für unsere Tessiner Freunde einstehen. Niemand will eine Variante ohne Gotthard. Wir könnten uns das auch gar nicht leisten, weder aus staatspolitischen noch aus verkehrspolitischen Gründen. Niemand will diese Variante ohne Gotthard. Das müsste man im Tessin ganz gross schreiben und zur Kenntnis nehmen. Die Verbindung Antrag der Mehrheit mit Antrag der Minderheit I (Bezzola) in Form des Antrages Comby – wir haben seinen Antrag in der Kommission nicht diskutieren können – könnte, so würde ich annehmen, eine Linie sein, die mehrheitsfähig wäre und die von Herrn Caccia geäusserten Befürchtungen, die ich sehr ernst nehme, zerstreuen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Il est ressorti des débats de la commission qu'il fallait donner à l'ensemble de la population suisse un signe très clair de notre volonté de réaliser un projet global d'importance nationale et qui intéresse tout le pays.

Je dirai tout de suite, en entendant le discours de M. Föhn, que la Suisse ne s'arrête pas à Zurich et que, vu le ton utilisé quand vous avez développé votre proposition, je crois que vous contribuez plus à creuser le «Röstigraben» que les tunnels que nous avons l'intention de faire.

La majorité de la commission estime que cet aspect politique ne peut pas être pris correctement en compte autrement que par la variante en réseau et l'échelonnement des travaux. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe d'aller devant le peuple avec une variante qui réunit contre elle une multitude de minorités rejetantes qui finiront par faire une majorité contre le projet, laquelle fera couler l'ensemble du projet NLFA. Pour entrer un peu plus dans le détail, je tiens à affirmer que la majorité de la commission ne donne pas une pseudo-priorité au Lötschberg, comme le laisse entendre M. Fischer-Seengen. Ce que la proposition de la minorité II (Fischer-Seengen) donne, c'est des activités obsolètes au Lötschberg – et là je crois que M. Friderici ne me contrariera pas. En revanche, elle donne la priorité absolue au Gotthard.

La majorité de la commission n'a pas voulu faire l'impasse sur les conditions géologiques qu'on a rencontrées au Gotthard. M. Fischer-Seengen attend une réponse aux problèmes géologiques cet été déjà. Je n'ai pas du tout le sentiment, après avoir entendu pendant une journée des experts se succéder pour nous dire l'importance des problèmes qu'ils rencontraient, que ce sera le cas. On peut pour le moins s'interroger sur ce délai.

Dès lors, proposer une construction qui n'est maintenant pas possible, ou dont la réalisation, la faisabilité n'est pas encore prouvée, c'est aussi renoncer à l'application d'une clause de besoin à laquelle certains semblent être très attachés. Je ne crois pas qu'on puisse prendre le risque de creuser un tunnel à chaque bout et de ne pas arriver à les rejoindre. Il ne suffit pas de répéter avec conviction que les problèmes géologiques seront résolus, et de dire avec autant de conviction des choses fausses sur le Lötschberg, pour qu'elles finissent par être vraies.

J'en viens maintenant à la proposition Carobbio. Elle a un fondement politique; elle exige des garanties pour la suite. Cela me paraît justifié. Je regrette qu'elle soit accompagnée

de menaces de référendum; c'est un peu le principe de la carotte et du bâton que contient cette proposition. Monsieur Carobbio, la commission n'a pas été insensible à vos propos, à un point tel qu'elle avait une première version de majorité dans laquelle, c'est vrai, une clause de besoin aurait pu laisser croire qu'il y avait des volontés cachées de ne pas passer à la réalisation du Gotthard dans les délais voulus. Cette clause, en deuxième lecture, a été retirée pour aller dans le sens des soucis que vous exprimez.

Néanmoins, la majorité de la commission reste convaincue qu'elle ne peut pas, en tout cas formellement, renoncer à mentionner clairement l'échelonnement, ce que votre proposition ne fait pas, mais d'après le dessin qui nous a été présenté, peut-être que, de fait, il y a un échelonnement. De nouveau là, nous sommes dans la querelle des compétences, de ce à quoi on croit plus ou moins. La majorité de la commission a clairement affirmé ses croyances, puisqu'elle veut prendre une position sans ambiguïté.

La majorité de la commission maintient la variante en réseau, tout en introduisant le principe de l'échelonnement. C'est la rédaction qui vous est proposée.

Encore une fois, on peut reprocher tout ce qu'on veut à cette variante, mais elle a au moins un mérite, c'est celui d'être claire, de dire sans ambiguïté ce qu'elle comprend. Elle ne considère pas que le Lötschberg est prioritaire par rapport au Gotthard, mais que le début des travaux se fait au Lötschberg. La volonté de réaliser également le Gotthard est affirmée en mentionnant expressément que les tunnels du Zimmerberg et du Monte Ceneri sont des éléments de la ligne de base du Gotthard à construire, et surtout pas des éléments destinés à satisfaire des appétits régionaux.

A titre personnel, je comprends qu'on puisse émettre des réserves à l'encontre de l'arrêté simple. Il peut apparaître finalement risqué de laisser au Parlement le soin du dernier recours, de n'avoir aucune alternative pour modifier une décision qui, éventuellement, irait à l'encontre de ce que souhaite notamment le Tessin. A ce propos-là et à ce titre, si la proposition Comby devait disputer la finale, ce que je souhaite vivement, je la soutiendrais.

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.

C'est cet objectif que vise la proposition de la majorité de la commission, et je vous engage à la soutenir, en rejetant toutes les propositions qui la combattent.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich erlaube mir, zunächst drei Fragen zu beantworten, die Sie gestellt haben.

Zur Frage von Herrn Vetterli, was uns der Betrieb der Neat dereinst kosten werde: Die Studie des Büros Ecoplan ist der Kommission übergeben worden. Diese betrachtet im Gegensatz zur vorherigen Studie von Coopers & Lybrand die reduzierte Variante und macht auch Alternativprognosen für eine Variante mit einem Basistunnel und für eine weitere, welche das Netz berücksichtigt. Es wird dort nicht nur die reine Investitionsrechnung angestellt, sondern es sind auch der Betrieb und der Unterhalt inbegriffen.

Die Bahnen müssen – ich habe das schon beim Eintreten gesagt – die 25 Prozent der öffentlichen Verschuldung zurückzahlen, und zwar deswegen, weil Coopers & Lybrand erkannt hat, dass keine Rentabilität zu erwarten ist. Der grosse Unterschied zwischen der Vorlage, die wir Ihnen jetzt unterbreiten, und den damaligen Neat-Beschlüssen ist der, dass die Verschuldung von 100 Prozent auf 25 Prozent zurückgenommen worden ist. Dafür gibt es durch den Bau der Neat einen volkswirtschaftlichen Nutzen, und dieser gibt ja auch den Ausschlag dafür, dass wir eine Neat bauen wollen und dass sich die verschiedenen Regionen um die Anschlüsse bemühen. Eine exakte Berechnung von Betrieb und Unterhalt ist nicht möglich, weil wir ja eine rollende Planung haben. Es gibt während des Baus auch einen technologischen Fortschritt, der zu Verbilligungen führen wird, aber man kennt ihn heute noch nicht im Detail.

Eine zweite Frage im Zusammenhang mit dem Eventualantrag Strahm zu Artikel 10quater ist die, ob Italien jetzt eigentlich unseren Verkehr aufnehmen oder nicht. Ich habe in dieser Session während der Fragestunde bereits darauf hingewiesen, dass Sie unterscheiden müssen, was den Huckepack und was die Neat angeht.

Was den Huckepack betrifft, gibt es ein trilaterales Abkommen zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Dieses Abkommen hat insofern Früchte getragen, als der Baubeginn beim Südanchluss nächste Woche effektiv erfolgt. Jedenfalls ist die Nachfahrsperrung im Fahrplan bereits eingeplant. Ab nächster Woche erfolgen da also die Bauarbeiten, nachdem es vorher einige Verzögerungen wegen des Auftrages an eine Firma gegeben hat; es war fraglich, ob die Ausschreibung richtig erfolgt sei.

Was die Neat anbetrifft, ist ein bilaterales Abkommen auf Ministerebene in Vorbereitung; zugesichert haben wir uns das schon zweimal. Es geht aber nicht an, dass wir mit dem Beschluss zuwarten, bis das Abkommen vorliegt. Die beiden Dinge ergänzen sich eben. Italien ist an diesem Abkommen tatsächlich interessiert, dies, weil der Hafen von Genua wenn immer möglich ab sofort einen Anschluss an die Schiene haben sollte.

In bezug auf die Vorstellung und den entsprechenden Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen), wonach die Bergstrecke am Lötschberg ausgebaut werden solle, verweise ich auf die Ausführungen in der Eintretensdebatte. In allererster Linie geht es um die Verkürzung der Fahrzeit und damit um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Auto und dem Flugzeug. Dafür bedarf es eines Basistunnels und nicht eines Ausbaues der Bergstrecke. Die Bergstrecke ist alt. Sie vollständig zu renovieren kommt sehr teuer zu stehen. Letztlich läuft der Antrag der Minderheit II (Fischer-Seengen) auch auf eine Absage an das Netzkonzept hinaus. Verlangt wird für den Lötschbergbasistunnel explizit ein Bedarfsnachweis. Zu erbringen wäre er, nachdem bereits einige hundert Millionen Franken in die Scheitelstrecke investiert worden wären. Betriebswirtschaftlich leuchtet es nicht gerade ein, zuerst in eine bald hundertjährige Anlage zu investieren und dann die für teures Geld modernisierte Anlage durch eine neue zu ersetzen.

Nochmals zu den Anträgen: Sie wissen, dass der Bundesrat die Netzvariante vorgeschlagen hat. Natürlich hat er sich bei diesem Vorschlag auch überlegt, ob eine Etappierung erfolgen soll oder nicht. Tatsächlich spricht für eine Etappierung einiges, insbesondere finanzielle Erwägungen. Wenn mit dem Bau bei beiden Basistunnels gleichzeitig begonnen würde, würden die entsprechenden Vorschüsse durch die Staatskasse geleistet. Das stellt eine Belastung dar, und um diese Belastung nicht in derselben Zeit sich kumulieren zu lassen, würde sich eine Etappierung, mit der die beiden Basistunnels hintereinander und nicht miteinander gebaut würden, tatsächlich aufdrängen.

Nun hat die Geologie uns hier eine Entscheidung abgenommen. Tatsächlich ist es jetzt so, dass der Gotthard vorläufig nicht gebaut werden kann. Es braucht noch zwei Jahre, bis die notwendigen Abklärungen getroffen sein werden, und es bedarf nochmals etwa zweier Jahre für das Verfahren. Das heisst, der Gotthardbasistunnel kann erst im Jahre 2001 begonnen werden. Deswegen braucht es auch den Lötschbergbasistunnel. Selbst wenn jemand die Netzvariante nicht vorziehen sollte, braucht es ihn dennoch wegen des Transitbeschlusses, und nicht einmal einzig und allein deswegen. Herr Thür hat gesagt, man solle damit aufhören, alles nur mit diesem Transitbeschluss zu begründen. Man könne mit der EU reden, sie werde das sicher verstehen. Vielleicht hat er recht, aber es geht nicht nur darum, sondern es geht auch darum, den Alpenschutzartikel umzusetzen. Natürlich ist dieser Alpenschutzartikel zum Teil sehr ungeliebt. Aber er ist jetzt Verfassungsrecht, und wir haben die Verfassung anzuwenden, und wenn wir sehen, dass wir den Gotthardbasistunnel erst im Jahre 2001 beginnen können, müssen wir, wenn wir diesem Verfassungsauftrag gerecht werden wollen, eben den Lötschbergbasistunnel bauen, selbst wenn wir gegen eine Netzvariante wären.

Der Bundesrat bejaht den Bedarf für beide Basistunnels. Der Bedarf ist nicht der Grund für eine Etappierung. Die Frage, ob der Bedarf vorhanden sei oder nicht, kann man einerseits mit technischen Studien beantworten. Es gibt eine EU-Studie, daneben die Prognose Graf aus dem Jahre 1992, die 1996 wieder aktualisiert worden ist. Aber ob ein Bedarf besteht oder nicht – das zeigt diese Diskussion –, ist auch eine politische Frage. Der Bundesrat bejaht den Bedarf wegen des Umlagerungsziels, wegen des Alpenschutzes und auch deswegen, weil die Randgebiete an die «Bahn 2000» angeschlossen werden sollen und wir uns in das europäische Hochleistungsnetz integrieren wollen. Daher sieht die Priorität im Programm des Bundesrates wie folgt aus: Lötschbergbasistunnel, Ceneri und Zimmerberg sollen jetzt gebaut werden. Hier liegt zwar ein Antrag Widmer vor, der das umkehren will. Nur muss man wissen, dass damit einzig und allein erreicht würde, dass der Ceneri-Tunnel auch hintangestellt würde, aber der Gotthardbasistunnel der geologischen Gründe wegen nicht vorgezogen werden könnte. Das dritte Element ist die Strecke St. Gallen–Pfäffikon, die auch zur ersten Etappe gehören würde. Die zweite Etappe wäre der Gotthardbasistunnel. Der Bedarf ist, wie gesagt, gegeben, es kann jedoch wegen der Geologie noch nicht sofort gebaut werden.

Nun ist noch die Frage offen, wer denn über diese zweite Etappe beschliesst. Ich habe Ihnen wiederholt klar gesagt, dass der Bundesrat den Bedarf bejaht. Sobald die geologischen Probleme geklärt und die entsprechenden Folgen klar sind, würde der Bundesrat den Gotthardbasistunnel in Angriff nehmen. Er unterstützt daher den Antrag der Mehrheit und den Antrag Comby. Das Parlament ist deswegen nicht ausgeschaltet, sondern kommt dann bei der Freigabe des Verpflichtungskredits zum Zug. Sollte also das Parlament dann in einigen Jahren plötzlich die Meinung haben, dass alles anders und kein Bedarf mehr für den Gotthardbasistunnel vorhanden ist, könnte es diesen Kredit verweigern. Aber das sage ich nicht, um das Parlament jetzt schon dazu aufzufordern. Der Bundesrat wird auf jeden Fall dieses Kreditbegehren vorbringen und die Bedarfsfrage nicht neu definieren.

Ich ersuche Sie also, der Mehrheit und dem Antrag Comby zuzustimmen.

Präsidentin: Über den Antrag der liberalen Fraktion haben wir bereits gestern entschieden.

A. Priorität Gotthard – A. Priorité au Saint-Gothard

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit IV	70 Stimmen
Für den Antrag Föhn	54 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	108 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit IV	41 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	117 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	44 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit II	89 Stimmen
Für den Eventualantrag Theiler	81 Stimmen

B. Priorität Lötschberg – B. Priorité Lötschberg

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	108 Stimmen
Für den Antrag Steiner	71 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire
Für den Antrag Comby 110 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit 76 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag Comby 138 Stimmen
Für den Antrag Giezendanner 48 Stimmen

C. Priorität «zwei Basistunnel»
C. Priorité «deux tunnels de base»

Präsidentin: Diese Frage ist durch den Rückzug des Hauptantrages Widmer bereits entschieden.

D. Bereinigung der Resultate von A bis C
D. Clarification des résultats de A à C

Abstimmung – Vote

Erste namentliche Eventualabstimmung
Premier vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 0899)

Für den Antrag Comby stimmen:
Votent pour la proposition Comby:
Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguellin, Berberat, Blaser, Bonny, Borel, Borer, Burgener, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, de Dardel, Deiss, Dreher, Ducrot, Dupraz, Eggly, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fasel, Fillez, Frey Claude, Friderici, Giezendanner, Goll, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hochreutener, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Maître, Maury Pasquier, Meyer Theo, Moser, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrlí, Ostermann, Philippona, Pidoux, Pini, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sellaer Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Steiner, Strahm, Straumann, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weyeneth, Widmer, Wyss, Zapfl, Zwygart (114)

Für den Antrag der Minderheit II stimmen:
Votent pour la proposition de la minorité II:
Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Binder, Bircher, Blocher, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühlmann, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, David, Dettling, Diener, Dormann, Dünki, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrlí, Engelberger, Engler, Fässler, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Frey Walter, Fritschli, Gadlent, Gonseth, Grendelmeler, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Kühne, Kunz, Leu, Lötscher, Maspoll, Mühlemann, Müller Erich, Nebiker, Pelli, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Schlüer, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Stucky, Theller, Thür, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Zbinden (69)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Carobblo, Cavalli, Freund, Gusset, Steinemann (5)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Keller, Leuba, Marti Werner, Maurer, Meler Hans, Meler Samuel, Steffen, Vollmer, von Felten, Weber Agnes, Ziegler (11)

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

Zweite, namentliche Eventualabstimmung
Deuxième vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 0900)

Für den Antrag Comby stimmen:
Votent pour la proposition Comby:
Aeppli, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguellin, Berberat, Blaser, Bonny, Borel, Bühlmann, Burgener, Chiffelle, Christen, Comby, Couchepin, de Dardel, Deiss, Dettling, Dünki, Dupraz, Egerszegi, Eggly, Eymann, Fehr Lisbeth, Frey Claude, Friderici, Giezendanner, Goll, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Langenberger, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loeb, Maître, Maury Pasquier, Meyer Theo, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrlí, Ostermann, Philippona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sellaer Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Stamm Luzi, Steiner, Strahm, Stucky, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zwygart (114)

Für den Antrag Carobblo stimmen:
Votent pour la proposition Carobblo:
Aguet, Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Binder, Bircher, Blocher, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Caccia, Carobblo, Cavadini Adriano, Cavalli, Columberg, David, Dormann, Ducrot, Durrer, Eberhard, Ehrlí, Engelberger, Engler, Epiney, Fasel, Fehr Hans, Fillez, Fischer-Hägglingen, Föhn, Fritschli, Gadlent, Gross Andreas, Hasler Ernst, Imhof, Kühne, Kunz, Lachat, Lauper, Leu, Loretan Otto, Lötscher, Maspoll, Nebiker, Pelli, Pini, Ratti, Ruckstuhl, Schlüer, Schmid Odilo, Speck, Steinegger, Straumann, Theller, Vetterli, Widmer, Widrig, Zapfl, Zbinden (58)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Borer, Bühler, Diener, Dreher, Fässler, Fischer-Seengen, Freund, Frey Walter, Gusset, Moser, Scherrer Jürg, Steinemann, Tschuppert (13)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:
Fankhauser, Gonseth, Grendelmeler, Hochreutener, Keller, Leuba, Marti Werner, Maurer, Meler Hans, Meler Samuel, Steffen, Vollmer, von Felten, Ziegler (14)

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

Dritte, namentliche Eventualabstimmung
Troisième vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 0901)

Für den Antrag Comby stimmen:
Votent pour la proposition Comby:
Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguellin, Berberat, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Burgener, Carobblo, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dettling, Dünki, Eggly, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fehr Lisbeth, Frey Claude, Friderici, Giezendanner, Goll, Grendelmeler, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hämmerle, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Maître, Maury Pasquier, Meyer Theo, Müller Erich, Müller-

Hemmi, Oehrl, Ostermann, Phillipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Stamm Luzi, Steiner, Strahm, Straumann, Stucky, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Thür, Tschäppät, Tschuppert, Vallender, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zwygart (118)

Für den Eventualantrag Widmer stimmen:

Votent pour la proposition subsidiaire Widmer:

Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Caccia, Cavadini Adriano, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Ehrler, Engelberger, Engler, Fasel, Filliez, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Föhn, Fritschi, Gadiant, Gross Andreas, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hochreutener, Imhof, Kühne, Kunz, Leu, Löttscher, Maspoll, Mühlmann, Nabholz, Nebiker, Pell, Pini, Ratti, Ruckstuhl, Schlüer, Schmid Odilo, Steinegger, Theller, Tschopp, Vetterli, Widmer, Widrig, Zapfl, Zbinden (52)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Binder, Blocher, Borer, Bühlmann, Diener, Dreher, Egerszegi, Fässler, Fehr Hans, Freund, Frey Walter, Gonseth, Gusset, Hollenstein, Moser, Scherrer Jürg, Speck, Steinemann (18)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Hafner Ursula, Keller, Leuba, Marti Werner, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Steffen, Vollmer, von Felten, Ziegler (11)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Vierte, namentliche Eventualabstimmung

Quatrième vote préliminaire, nominatif

(Ref.: 0902)

Für den Antrag Comby stimmen:

Votent pour la proposition Comby:

Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäuml, Béguellin, Berberat, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bühlmann, Burgener, Chiffelle, Comby, Couchepin, de Dardel, Diener, Dünki, Dupraz, Egerszegi, Eggly, Engelberger, Eymann, Fankhauser, Fässler, Frey Claude, Friderici, Giezendanner, Goll, Gonseth, Grendelmeyer, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Gulsan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hammerie, Herczog, Hess Otto, Hollenstein, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Langenberger, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loeb, Maury Pasquier, Meyer Theo, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrl, Ostermann, Phillipona, Pidoux, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Stamm Luzi, Steiner, Strahm, Straumann, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Thür, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weigelt, Weyeneth, Widmer, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zbinden, Zwygart (114)

Für den Antrag Ratti stimmen:

Votent pour la proposition Ratti:

Bezzola, Blocher, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Deiss, Dettling, Dormann, Ducrot, Durrer, Eberhard, Ehrler, Engler, Epiney, Fasel, Filliez, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Föhn, Fritschi, Gadiant, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Kühne, Kunz, Lachat, Lauper, Leu, Loretan Otto, Maître, Maspoll,

Mühlmann, Nebiker, Pell, Pini, Ratti, Ruckstuhl, Scheurer, Schlüer, Schmid Odilo, Simon, Speck, Steinegger, Stucky, Theller, Vetterli, Widrig, Zapfl (57)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Baumberger, Borer, Cavalli, David, Dreher, Fehr Hans, Frey Walter, Gusset, Moser, Raggenbass, Scherrer Jürg, Steinemann (12)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Baumann Alexander, Binder, Fehr Lisbeth, Freund, Heberlein, Keller, Leuba, Löttscher, Marti Werner, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Steffen, Vollmer, von Felten, Ziegler (16)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, nominatif

(Ref.: 0903)

Für den Antrag Comby stimmen:

Votent pour la proposition Comby:

Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäuml, Béguellin, Berberat, Blaser, Bonny, Borel, Borer, Burgener, Chiffelle, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Dreher, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Epiney, Fankhauser, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Frey Claude, Giezendanner, Goll, Grendelmeyer, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Gulsan, Günter, Gusset, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hammerie, Herczog, Hess Peter, Hubacher, Hubmann, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leuenberger, Loeb, Loretan Otto, Maître, Maury Pasquier, Meyer Theo, Moser, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrl, Ostermann, Phillipona, Pidoux, Raggenbass, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Scherrer Jürg, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Semadeni, Simon, Speck, Spielmann, Steffen, Steinemann, Steiner, Strahm, Stucky, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widmer, Wyss, Zbinden, Zwygart (114)

Für den Antrag der Minderheit I stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité I:

Baumann Alexander, Baumberger, Bezzola, Bircher, Blocher, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühlmann, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Christen, Dettling, Diener, Dormann, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engelberger, Engler, Eymann, Fasel, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Föhn, Friderici, Fritschi, Gadiant, Gonseth, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hochreutener, Hollenstein, Imhof, Kofmel, Kühne, Kunz, Leu, Löttscher, Maspoll, Mühlmann, Müller Erich, Nebiker, Pell, Pini, Randegger, Ruckstuhl, Sandoz Suzette, Scheurer, Schlüer, Schmid Odilo, Stamm Luzi, Steinegger, Straumann, Theller, Thür, Tschuppert, Vetterli, Weigelt, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Zapfl (70)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Binder, Bühler, Cavalli, Fehr Hans, Freund, Frey Walter (6)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Keller, Leuba, Marti Werner, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Vollmer, von Felten, Ziegler (9)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith (1)

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Sammeltitel – Titre collectif

Öffentlicher Verkehr. Neat
Transport public. NLFA

96.059

Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung
Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1353 hiervor – Voir page 1353 ci-devant

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Fortsetzung)
B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (suite)

Art. 10ter (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Weltere Eisenbahn-Grossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung

Wortlaut

Die nachstehenden Eisenbahn-Grossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden in separaten allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen geregelt:

- «Bahn 2000»;
- der Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz;
- die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.

Antrag Binder

Wortlaut

.... des Lärmschutzes entlang der Zufahrtsstrecken der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale durch passive Massnahmen.

Art. 10ter (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Autres grands projets ferroviaires selon l'article 23 dispositions transitaires de la Constitution fédérale

Texte

Sont définies par voie d'arrêtés fédéraux de portée générale distincts les modalités de réalisation des grands projets ferroviaires suivants, prévus à l'article 23 des dispositions transitaires de la constitution:

- «Rail 2000»;
- le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à haute performance;
- l'amélioration, au moyen de mesures actives et passives, de la protection contre le bruit le long des voies de chemin de fer.

Proposition Binder

Texte

.... l'amélioration de la protection contre le bruit des voies d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes au moyen de mesures passives.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 10quater (neu)**Eventualantrag Strahm**

(falls der Antrag der Mehrheit bei Art. 10bis angenommen wird)

Titel**Baubeginn****Wortlaut**

Der Beginn der Bauhauptarbeiten an der Lötschbergbasisslinie erfolgt nach Abschluss eines staatsvertraglichen Übereinkommens mit Italien über den Ausbau und den Baubeginn der Bahnstrecken südlich des Simplons zu einer leistungsfähigen Gütertransitachse.

Art. 10quater (nouveau)**Proposition subsidiaire Strahm**

(au cas où la proposition de la majorité à l'art. 10bis serait adoptée)

Titre**Début des travaux****Texte**

Le début des travaux principaux à la ligne de base du Lötschberg ne commencera qu'après conclusion d'un accord avec l'Italie sur la construction et le début des travaux des lignes ferroviaires au sud du Simplon pour en faire un couloir ferroviaire performant.

Strahm Rudolf (S, BE): Ich möchte auch die Gruppe, die unterlegen ist, bitten, jetzt zuzuhören, weil mein Zusatzantrag zu Artikel 10quater (neu) eine wichtige Bereinigung des soeben gefällten Entscheides ist.

Ich möchte den Baubeginn am Lötschbergbasistunnel vom Ausbau des Simplon-Süd abhängig machen, und zwar mit folgendem Wortlaut: «Der Beginn der Bauhauptarbeiten an der Lötschbergbasisslinie erfolgt nach Abschluss eines staatsvertraglichen Übereinkommens mit Italien über den Ausbau und den Baubeginn der Bahnstrecken südlich des Simplons zu einer leistungsfähigen Gütertransitachse.»

Die Debatte um Artikel 10bis war ein Festival der Lokalinteressen und lokalen Rücksichtnahmen. Hier geht es um die gesamtschweizerische und die europäische Verkehrspolitik. Der Hintergrund ist der, dass der Simplon-Süd heute und auf absehbare Zeit keine echte Transitachse darstellt. Der Simplon-Süd ist eine Bergstrecke und hat eine Steigung von 25 Promille. Er ist heute nicht als moderne Flachbahn vorgehen, denn eine solche darf nicht mehr als 12 Promille Steigung aufweisen. Die Lötschberg-Simplon-Strecke hat einen Scheitelpunkt von 820 Metern; die Gotthardbasisslinie hätte einen Scheitelpunkt von nur 550 Metern.

Nun weiss ich, dass auch der Gotthard im Süden am Monte Ceneri zum Teil noch hohe Steigungen aufweist. Der Ausbau der Südseite des Gotthards erfolgt aber auf schweizerischem Territorium und kann von der Schweiz entschieden werden; das ist jetzt auch so beschlossen worden. Der Gotthard kann also durch unseren Entscheid zu einer Basisslinie, zu einer Flachbahn ausgebaut werden. Das ist beim Simplon nicht der Fall.

Ich habe für die Netzvariante mit Lötschberg/Simplon gestimmt – als Berner kann ich nicht anders –, und ich finde den Entscheid angesichts der geologischen Probleme am Gotthard weise. Aber wir haben ein grosses Problem beim Ausbau südlich des Simplons, weil nämlich keine Zusicherung von seiten Italiens vorliegt, einen echten Ausbau vorzunehmen. Ich muss hier erklären, was «Ausbau» heisst. Unter Ausbau verstehe ich nicht nur den Ausbau auf vier Meter Eckhöhe, für den jetzt die Arbeiten im Gang sind und nächstes Jahr mit vierjähriger Verspätung abgeschlossen sein werden. Unter Ausbau verstehe ich auch eine angemessene, grosse Umladestation in Domodossola, damit die rollende Landstrasse funktionieren wird, eine Begradigung der Bergstrecken und eine Elektrifikation der Orta-Linie. Es wurde nie klar gesagt, dass südlich des Simplons von Iselle bis Novara dieser Ausbau nicht sichergestellt ist.

Mit Deutschland ist letztes Jahr schon ein Ausbaaabkommen abgeschlossen worden, und Italien wehrt sich. Wenn ich mich auf Äusserungen aus der Lombardel und dem Piemont ab-

stütze, liegt das Interesse im Falle des Piemonts beim Ausbau des Mont-Cenis-Tunnels, und im Falle der Lombardel besteht ein Interesse am Ausbau des Gotthards. Es gibt bis jetzt keine Zusicherung von Italien, den Simplon-Süd wirklich auszubauen; man schätzt die Ausbaukosten auf 4 bis 5 Milliarden Schweizerfranken. Wir haben ein vielzitiertes Schreiben eines Ministerialbeamten aus Rom mit einer gewissen Absichtserklärung, einer Planungsabsicht, aber das ist keine vertragliche Regelung; wir haben keine Zusicherung. Jetzt wurde mir gesagt, die Italiener seien dann schon viel schneller. Das stimmt auch; die Italiener haben weniger langwierige Verfahren. Aber wir müssen wenigstens ihren Willen kennen und die Gewissheit haben, dass Italien am Simplon-Süd diese 4 bis 5 Milliarden Franken tatsächlich investieren will.

Mit meinem Antrag will ich nicht, dass wir warten, bis Italien baut, sondern ich möchte nur mit dem Beginn der Bauhauptarbeiten warten, bis sich Italien vertraglich auf diesen Ausbau der Linie südlich des Simplons verpflichtet.

Ich bitte Sie, diese Korrektur am jetzigen Entscheid, den ich mitgetragen habe, vorzunehmen; sonst bleibt die Neat eine Sackgasse. Sie wird einfach das sein, als was sie immer geplant war, nämlich ein Ersatz des Rawil-Strassentunnels, eine Erschliessung des Wallis. Aber wenn das Problem der Bergstrecke südlich des Simplons auf italienischem Territorium nicht geregelt wird – das können wir nicht allein beschliessen, sondern müssen es mit Italien vereinbaren –, ist der heute gefällte Entscheid kein guter Entscheid, weil wir damit keine Transitachse haben.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Ich finde, auch von der Lötschberg-Simplon-Interessenseite sollte man dem zustimmen können. Wenn Sie dem zustimmen, ist das auch ein Druck auf den Bundesrat und auf das Ausland, damit diese Verhandlungen vorankommen. Wir können nicht darauf hoffen, dass Italien dann schon schneller reagieren wird. Wenn wir diese Zusage nicht erhalten, sollten wir mit den Bauhauptarbeiten am Lötschberg nicht beginnen. Das ist der Hintergrund meines Antrages. Es ist nicht eine Sabotage des Lötschbergbasistunnels, sondern dessen notwendige und konsequente Ergänzung, wenn man nicht nur regionalpolitisch denkt, sondern diese beschlossene Achse als europäische Transitachse konzipiert haben will.

Hubacher Helmut (S, BS), Berichterstatter: Wenn Herr Strahm uns am Schluss zu überzeugen versucht, dass das nicht schlecht gemeint und keine Sabotage sei usw., dann spüre ich, dass es ihm bei diesem Antrag nicht ganz wohl sein kann. Es gibt im Verkehr zwischen Staaten, vor allem zwischen Nachbarstaaten, gewisse Spielregeln, gewisse Gewohnheiten, auch gewisse Vorstellungen. Unsere Vorstellung, dass z. B. Italien ein sehr unzuverlässiger Partner sei und wir uns im Gesetz diesbezüglich absichern wollten, grenzt ein bisschen an Hochmut, um es noch relativ höflich zu sagen.

Das Volk hat der Neat-Vorlage 1992 zugestimmt. Dann ist fünf Jahre lang nichts passiert. Der Volksentscheid konnte bis jetzt nicht umgesetzt werden. Ohne Schuldzuweisungen zu machen, will ich damit einfach sagen, dass wir nicht sehr legitimiert sind, andere im voraus zu verdächtigen, weil sie ihre Verpflichtungen nicht erfüllt hätten.

Wir haben jetzt einen recht tragfähigen Entscheid gefasst, der erfreulicherweise relativ deutlich zustande gekommen ist; es ist so oder so immer erfreulich, wenn ein Entscheid von den massgeblichen politischen Kräften mitgetragen wird. Jetzt sollten wir nicht die Echternacher Springprozession beginnen, nämlich zwei Schritte nach vorn und einen zurück, indem wir uns einen Stolperdraht bauen und das Misstrauen gegen Italien unnötigerweise noch im Gesetz festschreiben. Wir haben ein Transitabkommen mit der EU. Die EU müsste als Partner daran interessiert sein, dass ihrem Mitglied Italien in Verhandlungen und Gesprächen etwas nachgeholfen würde, falls es seinen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte.

Ich möchte Sie einfach bitten, einen solchen Antrag nicht in das Gesetz aufzunehmen. Es kommt noch hinzu, dass wir

dem Bundesrat eine gewisse Verhandlungsfreiheit gewähren sollten.

Italien – Herr Leuenberger hat es vorhin erwähnt – hat auch seine Probleme, hat auch finanzielle Sorgen, aber im Bereich zwischen Domodossola und Novara beginnen am 23. Juni die Arbeiten. Ich kann mir auch vorstellen, dass sich Italien mit der Planung, Projektierung und Bauausführung erst dann ernsthaft befassen wird, nachdem die Schweiz die Realisierung dieser Alpentransversale wirklich beschlossen haben wird. Wir haben jetzt die Vorgabe gegeben: Wir beginnen mit dem Lötschberg. Italien hat bis jetzt nicht gewusst, ob wir es ernst meinen, denn die Volksabstimmung, die vor fünf Jahren stattgefunden hat, ist bis jetzt ohne Folgen geblieben. Von daher bitte ich Sie, diesen «Stolperstein» von Herrn Strahm nicht in das Gesetz einzubauen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich bitte Sie auch, den Antrag abzulehnen. Zunächst einmal müsste sich ein solcher Antrag nicht nur auf den Lötschberg, sondern auf den Gottard und den Lötschberg beziehen. Des weiteren habe ich Ihnen erklärt, dass diese Verhandlungen andauern. Zwei Zusammenkünfte auf Ministeriebene haben schon stattgefunden; eine weitere ist geplant.

Wenn wir das als Bedingung in das Gesetz aufnehmen, ist das unserem südlichen Nachbarn gegenüber nicht gerade ein freundlicher Akt; wir paralisieren den Fortschritt der Arbeiten gegenseitig. Beide Arbeiten müssen vorangetrieben werden. Wir müssen ja auch mal zeigen, wo wir eigentlich stecken und was wir wollen, damit wir nachher ein solches bilaterales Abkommen abschliessen können.

Abstimmung – Vote

Für den Eventualantrag Strahm

37 Stimmen
82 Stimmen

Art. 11 Abs. 1, 5

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Vorprojekte für die neuen Linien des Neat-Konzeptes geben Aufschluss

Abs. 5

Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die Linienführung.

Antrag der liberalen Fraktion

Abs. 1

.... für die neue Linie des Neat-Konzeptes

Antrag Carobblo

Abs. 5

.... die Linienführung und legt das Bauprogramm zusammen mit den interessierten Dienststellen, den Kantonen und den Bahnen fest.

Art. 11 al. 1, 5

Proposition de la commission

Al. 1

Les avant-projets des nouvelles lignes du projet NLFA indiquent en particulier

Al. 5

Les avant-projets doivent être approuvés par le Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé.

Proposition du groupe libéral

Al. 1

Les avant-projets de la nouvelle ligne NLFA indiquent en particulier

Proposition Carobblo

Al. 5

.... tracé et arrête le programme des travaux en concertation avec les services intéressés, les cantons et les chemins de fer.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 12 Abs. 1

Antrag der Kommission

Die Auflageprojekte für die neuen Linien des Neat-Konzeptes samt

Antrag der liberalen Fraktion

.... für die neue Linie des Neat-Konzeptes

Art. 12 al. 1

Proposition de la commission

.... les nouvelles lignes du projet NLFA, ouvrages annexes compris.

Proposition du groupe libéral

.... la nouvelle ligne du projet NLFA, ouvrages annexes compris.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... oder von variabel verzinslichen bedingt rückzahlbaren Darlehen

Abs. 2

.... gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht.

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5

Die Mittel aus dem Treibstoffzollertrag nach Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung werden den Bahnen à fond perdu gewährt. Der Bundesrat verteilt die Mittel auf die Basislinien.

Antrag Cavadini Adriano

Abs. 2

.... zu 35 Prozent der Projektkosten

Antrag der liberalen Fraktion

Abs. 5

.... à fonds perdu gewährt.
(letzten Satz streichen)

Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1

.... ou à taux variables et conditionnellement remboursables, ainsi que

Al. 2

.... Ces prêts sont comptabilisés au bilan.

Al. 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants selon l'article 36ter alinéa 1er lettre c de la constitution sont octroyés aux chemins de fer à fonds perdu. Le Conseil fédéral répartit les fonds entre les lignes de base.

Proposition Cavadini Adriano

Al. 2

.... 35 pour cent du coût du projet

Proposition du groupe libéral

Al. 5

.... octroyés aux chemins de fer à fonds perdus.
(biffer la dernière phrase)

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 15

Antrag der Kommission

Aufheben

Antrag der liberalen Fraktion**Abs. 1 Bst. b**

.... soweit es um die Basislinie geht.

Abs. 2

.... Gesamtaufwendungen für die Basislinie zu

Antrag Cavadini Adriano**Abs. 3**

.... Umfang von 35 Prozent der Projektkosten

Art. 15**Proposition de la commission**

Abroger

Proposition du groupe libéral**Al. 1 let. b**

.... où il s'agit de la ligne de base.

Al. 2

.... les dépenses totales pour la ligne de base à raison de

Proposition Cavadini Adriano**Al. 3**

.... 35 pour cent du coût du projet.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 16**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der liberalen Fraktion

.... bewilligt die für die Verwirklichung der Basislinie benötigten Verpflichtungskredite.

Art. 16**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition du groupe libéral

.... nécessaires à la réalisation de la ligne de base.

(Biffer le reste de l'alinéa)

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 17**Antrag der liberalen Fraktion**

Die mit der Realisierung der Neat betraute Bahn führt für die Projektierung, den Bau und den Betrieb der Neat eine eigene Rechnung.

Art. 17**Proposition du groupe libéral**

Le chemin de fer chargé de réaliser la NLFA tient ses propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation de la NLFA.

Abgelehnt – Rejeté

Art. 18**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 19**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der liberalen Fraktion

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 19**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition du groupe libéral

.... le contrôle du projet de NLFA.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 20**Antrag der Kommission****Titel**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

.... zusammen. Der Neat-Aufsichtsdelegation stehen im Rahmen des Alpentransitbeschlusses die Rechte und Pflichten gemäss Artikel 47quater und Artikel 50 des Geschäftsverkehrsgesetzes zu.

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der liberalen Fraktion**Abs. 3–5**

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 20**Proposition de la commission****Titre**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

.... des deux Chambres. Dans le cadre de l'arrêté sur le transit alpin, la délégation de surveillance des NLFA exerce les droits et observe les devoirs inscrits aux articles 47quater et 50 de la loi sur les rapports entre les Conseils.

Al. 4, 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition du groupe libéral**Al. 3–5**

.... de surveillance de la NLFA

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 21, 22 Abs. 3; Ziff. II Einleitung**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 21, 22 ai. 3; ch. II Introduction**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3a**Antrag der Kommission**

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 3b (neu)**Antrag der Kommission****Abs. 1**

Der Bund stellt den betroffenen Bahnen die benötigten Mittel in Form von marktgemäss verzinslichen oder von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen zur Verfügung.

Abs. 2

Marktgemäss verzinsliche Darlehen dürfen höchstens bis zu 25 Prozent der Projektkosten gewährt werden. Diese Darlehen können in der Bestandesrechnung verbucht werden.

Abs. 3

Bundesrat und Bahnen regeln die Einzelheiten der Gewährung von Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen in einer Vereinbarung.

Art. 3b (nouveau)**Proposition de la commission****Al. 1**

La Confédération met à la disposition des chemins de fer concernés les moyens nécessaires sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables.

Al. 2

Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 pour cent du coût du projet au maximum. Ces prêts sont comptabilisés au bilan.

Al. 3

Le Conseil fédéral et les chemins de fer règlent les détails de l'octroi de prêts et de contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

Angenommen – Adopté**Ziff. III****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. III**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté**Namentliche Gesamtabstimmung****Vote sur l'ensemble, nominatif**

(Ref.: 0905)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, de Dardel, Deiss, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Epiney, Fankhauser, Fasel, Filliez, Frey Claude, Goll, Grobet, Gross Andreas, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuenberger, Loretan Otto, Löttscher, Maitre, Maury Pasquier, Müller-Hemmi, Oehrlí, Ostermann, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Strahm, Stump, Teuscher, Thanel, Tschuppert, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Wyss, Zbinden, Zwygart (95)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Baumann Alexander, Baumberger, Binder, Blocher, Bossard, Brunner Toni, Bührer, Cavadini Adriano, Dettling, Dreher, Eberhard, Eggly, Engelberger, Engler, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Frey Walter, Friderici, Fritschli, Gadlent, Glezendanner, Gros Jean-Michel, Gysin Hans Rudolf, Heberlein, Hegetschweller, Hess Otto, Kunz, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Pini, Raggenbass, Ruckstuhl, Sandoz Suzette, Scherrer Jürg, Scheurer, Schliüer, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Vetterli, Welgelt, Widrig, Wittenwiler (48)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bühmann, Diener, Dünki, Egerszegli, Freund, Gonseth, Grendelmeier, Hollenstein, Meler Hans, Pellí, Pidoux (11)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Bangerter, Berberat, Borer, Bortoluzzi, Couchepin, David, Ehrler, Eymann, Fässler, Gross Jost, Guisan, Gusset, Hae-

ring Binder, Hasler Ernst, Keller, Kühne, Leuba, Loeb, Marti Werner, Maspoli, Maurer, Meier Samuel, Meyer Theo, Nabholz, Nebiker, Philipona, Randegger, Ruf, Rychen, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Straumann, Suter, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vallender, Vollmer, von Felten, Widmer, Wiederkehr, Zapfl, Ziegler (45)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Stamm Judith

(1)

C. Bundesbeschluss über den ersten Gesamtkredit für die Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale**C. Arrêté fédéral relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes****Detailberatung – Examen de détail****Titel und Ingress, Art. 1–5****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–5**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté**Namentliche Gesamtabstimmung****Vote sur l'ensemble, nominatif**

(Ref.: 0907)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aeppli, Alder, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, de Dardel, Deiss, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegli, Eggly, Epiney, Fankhauser, Filliez, Fischer-Seengen, Frey Claude, Friderici, Goll, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hubacher, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jutzet, Kofmel, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Leuenberger, Loretan Otto, Löttscher, Maitre, Maury Pasquier, Müller-Hemmi, Oehrlí, Ostermann, Pidoux, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Simon, Spielmann, Strahm, Stump, Teuscher, Thanel, Thür, Vermot, Vogel, von Allmen, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widmer, Wyss, Zbinden, Zwygart (105)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aregger, Baumann Alexander, Baumberger, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bührer, Dettling, Dreher, Engelberger, Engler, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Föhn, Frey Walter, Fritschli, Glezendanner, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Heberlein, Hegetschweller, Hess Otto, Kunz, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Pini, Raggenbass, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Schliüer, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Welgelt, Widrig, Wittenwiler (45)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bühmann, Diener, Dünki, Freund, Gadlent, Gonseth, Grendelmeier, Hollenstein, Meler Hans, Pellí (10)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aguet, Berberat, Couchepin, David, Ehrler, Eymann, Fasel, Fässler, Gross Jost, Guisan, Gusset, Haering Binder, Keller,

Kühne, Leuba, Loeb, Marti Werner, Maspoli, Maurer, Meier Samuel, Meyer Theo, Nabholz, Nebiker, Philipona, Randegger, Ruf, Rychen, Speck, Stamm Luzi, Steinegger, Straumann, Suter, Theiler, Tschäppät, Tschopp, Vollmer, Wiederkehr, Zapfl, Ziegler (39)

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

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Sechste Sitzung – Sixième séance

Dienstag, 9. Dezember 1997

Mardi 9 décembre 1997

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Zimmerli Ulrich (V, BE)

96.059

Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung

Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1996, Seite 1112 – Voir année 1996, page 1112

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

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir erinnern uns: Vor genau einem Jahr, am 9. und 10. Dezember 1996, behandelte unser Rat in erster Runde den Entwurf des Bundesrates vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs, kurz «FÖV» – Ich werde diese Abkürzung jetzt immer gebrauchen – und im Volksmund Neat-Vorlage genannt. Entgegen den Anträgen seiner vorbereitenden Kommission, die ich schon damals vertreten durfte, beschloss unser Rat äusserst knapp, mit 23 zu 22 Stimmen, auf eine bedarfsgerechte Etappierung – dies immer im Rahmen der bundesrätlichen Netzvariante bei der Erstellung der beiden Alpendurchstiche Gotthard und Lötschberg – sei zu verzichten; es seien beide Linien zeitgleich zu erstellen. Dies war auch der Wille des Bundesrates, und er ist es noch heute.

Im Widerspruch zum Bundesrat beschloss dann allerdings unser Rat die Anbindung der Ostschweiz mit einem irgendwie gearteten Hirzeltunnel sowie die Aufnahme der sogenannten Zufahrtslinien zu den Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg, die 4 Milliarden Franken kosten. Damit hatte der Ständerat nach überwiegender Auffassung der Öffentlichkeit das Fuder hoffnungslos überladen. So konnte und kann es ja nicht gehen.

Der Nationalrat als Zweitrat war in der Sommersession 1997 an der Reihe. Er konnte angesichts dieser von uns geschaffenen Ausgangslage die Vorlage neu angehen, praktisch so, als ob er Erstrat wäre, und er tat dies auch. Er packte das Paket bei der Finanzierung an, um hemach bei der Neat, anders als unser Rat, zu einer Aufteilung in Bauphasen zu kommen, wobei er vor allem mit Blick auf die Probleme der Flora den Gotthard-Basistunnel in eine zweite Phase verwies, «überzuckert» mit dem Einbau des Zimmerberg- und des Monte-Ceneri-Tunnels in die erste Phase. Hier liegt das Schwergewicht beim Nationalrat auf dem Lötschberg-Basistunnel. Diese beiden Zuckerchen haben allerdings die damit Beschenkten nicht akzeptieren wollen, weder den Zimmerberg noch vor allem den Monte-Ceneri-Tunnel. Auch diese Lösung fand in der Öffentlichkeit keinen grossen Beifall. Das mag uns heute wohl tun.

In Abweichung zu unserem Rat verzichtete der Nationalrat bei der Finanzierung auf den zusätzlichen Treibstoffzoller und sah an dessen Stelle ein Mehrwertsteuerpromille vor. Ferner baute er die Möglichkeit einer ergänzenden Fi-

nanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen ein. Bei der Fondslösung schloss sich der Nationalrat grundsätzlich unserem Rat an.

Die Kommission widmete der ersten Runde der Differenzbereinigung sechs, zum Teil volle Sitzungstage. Die Arbeit gliederte sich wie folgt: Grundsatzaussprache zur Ausgangslage – unter Einbezug des Standes der bilateralen Verhandlungen, Stand der LSVA, Bahnreform usw. – mit dem Chef EVED. Zum Finanzierungsteil: Grundsatzaussprache mit dem Chef des Eidgenössischen Finanzdepartementes.

Dann folgten Hearings zu geologischen und bautechnischen Problemen am Gotthard-Basistunnel, verbunden mit einer Besichtigung im Sondierstollen Polmengo bei Faldo. Sodann folgte die Behandlung des baulichen Teils der Gesamtvorlage, d. h. Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung, Artikel 23 Absätze 1 und 4, und Alpentransitbeschluss. Falls wir heute mit der Behandlung des Bautells beginnen wollen, müssten wir bei den Absätzen 1 und 4 von Artikel 23 der Übergangsbestimmungen einsteigen und danach den Alpentransitbeschluss behandeln.

Dann erfolgten eine zweite Lesung des Finanzierungsteils, alles auf Stufe Verfassung, und schliesslich eine Aussprache zum Vorgehen mit Blick auf die verschiedenen anstehenden Volksentscheide im Verkehrsbereich, über die Staffellung der Abstimmungsvorlagen, Paketbildungen, wobei die Entscheide weitgehend in der Kompetenz des Bundesrates liegen. Ich komme darauf zurück.

Zur Generallinie der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in dieser ersten Runde der Differenzbereinigung: Wir haben die Pflicht, uns dem Nationalrat anzunähern, wie das umgekehrt nach dem heutigen Vormittag für den Nachbarrat auch gilt. Wir haben aber uns wichtig erscheinende Positionen nicht einfach so preisgegeben. Die Kommissionsmehrheit übernimmt beim Neat-Bauprogramm vom Nationalrat die Phasenbildung, führt sie indessen anders aus, indem in der ersten Phase der Bau beider Basistunnels, am Gotthard und am Lötschberg, figuriert. Eine starke Minderheit der Kommission – die Minderheit I (Bisig) – will in der ersten Phase lediglich den Basistunnel am Gotthard, während eine weitere Minderheit II (Cavadini Jean) die nationalrätliche Lösung bevorzugt. Alle weiteren Teile der Neat sind sowohl bei der Mehrheit als auch bei der Minderheit I in weiteren, späteren Phasen zu erstellen, über deren Beginn und Ausgestaltung der Bundesrat entscheiden kann.

Sodann lehnt die Kommissionsmehrheit die Aufnahme der Zufahrtslinien zu den Basistunnels in das Neat-Programm und damit in die Finanzierungs-Envelope ab. Im Gegensatz zum Nationalrat sieht die klare Mehrheit unserer Kommission den Einbezug einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie vor, was die Anhänger der Hirzeltunnel-Idee, also der Anbindung der Ostschweiz an den Gotthard, zufriedenstellen sollte.

Im Finanzierungsteil ging die Kommission, bezogen auf die Verfassungsstufe, in Übereinstimmung mit dem Bundesrat davon aus, dass die Lösung des Nationalrates «unterfinanziert» ist. Sie beschloss demgemäss – dies also nebst dem Mehrwertsteuerpromille gemäss dem Antrag der Mehrheit zu Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe f der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung – die Aufnahme eines Zuschlages bei der Mineralölsteuer auf Treibstoffen um 5 Rappen pro Liter, abgekürzt: den Benzinfünfer. Dieser soll in den Katalog der Finanzierungsmöglichkeiten aufgenommen werden, mit der Möglichkeit einer Privilegierung des Dieseltreibstoffes. Ich verweise auf den Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

Sehr begrüsst wurde in unserer Kommission auch die Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten durch Private oder durch internationale Organisationen, was auf einen Antrag Ratti im Nationalrat zurückgeht.

Bei den anderen drei Eisenbahn-Grossprojekten – «Bahn 2000», Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz, Verbesserung des Lärmschutzes entlang des bestehenden Netzes – bestehen keine oder nur sehr unwesentliche Differenzen unter den Räten.

Schliesslich hat die Kommission die Systematik des Nationalrates übernommen, d. h., auf Verfassungsstufe figurieren nur noch die Grundzüge des Investitionsprogramms für die Grossbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs und dann vor allem, vollständig geregelt, die Finanzierungsmittel und deren Höhe. Dies geschieht auf Stufe Bundesverfassung, in Artikel 23 der Übergangsbestimmungen. Die Details der vier Grossprojekte, d. h. der Bauprogramme, werden auf der Stufe von allgemeinverbindlichen, referendumspflichtigen Bundesbeschlüssen geregelt; für die Neat, die heute im Vordergrund steht, im Alpentransitbeschluss.

Ich möchte diese Lösungen der Kommissionsmehrheit kurz würdigen. Die bedarfsgerechte, d. h. am Bedarf auf der Zeitachse orientierte Etappierung der beiden Alpendurchstiche der Neat – dies immer im Rahmen der Netzvariante – hat in beiden Räten mehr oder weniger deutlich Schiffbruch erlitten. Diese Tatsache haben wir unmissverständlich festzuhalten. Nationalrat wie Ständerat sind der Meinung, es seien beide Basistunnels zeitgleich, d. h. im gleichen Jahrfünft wohl, in Angriff und dann gestaffelt in Betrieb zu nehmen.

Die Baudauer beim Gotthard ist einiges länger als beim Lötschberg. Der Nationalrat kam zu einer künstlichen – oder gekünstelten – Phasenbildung, aber lediglich wegen der von ihm überschätzten Probleme in der Ploramulde.

Es macht im Differenzverfahren wenig Sinn, eine bereits zweimal abgelehnte Lösung – je einmal in jedem Rat – nochmals aufzunehmen. Die Mehrheit Ihrer Kommission tut dies nicht, und strenggenommen tun dies auch die Minderheiten der Kommission nicht. Bei der Minderheit I gibt es keine Bindung an einen Bedarfsnachweis. Dazu mag sich dann Kollege Bisig noch äussern.

Was die Finanzierung angeht, schienen die Differenzen nicht unüberwindlich. Jetzt haben wir eine Reihe von zusätzlichen Anträgen aus dem Plenum. Ich habe nichts dagegen, aber die Übersichtlichkeit ist damit nicht gestiegen. Das gehört zum Spiel in dieser Übung, und auf eine Art freue ich mich auf die Auseinandersetzungen. Ich hoffe nur, dass wir am Schluss überhaupt noch eine Finanzierung haben werden!

Es ist nach meiner persönlichen Meinung in diesem Streit zwischen Benzinfünfer und Mehrwertsteuerpromille durchaus denkbar, dass der von der Kommission nun in Ergänzung zum Mehrwertsteuerpromille eingebrachte Treibstoffzollfünfer im weiteren Verlauf des Verfahrens subsidiär ausgestaltet werden kann.

Nun kann ich Ihnen meine persönlich gefärbte Meinung nicht verhehlen. Ich möchte aus meinem Herzen, wie man so schön sagt, keine Mördergrube machen. Ich habe mich immer für eine bedarfsgerechte Etappierung verwendet, ohne eine bestimmte Variante ausdrücklich zu bevorzugen. Diese Chance ist weg. Wir haben nun in Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses die bereits aufgezeigte Phasenbildung, Variante der Mehrheit sowie Variante der Minderheit I. Ich gehe davon aus, dass beide Räte weder in der Lage noch willens sind, eine bedarfsgerechte Etappierung der Neat in bezug auf die beiden Alpendurchstiche zu beschliessen.

Ich rede immer noch in persönlichem Namen: Das Volk wird möglicherweise diese bedarfsgerechte Etappierung in einem Jahr erzwingen – «Brüssel» und Alpenschutzartikel hin oder her. Das Volk ist der Souverän. Es wird dies u. a. auch in Berücksichtigung der desolaten Lage der Bundesfinanzen beschliessen, dies auch mit Blick auf die späteren Betriebskosten einer doppelröhrigen, gleichzeitig erstellten Neat, die mit zwei Basistunnels ungenügend ausgelastet und dann auf Betriebssubventionen aus der Bundeskasse angewiesen sein könnte. Die künftige Rola, rollende Landstrasse, lässt jetzt schon grüssen. Verzeihen Sie mir diesen «Ausrutscher»!

Ich werde als Berichterstatter den Standpunkt der Mehrheit loyal zu vertreten suchen. So figuriere ich nicht unter den Unterzeichnern des Minderheitsantrages I zu Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses.

Allerdings: Der Druck der bilateralen Verhandlungen und der hier ausgeübte Zwang auf buchstabengetreue Erfüllung des Transitabkommens mit der EU sowie die zeitgerechte Umsetzung des Alpenschutzartikels können durchaus zur Be-

gründung des Standpunktes der Mehrheit und des Bundesrates herangezogen werden.

Wie sieht die Kommission den weiteren Gang der Differenzvereinbarung unter den Räten? Wir gehen davon aus, dass der Nationalrat die nächste Runde im Frühling 1998 in Angriff nehmen wird, so dass die endgültige Bereinigung der Differenzen spätestens im Verlauf der Sommersession 1998 möglich sein sollte. Der Bundesrat kann dann die Volksabstimmung, unter Berücksichtigung der dreimonatigen Referendumsfrist gegenüber dem Alpentransitbeschluss, auf den letzten Abstimmungstermin 1998, also noch vor dem grossen Wahljahr 1999, ansetzen.

Die Kommission hat sich zum Abschluss Ihrer Beratungen, gestützt auf einen Vorgehensvorschlag von Kollege Danioth, über ein Splitting der Gesamtvorlage FÖV unterhalten. Gemäss diesem Vorschlag wäre für den Bundesbeschluss mit Bezug auf die Verfassungsstufe die Schlussabstimmung nach der Differenzvereinbarung in beiden Räten durchzuführen und die Volksabstimmung auf den frühestmöglichen Termin anzusetzen. Sie ist ja hier obligatorisch.

Für den revidierten Alpentransitbeschluss wäre die Schlussabstimmung auszusetzen, bis nach der Volksabstimmung über den neuen Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Einen entsprechenden Fahrplan festzulegen fällt in die Zuständigkeit der Ratsbüros in bezug auf die Schlussabstimmungen bzw. in die des Bundesrates in bezug auf die Abstimmungstermine.

Die Kommission hat diesen Vorgehensvorschlag mit 5 zu 4 Stimmen abgelehnt, nicht zuletzt aus der Überlegung, dass die FÖV-Vorlage in engstem Zusammenhang mit weiteren Verkehrsvorlagen betrachtet werden muss, wie der LSWA – als Eckpfeiler der Finanzierung der Grossbauvorhaben – oder den bilateralen Verträgen mit der EU, insbesondere dem Landverkehrsabkommen. Der Bundesrat wird also nicht nur über Abstimmungsdaten zu entscheiden haben, sondern vor allem auch über die Tunlichkeit von Paketbildungen oder Staffellungen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die letzte Frage, wie es weitergehen sollte, wenn die FÖV-Vorlage, sei es der Verfassungsartikel und/oder der Alpentransitbeschluss, abgelehnt werden sollte. Es gibt da verschiedene Szenarien. Gilt dann der ursprüngliche Neat-Beschluss von 1992 weiter – Vollausbau der Netzvariante ohne hinreichende Finanzierung –, oder ist eine den Motiven des negativen Volksentscheides oder der negativen Volksentscheide angepasste, völlig neue Vorlage zu präsentieren? Das ist die Frage.

Die Kommission hat den Chef EVED ersucht, sich im Rahmen der Behandlung der Differenzen im Namen des Bundesrates zur aufgeworfenen Problematik zu äussern.

Präsident: Ich möchte Ihnen vorschlagen, dass wir jetzt keine zweite Eintretensdebatte durchführen, sondern uns – wie das unsere Aufgabe ist – der Behandlung im Rahmen der Differenzvereinbarung zuwenden. Über die Reihenfolge, ob wir zuerst den Beschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs oder zuerst den Alpentransitbeschluss bereinigen, haben wir noch zu beschliessen.

Brändli Christoffel (V, GR): Wir haben zwei Beschlüsse zu behandeln. Ich beantrage Ihnen, zuerst den Alpentransitbeschluss und danach den Beschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs zu behandeln, also eine Behandlung in umgekehrter Reihenfolge.

Ich möchte hier nicht lange ausholen. Es ist natürlich so, dass das, was wir beim Alpentransitbeschluss beschliessen, einen starken Einfluss auf die Finanzierung hat. Wir müssen also wissen, was wir bauen wollen, bevor wir über die Finanzierung sprechen, sonst laufen wir Gefahr, am Schluss eine Minifinanzierung zu haben, weil ja niemand gerne neue Steuern einführt, und wir laufen Gefahr, am Schluss ein Maximalprogramm zu haben, weil wir offenbar gerne alle Wünsche erfüllen. Wir müssen vorerst beschliessen, was wir bauen; erst dann können wir über die Finanzierung beschliessen. Denn

wir können es uns nicht leisten, zu einer neuen Verschuldung in diesem Staat zu kommen.

Herr Loretan hat vorhin gesagt, er hoffe, am Schluss noch eine Finanzierung zu haben. Sie sehen also, dass der Trend heute eindeutig in Richtung «mehr bauen und weniger finanzieren» geht.

Ich bitte Sie deshalb, die Behandlung der Geschäfte in umgekehrter Reihenfolge vorzunehmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich kann zu diesem Ordnungsantrag nicht im Namen der Kommission Stellung nehmen. Nachdem wir uns ja, wie gesagt, der systematischen Abfolge des Nationalrates angeschlossen haben, sind wir stillschweigend davon ausgegangen, die Fahne werde in der Ihnen vorgelegten Reihenfolge durchberaten.

Ich muss allerdings sagen, dass die nunmehr von Herrn Brändli vorgeschlagene Vorgehensart auch Ihre Vorteile hätte. Sie würde uns unter Umständen Rückkommensanträge und Rückkommensdebatten ersparen. Wenn Sie aber der Variante von Herrn Brändli zustimmen, bitte ich Sie, die Absätze 1 und 4 von Artikel 23 vorwegzunehmen. Dort haben wir nämlich die Basis für die Detaillierungen im Alpen transitbeschluss. Sonst hängen wir dann im Alpen transitbeschluss da und dort etwas «in der Luft». Der Finanzierungsteil beschränkt sich dann auf die Absätze 2, 3, 5 und 6 von Artikel 23. Ich glaube, das würde den Absichten von Kollege Brändli durchaus entsprechen.

Aber, wie gesagt – Ich denke dabei an meine Kollegin und Kollegen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen –: Man kann es auch anders sehen.

Danloth Hans (C, UR): Ich bedaure, dass der Eindruck entsteht, wir begännen beim Nullpunkt. Diesen Eindruck habe ich schon beim Eintretensreferat unseres geschätzten Berichterstatters und bisherigen Kommissionspräsidenten erhalten.

Unser Rat hat vor Jahresfrist eine Lösung gewählt, die man kritisieren kann; aber es wäre für den anderen Rat nun doch zuviel der Ehre, zu sagen, er habe wie ein Erstrat beginnen können.

In die gleiche Richtung geht nun der Antrag von Kollege Brändli. Herr Loretan hat mit Recht darauf hingewiesen, dass zumindest die Absätze 1 und 4 von Artikel 23 behandelt werden müssen. Darin ist das Programm der vier Grossprojekte in groben Zügen enthalten. Ich erinnere daran: Warum diskutieren wir erneut über die ganze Neat-Geschichte? Weil die Finanzierung schlief in der Landschaft stand und steht. Wir müssen zuerst prüfen, was wir finanzieren können, und dann das Bauprogramm nach der möglichen Finanzierung ausrichten. Kommt dazu, dass wir jetzt eine Lösung anstreben – Sie haben es vorhin gehört –, welche die Abstimmung im Volk über die Verfassungsvorlage und den Alpen transitbeschluss gemeinsam durchführen will, d. h. eine Abstimmung über einen Alpen transitbeschluss, der auf einer Verfassungsbestimmung beruht, die noch gar nicht in Kraft ist. Wir zäumen also das Pferd am Schwanz auf.

Nehmen wir doch jetzt Artikel 23 der Übergangsbestimmungen dran, und schauen wir nachher, was wir aufgrund der Finanzierung rechtfertigen können, die jetzt klar neu geregelt wird.

Ich schlage Ihnen vor, so vorzugehen, wie es auf der Fahne steht; der Nationalrat hat übrigens eine klare Gliederung von Verfassung und Ausführungsgesetzgebung vorgenommen. Ich beantrage die Ablehnung des Antrages Brändli.

Wicki Franz (C, LU): Herr Danloth, ich muss Ihnen leider widersprechen. Wir müssen hier im Rat doch wissen, was wir bauen wollen. Das müssen wir entsprechend finanzieren. In der letzten Behandlung, vor einem Jahr, haben wir aufgestockt und aufgestockt, und nachher hat Herr Frick mit Recht den Antrag auf Rückweisung an die Kommission gestellt mit dem Auftrag, die Kommission solle uns sagen, wie wir das finanzieren können. Das hat unser Rat sehr grosszügig abgelehnt. Das Flasko haben wir dann gesehen. Alles hat gefragt, wie wir das überhaupt finanzieren wollen.

Deshalb ist es richtig, wenn wir heute in einer ersten Phase festlegen, was wir bauen wollen, und nachher in einer zweiten Phase, was wir wie bezahlen können.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das ist ein Entscheid, den das Parlament selber fällen muss. Ich will nur soviel sagen: Die beiden Dinge sind nicht voneinander zu trennen; das können Sie nicht tun. Von der logischen Geschichte her würde eine Ablehnung des Ordnungsantrages Brändli im Vordergrund stehen, nachdem nämlich früher ein Bauprogramm beschlossen worden war, das sich dann als unfinanzierbar erwies. Dann wurde die Finanzierung gesucht und – gestützt auf die Finanzierung – das Bauprogramm beschlossen. Letztlich ist das jetzt aber wirklich Ihre Sache; ich wollte mich nur beschränkt einmischen, nämlich mit diesem kurzen Votum.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Brändli
Dagegen

11 Stimmen
22 Stimmen

A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Art. 23 Abs. 1 Einleitung

Antrag der Kommission

.... den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das

Art. 23 al. 1 Introduction

Proposition de la commission

.... de la Suisse orientale et occidentale au réseau

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Das Motto für mich heisst heute: «Ihr Wille geschehe!» Sie haben bereits einmal so entschieden, und ich bin nicht unglücklich darüber – noch nicht. Bei Artikel 23 haben wir die Systematik des Nationalrates übernommen. Ein anderer Antrag liegt auch heute aus dem Plenum unseres Rates nicht vor. Wir können nun zuerst die Absätze und dann die Literae entsprechend der Reihenfolge des Nationalrates behandeln.

Bei Artikel 23 Absatz 1 Einleitung hat die Kommission zunächst einen Antrag des Sprechenden, das Projekt «Bahn 2000» auf die erste Etappe zu beschränken, also die zweite Etappe zu eliminieren – was das Paket immerhin um über 5 Milliarden Franken erleichtert hätte –, mit 6 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt. Bei der Aufzählung der vier Eisenbahn-Grossprojekte, für welche eine neue Finanzierung zu beschliessen ist, stehen wir vor einer einzigen Differenz, nämlich derjenigen beim Anschluss unseres Bahnnetzes an das europäische Hochleistungsnetz. Der Bundesrat formulerte: «Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz.» Unser Rat in der ersten Runde: «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.» Der Nationalrat sagte: «Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz.» Die Kommission will an der präziseren Umschreibung «Anschluss der Ost- und Westschweiz» festhalten, schliesst sich aber der Formulierung «Hochleistungsnetz» gemäss Nationalrat, die korrekt ist, an.

Warum diese Abweichung von Nationalrat und Bundesrat? Die Kommission will Landestelle, die sich in Fragen des öffentlichen Verkehrs und seiner Infrastruktur eher unterprivilegiert vorkommen, ausdrücklich und programmatisch herausheben – nicht nur die West-, sondern auch die Ostschweiz. Es geht ja einerseits konkret um die Anbindung an das französische TGV-Netz und andererseits um die nach aussen, Richtung Bundesrepublik, und nach innen verbesserte Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardachse. Dies separat hervorzuheben rechtfertigt sich auch deshalb, weil die zentrale und westliche Nordschweiz, also die Grossräume Zürich

und Basel, sowie die Südschweiz über die Neat-Achsen ohnehin schon sehr gut in das europäische Hochleistungsnetz integriert werden sollen.

Die Differenz mag als nicht sehr erheblich erscheinen, ist indessen mit Blick auf die obligatorische Volksabstimmung dennoch von einer gewissen politisch-psychologischen Bedeutung.

Ich beantrage Ihnen namens der einstimmigen Kommission Zustimmung zu deren Antrag.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 1 bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 23 al. 1 bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Zu Artikel 23 Absatz 1 bis: Die Streichung ist durch die Umstellung der Systematik bedingt.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat kann sich der Kommission anschliessen.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 2 Einleitung, Bst. a, b

Antrag der Kommission

Einleitung, Bst. a

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Bst. b

b. höchstens zwei Drittel

Art. 23 al. 2 Introduction, let. a, b

Proposition de la commission

Introduction, let. a

Adhérer à la décision du Conseil national

Let. b

b. utiliser au maximum deux tiers

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich beginne mit der Einleitung von Artikel 23 Absatz 2. Sie entspricht der Fassung von Bundesrat und unserem Rat, hier Artikel 23 Absatz 1. Die geringe Differenz – das Wort «teilweise» vor der Finanzierung – ist beseitigt. Ferner ist hier die Kann-Formulierung zu beachten; die in den nachfolgenden Buchstaben aufgeführten Finanzierungsquellen müssen also nicht zwingend beansprucht werden, sondern stehen dem Bundesrat für die Realisierung der vier Grossprojekte gemäss Absatz 1 auf der Zeitachse zur Verfügung.

Der Bundesrat wird klugerweise in der Abstimmungsvorlage – gestützt auf den dannzumaligen Kenntnisstand – über Art und Abfolge des Einsatzes der ihm vom Parlament unter Vorbehalt der Zustimmung des Volkes vorläufig bewilligten neuen Finanzierungsmittel und damit über die Belastung der Steuerzahler und Konsumenten Ausführungen machen. Diese Kann-Formulierung, die für alle nachfolgenden Buchstaben gilt, ist, so glaube ich, von einiger Bedeutung.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum Antrag der Kommission, in der Einleitung das Wort «teilweise» wegzulassen, dies wegen der vollständigen Aufzählung der Finanzierungsmittel in Artikel 23.

Ich gehe gleich zu Buchstabe a über, wo keine Differenz besteht. Es geht hier um die Möglichkeit, die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA) bis zum Inkrafttreten der LSVA voll in Anspruch zu nehmen, und darum, dass die Abgabesätze der PSVA bis höchstens auf das Doppelte angehoben werden können. Diese Lösung dürfte bis Ende des Jahres 2000 gelten, da ja die LSVA gemässzeitigem Fahrplan auf das Jahr 2001 in Kraft treten sollte.

Bei Buchstabe b hat der Nationalrat die Formulierung aus Artikel 36quater Absatz 1 der Bundesverfassung übernommen

und sagt «leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe». Das ist eine redaktionelle Korrektur, die wir ohne weiteres übernehmen können. Unser Rat formulierte: «leistungsabhängige» Abgabe.

Im übrigen haben wir über das Hauptfinanzierungsmittel für die Grossbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs, also über die LSVA, die Kerngehalt der Litera b ist, gestern eingehend diskutiert. Ich möchte Ihnen nur eine einzige Zahl in Erinnerung rufen: Die Vorlage zur Finanzierung der Neat geht für die Berechnung der Finanzierungsabläufe von einem Ertrag von knapp 1,2 Milliarden Franken pro Jahr aus. Dem Bund stehen davon zwei Drittel – wir sagen: «höchstens» zwei Drittel – zu, also etwa 780 Millionen Franken im Jahr. Ich habe schon gestern gesagt, dass diese Zahl «wackelig» ist, weil ja die Höhe der künftigen Strassenfiskalität eher in Brüssel denn in Bern bestimmt werden wird.

Wir beantragen Ihnen, wie das seinerzeit der Bundesrat schon in seiner Botschaft getan hat, das Wort «höchstens» vor «zwei Drittel des Ertrags» einzufügen, dies aus folgenden Gründen:

Die LSVA soll ja auch für die je nach Ausgang der bilateralen Verhandlungen notwendige, ja wahrscheinliche zusätzliche Subventionierung des Schienengüterverkehrs – rollende Landstrasse, später eventuell auch Neat – dienen können. Zurzeit ist die Rede von maximal oder rund 200 Millionen Franken pro Jahr. Mit dieser Einfügung schaffen wir im weiteren dem Bundesrat einen grösseren Handlungsspielraum bei der Umsetzung der Verkehrspolitik.

Schliesslich dürfen wir feststellen, dass die gestern beschlossene Fassung von Artikel 19 Absatz 2 des Bundesgesetzes zur LSVA der von uns vorgeschlagenen Formulierung «höchstens zwei Drittel» in Artikel 23 Absatz 2 Litera b entspricht. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum einstimmigen Antrag der Kommission.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich möchte noch eine Bemerkung machen. Sie wissen, dass wir im Zusammenhang mit der Diskussion um einen bilateralen Vertrag mit der Europäischen Union von folgender Tatsache ausgehen müssen: Je niedriger die Transitgebühr für einen Lastwagen durch die Schweiz ist, desto höher muss die Bahnproduktivität sein. Der Bundesrat hat ja beschlossen, eine allfällige Subventionierung dieser Bahntransporte vorzunehmen, damit bei der Fiskalität eine Einigung zustande kommen kann. Da erhebt sich natürlich die Frage, aus welcher Kasse diese Subventionierung für die Bahn allenfalls erfolgen wird. Vor allem von seiten der Automobilverbände besteht die Befürchtung, dass das dann wieder aus der Treibstoffzollkasse genommen würde.

Indem Sie nun im Buchstaben b die Formulierung «höchstens zwei Drittel» wählen, ermöglichen Sie auch, dass die Finanzierung des kombinierten Verkehrs oder der rollenden Landstrasse aus dieser verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe genommen werden kann.

Bisig Hans (R, SZ): Es scheint mir in diesem Zusammenhang wichtig, auf die Kommissionsberatung hinzuweisen. Herr Bundesrat Leuenberger hat es richtig dargestellt. Wir haben die gleichen Überlegungen angestellt, haben sie aber noch durch eine weitere Überlegung ergänzt.

Es geht um die Alpentransitabgabe (ATA). Die ATA wurde zwar seitens der Kommission – nicht eindeutig, sondern im Verhältnis 6 zu 4 – für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs abgelehnt, aber das heisst nicht, dass sie damit für die Finanzierung eines möglichen Defizits der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vom Tisch ist. Wir werden über die ATA in diesem Rat noch zu diskutieren haben, aber nicht im Zusammenhang mit der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, sondern im Zusammenhang mit dem Betrieb.

Es scheint mir wichtig, dass man diesen Hinweis zur Kenntnis nimmt, weil die Finanzierung des Transitverkehrs durch die LSVA allein nicht zur Diskussion stehen kann. Die Möglichkeiten der ATA sind hinzuzählen. Auch wenn die LSVA nur 300 Franken ergibt, heisst das nicht, dass die Durchfahrt

nicht 360 oder 400 Franken kosten kann. Dafür stehen dann noch 60 bis 100 Franken ATA zur Diskussion.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 2 Bst. c

Antrag der Kommission

Mehrheit

c. die Mineralölsteuer auf Treibstoff nach Artikel 41ter Absatz 4 Buchstabe a um 5 Rappen pro Liter erhöhen. Der Bundesrat kann den Dieseltreibstoff von der Erhöhung ganz oder teilweise ausnehmen, soweit dies volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist;

Minderheit

(Malssen, Rhyner, Schüle)

c. die Mineralölsteuer auf Treibstoff nach Artikel 41ter Absatz 4 Buchstabe a um höchstens 8 Rappen pro Liter erhöhen, wenn die Finanzierungsquellen gemäss den Buchstaben a–e nicht ausreichen, um die Projektkosten zu decken. Der Bundesrat

Antrag Spoerry

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Merz

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Leumann

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 23 al. 2 let. c

Proposition de la commission

Majorité

c. augmenter de 5 centimes par litre l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant selon l'article 41ter alinéa 4 lettre a; le Conseil fédéral peut exonérer partiellement ou complètement le diesel de l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales dans la mesure où cela se justifie économiquement;

Minorité

(Malssen, Rhyner, Schüle)

c. augmenter de 8 centimes par litre au plus la taxe sur les huiles minérales utilisées comme carburant selon l'article 41ter alinéa 4 lettre a, si les ressources prévues aux lettres a à e pour assurer le financement du projet ne suffisent pas à couvrir les dépenses; le Conseil fédéral peut

Proposition Spoerry

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Merz

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Leumann

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich möchte nur noch einen Satz zum Votum von Kollege Bisig zur ATA sagen. Er hat im Grundsatz recht. Nur müssen wir wissen, dass von der ATA letztlich, nach Abgeltung der Südkantone, für die Bundeskasse sehr wenig übrigbleibt. Mit einem Betrag in der Grössenordnung von 50 bis 100 Millionen Franken im Jahr macht man keine grossen Sprünge mehr. Aus diesem Grund bin ich der Kürze halber auf diesen Punkt nicht eingetreten; Herr Bisig hat das jetzt nachgeholt.

Nun kommen wir zu einem ersten Höhepunkt in der heutigen «Aufführung»: nämlich zum Benzinzollfünfer. Die Kommission beantragt Ihnen, bei Litera c, die natürlich mit Litera f zusammenhängt – deshalb werde ich hier und da einen kleinen «Ausflug» in Richtung Litera f machen –, an der Finanzierungsquelle eines zusätzlichen Benzinzollfünfers – oder heute: Mineralölsteuer auf Treibstoffen – festzuhalten; es ist nicht mehr ein Zehner, nur noch ein Fünfer. Dies in Ergän-

zung zur neuen Litera f mit dem Mehrwertsteuerpromille, diese Litera f in der verbesserten Formulierung der Kommissionsmehrheit.

Wie ich schon einleitend dargelegt habe, ist die Variante des Nationalrates gemäss Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses «unterfinanziert». Dazu jetzt nur soviel: Die Nationalratsvariante mit ihren 0,1 Prozent Mehrwertsteuerzuschlag anstelle des Treibstoffzollzehners bewirkt gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates – 10 Rappen Benzinzollzuschlag, mit einem Ertrag von etwa 600 Millionen Franken jährlich – eine spürbare Reduktion der zweckgebundenen Einnahmen, nämlich im Umfang von etwa 350 Millionen Franken jährlich. Dabei steht dieser deutlichen Kürzung der Finanzierungsmittel durch den Nationalrat Investitionsseitig kein gleichwertiges Pendant gegenüber. Denn die vom Nationalrat beschlossene Phasenbildung hängt – wie ich bereits dargelegt habe – lediglich von der Geologie in der Pioramulde und von deren technischer Bewältigung ab, was nach heutiger Erkenntnis lediglich einen kurzen Aufschub des Baubeginns bedeuten kann. Damit entsteht bei der Variante Nationalrat kein wesentlicher Einfluss auf das über zwanzig Jahre laufende Investitionsprogramm und auf seine anfänglichen Zahlungsspitzen.

In der ersten Phase mit den beiden Basistunnels, in der Variante Nationalrat und in der Variante der Kommissionsmehrheit unseres Rates, wird durch die zeitliche Kumulation der grossen Investitionen eine übermässige Belastung des Fonds bewirkt. Der Bund muss dem Fonds Vorschüsse gewähren, da die Finanzierungsmittel in der ersten Phase nicht ausreichen werden, um die Investitionskosten zu decken. Der Bund hätte nach Schätzungen des Eidgenössischen Finanzdepartementes bei der Variante des Nationalrates bis im Jahr 2009 Vorschüsse an den Fonds im Umfang von nahezu 7 Milliarden Franken zu gewähren. Dies würde zu einer eindeutigen Überschuldung des Fonds führen und damit zu sehr viel späteren Rückzahlungen als bei der Variante des Bundesrates und jetzt neu bei der Variante Ihrer Kommission mit dem Treibstoffzollfünfer.

Der Bund müsste über sehr lange Zeit Geld ausleihen, und es erheben sich Fragen danach, wie hoch denn eigentlich das Rückzahlungsrisiko aus dem Fonds letztlich sein darf; es geht also um die Frage nach einer Limitierung der Bevorschussung. Vorgeschlagen wird im Entwurf für ein Fondsreglement in Form eines Bundesbeschlusses eine Grenze von 4,2 Milliarden Franken. Es stellt sich weiter die Frage, wie lange der Bund dieses Rückzahlungsrisiko tragen will, also die Frage der Befristung der Vorschüsse.

Da in der Variante des Nationalrates sehr hohe Vorschüsse gewährt werden müssten, erhöht sich auch die Zinsbelastung des Fonds um etwa 1 Milliarde Franken. Schliesslich ist die Gefahr einer Nichtrückzahlung der Vorschüsse bei der Nationalratsvariante grösser, weil ein guter Teil der Finanzierung einseitig auf einer zurzeit noch nicht gesicherten, relativ hohen Schwerverkehrsabgabe, der LSVA, beruht. Die Spekulation mit dieser LSVA geht nur dann auf, wenn im Jahre 2005 tatsächlich eine Abgabe von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer eingeführt werden kann bzw. gemäss gestrigen Beschlüssen für 40-Tonnen-Lastwagen die Möglichkeit für 3 Rappen pro Tonnenkilometer besteht.

Wenn das nicht gelingt, läuft man Gefahr, dass die Projekte weit über das heute Vorgesehene hinaus über Vorschüsse aus der Bundeskasse, die das Geld wiederum auf dem Kapitalmarkt beschaffen muss, an den Fonds finanziert werden müssten. Wegen dieser Vorschussituation ist eine breit abgestützte Finanzierung wichtig – breit abgestützt in bezug auf die Finanzierungsmittel, aber auch in bezug auf gewisse, nicht allzu kleinlich angesetzte Obergrenzen pro Finanzierungsmittel, wobei ja der Bundesrat dank der Kann-Formulierung im Ingress von Absatz 2 die Feinststeuerung vornehmen kann und muss.

In Anbetracht der «Warteschlange» für weitere Mehrwertsteuerprozent und Mehrwertsteuerpromille in der eidgenössischen Finanzlandschaft hat die Kommission von einer Anhebung des Mehrwertsteuerzuschlages – z. B. von 1 Promille auf 3 Promille – abgesehen. Diese zwei zusätzlichen

Mehrwertsteuerpromille ergäben immerhin Mehreinnahmen von über 400 Millionen Franken.

Die Kommission hat natürlich über eine solche Variante diskutiert und ist sich bewusst geworden, dass der verkehrspolitische Zusammenhang zwar eher für eine Erhöhung der Mineralölsteuer – eben um diese fünf Rappen – spricht, während die Strassenlastigkeit ein Argument dagegen und für das Mehrwertsteuerpromille abgibt.

Was gegen die weitere Anhebung der Mehrwertsteuer – über 0,1 Prozent hinaus – spricht, habe ich erwähnt. Ich könnte mir vorstellen – es gibt da verschiedene Signale –, dass sich letztlich die Strassenverkehrsverbände mit der nunmehr von unserer Kommission vorgeschlagenen Diversifizierung und der Halbierung des «Benzinzehners» einverstanden erklären könnten.

Schliesslich ist davon auszugehen, dass das Volk nur einer Lösung zustimmen wird, die solide finanziert und nicht mit massiven Mehrverschuldungen des Fonds – immerhin relevant für die Maastrichter Kriterien – und des Bundes verbunden ist, weil wir damit nur kommenden Generationen Lasten aufbürden würden. Erschwerend kommt noch der mögliche negative Aspekt dazu, dass unser Gesamtpaket, wie es die Räte verlassen dürfte, den Anschein erwecken könnte, man gehe über die effektiven Bedürfnisse hinaus.

Soweit nötig werde ich zu den Anträgen der Minderheit Maissen bei Litera f und zu den Anträgen Merz, Leumann und Spoerry zu Litera c im Detail Stellung nehmen, wenn diese begründet sind.

Maissen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Vorweg eine Klarstellung. Der Antrag der Minderheit hat eine andere Formulierung von Litera c zum Inhalt und gleichzeitig das Anliegen, Litera f, also das Mehrwertsteuerpromille, zu streichen. Ob dann die Litera bei der Schlussredaktion am richtigen Ort steht, das ist eine andere Frage, weil es ja eine subsidiäre Finanzierungsquelle wäre. Das einfach einleitend zur Klarstellung.

Der Antrag, den Ihnen die Minderheit unterbreitet, umfasst eine Subsidärerhebung von maximal 8 Rappen auf einem Liter Mineralöl, und zwar eben subsidiär im Sinne von «ergänzend» und «nach Bedarf». Damit ist gleichzeitig ein flexibles Finanzierungsinstrument für Projekte geschaffen, die über diese Zeitdauer doch eine gewisse Unbestimmtheit haben und nicht mit absoluter Sicherheit vorausberechnet werden können. Das ist bereits ein erster Vorteil dieses Antrages.

Auslassen möchten wir – bzw. dem Bundesrat die Möglichkeit dazu geben – die Erhöhung des Dieselpreises, und zwar deshalb, weil der Schwerverkehr bereits mit der LSVA seinen Beitrag leistet. Zum zweiten ist der Dieselpreis bereits, im Vergleich mit dem Ausland, teuer; wir haben hier also keinen Spielraum. Hingegen ist es heute so, dass der Benzinspreis in der Schweiz 15 bis 35 Rappen pro Liter billiger ist als im umliegenden Ausland; d. h., wir haben hier den Spielraum von 8 Rappen durchaus.

Wir müssen, wenn wir nun die Fragen der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ansehen, kurz noch einmal rekapitulieren, um welche Beträge es geht. Der Nationalrat holt mit seinen 0,1 Mehrwertsteuerprozentpunkten 200 Millionen Franken pro Jahr herein, die Mehrheit der ständerätlichen Kommission mit 0,1 Mehrwertsteuerprozentpunkten ebenfalls 200 Millionen, plus 250 Millionen Franken über den Benzinzuschlag von 5 Rappen, wenn man Diesel hier auch ausnimmt. Denn 1 Rappen auf Benzin ohne Diesel macht jährlich eine Einnahme von rund 50 Millionen Franken aus. Der Vorschlag der Mehrheit der ständerätlichen Kommission rechnet in diesem Teilbereich der Finanzierung also mit 450 Millionen Franken.

Die Minderheit, die eine Erhöhung von 8 Rappen vertritt, hat dementsprechend einen Finanzierungsbeitrag aus dieser Quelle von 400 Millionen Franken in Aussicht genommen.

Sie sehen also: Wir sind von der Einnahmenseite her recht nahe bei der Mehrheit und recht weit entfernt vom Nationalrat. Warum sprechen wir uns nun dagegen aus, dass wir hier die Mehrwertsteuer einbinden? Wir richten den Blick auf die Situation der Bundesfinanzen. Wenn man sich fragt, warum

heute die Situation der Bundesfinanzen derart prekär ist, so liegt einer der Gründe darin, dass eben immer wieder Grundsätze der Finanzpolitik missachtet wurden – meist mit den gleichen Argumenten, wie wir sie heute bezüglich dieser Mehrwertsteuerpromille hören; es waren und sind auch hier politische, vor allem abstimmungspolitische Überlegungen. Wir müssen uns die Frage stellen, ob es in der heutigen Situation richtig ist, Grundsätze der Finanzpolitik derart zu missachten. Die Debatte hier geht um die Grundsatzfrage, wie wir uns verhalten und ob wir bereit sind, bei jeder Beliebigkeit die Zweckbindung einer Steuer vorzunehmen, welche die wichtigste Einnahmequelle des Bundes ist. Jegliche Zweckbindung ist finanzpolitisch und vor allem strukturell höchst nachteilig. Sie schränkt die Handlungsfähigkeit des Bundesrates und des Parlamentes in Zukunft ein. Das schränkt insbesondere unsere Möglichkeiten ein, in der Finanzpolitik Optimierungen und Prioritätensetzungen vorzunehmen.

Wenn wir heute darüber klagen, dass wir bei der Sanierung der Bundesfinanzen Probleme haben, weil es weitgehend ein strukturelles Defizit sei, so muss man sehen, dass diese Strukturen in den Finanzen nicht nur bezüglich der Höhe fixiert sind. Es geht auch darum, dass wir sehr viele gebundene Ausgaben, aber auch gebundene Einnahmen haben. Mit dem Antrag der Mehrheit und dem Beschluss des Nationalrates bei Buchstabe f von Artikel 23 Absatz 2 sind wir auf dem besten Weg, alte Sünden in der Finanzpolitik fortzusetzen oder eben den Pfad der guten Vorsätze wieder zu verlassen. Die Vorlage, die wir verabschiedet haben, das «Haushaltziel 2001», lässt grüssen!

Es stellt sich die Frage, ob sich eine «finanzpolitische Todsünde» – wenn ich das so bezeichnen darf – für 200 Millionen Franken lohnt, ob man das bei der wichtigsten Einnahmequelle des Bundes verantworten kann. Wir schaffen ein Präjudiz und öffnen Schleusen für Begehrlichkeiten aus den verschiedensten Bereichen, wenn wir hier diesen leichten Weg gehen.

Selbstverständlich höre ich den Einwand, man habe bereits ein Mehrwertsteuerprozent für die AHV zweckgebunden. Für mich bleiben die Sozialwerke die grosse Ausnahme in bezug auf die Zweckbindung bei der Mehrwertsteuer. Es ist eine gesellschaftspolitisch zentrale Aufgabe, diese Sozialwerke zu sichern. Es geht um den Zusammenhalt der Generationen in der Schweiz. Das hat für mich eine andere Dimension.

Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass jedesmal ein Umstellungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung damit verbunden ist, wenn wir bei jeder Beliebigkeit die Mehrwertsteuer in solch kleinsten Schritten erhöhen. Selbstverständlich ist das machbar, aber dieser Aufwand ist für die Einführung von zusätzlichen 0,1 Prozentpunkten unverhältnismässig gross. Zudem meine ich, dass der Mehrheitsantrag auch problematisch ist, weil wir bei der Mehrwertsteuer einen generellen Satz und Sondersätze haben. Mit solchen kleinen Schritten verlassen wir diese Differenzierung und schwächen sie damit ab, was auch nicht der ursprünglichen Zielsetzung entspricht.

Nun möchte ich Ihnen noch zeigen, wie die Verteilungseffekte, wie die Belastungen bei diesen unterschiedlichen Lösungen sind: Wenn wir diese 0,1 Mehrwertsteuerprozentpunkte mit der Wirkung der Benzinspreiserhöhung auf die Haushalte vergleichen – ich habe die Zahlen übrigens in verdankenswerter Weise von der Eidgenössischen Steuerverwaltung erhalten –, dann sehen wir folgendes: Wenn wir einen Haushalt mit einem Bruttoeinkommen von 40 000 Franken im Jahr haben, dann entsprechen 0,1 Mehrwertsteuerprozentpunkte einer zusätzlichen Steuer, die direkt wirkt, von 40 Franken. Es kommen dann noch indirekte Wirkungen dazu, die jedoch schwer zu berechnen sind. Nehmen wir nun das Einnahmen-Äquivalent des Benzinspreisaufschlages von 4 Rappen, dann ergibt sich z. B. folgendes: Wenn jemand mit einem Mittelklassewagen 15 000 Kilometer im Jahr fährt, dann kostet ihn das 48 Franken. Es ist aber ein wesentlicher Unterschied von der Finanzierung her, weil beim Benzin der Anteil der Ausländer, die dafür zahlen, grösser ist, da die Touristen und die Durchreisenden in der Schweiz tanken;

dies um so mehr, als der Benzinpreis bei uns nach wie vor günstiger ist als im Ausland. Damit zahlen jene, die Kosten verursachen, die die Strassen benützen. Damit werden wir hier dem Verursacherprinzip gerecht; dies im Unterschied zu der Mehrwertsteuer, bei der wir die Kosten auf die Haushalte verteilen und bei der kein Bezug zum Verursacherprinzip besteht.

Es gibt weitere negative Wirkungen des Verteilungseffektes: Die Finanzierung über den Mehrwertsteuerzuschlag vermag nichts zur Umsetzung des Grundsatzes der Kostenwahrheit im Verkehr beizutragen. Im Gegenteil: Es gibt eine Verfälschung, und zwar verschlechtern wir damit die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs und hier insbesondere des Personenverkehrs. Denn: Beim Individualverkehr machen die Mehrwertsteuerzuschläge wenig aus; beim Personenverkehr im öffentlichen Verkehr hingegen schlagen sie direkt auf die Tarife durch. Wenn sich der Bund – wie wir heute wissen – bei der Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs zurückziehen will, gibt es hier eine zusätzliche Belastung. Wir benachteiligen also direkt den öffentlichen Verkehr.

Ich bin enttäuscht vom Bundesrat, der hier offenbar relativ rasch auf diese höchst problematische Finanzierung durch den Mehrwertsteuerzuschlag eingeschwenkt ist. Ich möchte Ihnen nur zwei Sätze aus der Botschaft zu dieser Vorlage vorlesen. Auf Seite 144 führt der Bundesrat folgendes aus: «Die MWSt ist die wichtigste Einnahmequelle des Bundes und dient der Finanzierung des allgemeinen Bundeshaushaltes. Eine weitere Zweckbindung von MWSt-Prozenten (über das Prozent für die Finanzierung der AHV hinaus) schränkt den finanzpolitischen Handlungsspielraum für die Sanierung des Bundeshaushaltes beträchtlich ein und muss mit Bedacht angegangen werden.» Ich bin auch enttäuscht, dass sich keine der Finanzkommissionen zu dieser Problematik geäußert hat.

Zusammenfassend halte ich fest, dass die Einführung der Finanzierungsquelle der Mehrwertsteuerzuschläge finanzpolitisch nicht verantwortbar ist. Wir kapitulieren hier vor einer vermeintlichen Volksmeinung, statt dass wir als Politiker führen und erklären, was diesem Staate dient. Wir haben negative Verteilungswirkungen bei den Haushalten und verletzen die Grundsätze des Verursacherprinzips und der Kostenwahrheit im Verkehr. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Merz Hans-Rudolf (R, AR): Ich äussere mich zu meinem Antrag auf Streichung der Literae c und f und werde dann bei der Behandlung von Litera f nicht mehr sprechen.

Der Antrag, sowohl auf eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoff nach Artikel 41ter Absatz 4 der Bundesverfassung um 5 Rappen wie auch gänzlich auf die Inanspruchnahme von Mehrwertsteuermitteln zu verzichten, ist in erster Linie im Zusammenhang mit der Unterstützung der Minderheit I (Bisig) zu Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses, also der Etappierung Basistunnel am Gotthard, zu sehen. Er ist aber auch im Zusammenhang zu sehen, falls Sie der Variante Gotthard plus Lötschberg-Basistunnel den Vorzug geben würden. Es geht nämlich einerseits darum, das Neat-Vorhaben konsequent zu etappieren, und andererseits auch darum, die Finanzierung ebenso konsequent auf eine Etappierung auszurichten. Diese Finanzierung soll aus dem bereits verfügbaren 25prozentigen Anteil am Treibstoffzoll gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung im Betrag von 110 Millionen Franken sowie aus der Verdoppelung und Umwidmung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, später LSVA, im Betrag von 360 Millionen Franken, also total 470 Millionen Franken, bestehen. Mit diesen 470 Millionen Franken können bei einer Amortisationsdauer von 15 Jahren der Gotthard-Basistunnel oder, bei einer Amortisationsdauer von 20 bis 25 Jahren, gleichzeitig die Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg finanziert werden.

Die Investitionen belaufen sich beim Gotthard auf 6,6 Milliarden Franken, bei beiden Tunnels zusammen auf 10 Milliarden Franken. Im Hinblick auf die erforderlichen Überbrückungsfinanzierungen soll zusätzlich – wie es sowohl der Nationalrat als auch die Kommission des Ständerates in Litera e

vorschlagen – der Kapitalmarkt im Umfang von 25 Prozent der Gesamtaufwendungen beansprucht werden können. Diese können tranchenweise in den geplanten unselbständigen Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte zugeführt werden.

Die übrigen Grossprojekte sind nicht in Gefahr: Die erste Etappe von «Bahn 2000» kann mit dieser erleichterten Finanzierung durch die Bundeskasse zu Ende finanziert werden, der Lärmschutz sowie der ebenfalls wenig umstrittene TGV-Anschluss können über die Investitionsrechnungen der SBB und der KTU laufen. Für die meisten dieser genannten Grossvorhaben kennt man heute in groben Zügen das Investitionsvolumen oder die Investitionsvolumina, aber es sind noch keinerlei Detailplanungen und Finanzierungsmodi vorhanden. Niemand weiss heute genau, wie hoch letztlich dieser Finanzbedarf sein wird. Weitere Finanzierungen sind zu einem späteren Zeitpunkt deshalb ohne weiteres möglich und ins Auge zu fassen, namentlich wenn einmal über Europa, über die Entwicklung des Bundeshaushaltes und über die Grossprojekte Klarheit besteht.

Warum dieser Antrag? Wir gehen von der Notwendigkeit einer Nord-Süd-Schnellverbindung aus. Wir brauchen die Alpentransversale. Sie ist unumgänglich, und zwar mit oder ohne Europa. Nüchtern und rational betrachtet, wäre der Gotthard-Basistunnel am besten geeignet, den vom Schwerverkehr besonders frequentierten Strang der A 2 zu entlasten. Dieser Basistunnel wäre die einzige Möglichkeit, unser Bahnverkehrsnetz rasch in das internationale Hochleistungsnetz einzubringen.

So oder so müssen wir etappieren. Es geht zwingend darum, diese Etappierung in die ausgetrocknete finanzpolitische Landschaft des Bundes einzupassen. Wir haben kaum Chancen, zu Zeiten des Sparens und Kürzens dem Volk eine Luxusfinanzierung mit Steuererhöhungen und weiteren Treibstoffzollzuschlägen beliebt zu machen. Die Euphorie der achtziger Jahre ist vorbei. Damals, als die Volksabstimmung zur Neat vorbereitet wurde, betrug die Schulden des Bundes noch weniger als 40 Milliarden Franken. Seit wir am letzten Dienstag einem Budget mit weiteren 7,5 Milliarden Franken Defizit, notabene ohne Neat-Finanzierung, den Segen gegeben haben, sind diese Schulden nun auf über 100 Milliarden angewachsen. Realismus und Ernüchterung machen sich breit. Wir müssen deshalb heute den Mut aufbringen, diesen veränderten Verhältnissen und neuen Erkenntnissen auch neue Taten folgen zu lassen. Es wäre fatal, aus falsch verstandenem Prestigedenken an Projekten festzuhalten, die zu Ihrer Zeit vernünftig erschienen, heute aber überrissen sind.

Wie wollen Sie dem Volk eine jährliche Milliardenfinanzierung ausgerechnet in einer Epoche schmachhaft machen, in welcher die Sanierung des maroden Staatshaushaltes Opfer und Soldartät verlangt, in einer Finanzperiode, in welcher es ohne Zugriff auf das Soziale, den Regionalverkehr, die Landesverteidigung und ohne gewisse Steuerzusatzforderungen nicht geht? Wir sollten die Neat nicht mehr länger als regionalpolitischen Wunschzettel, sondern als ein Zahlungsmandat betrachten.

Eine möglichst schonende Finanzierung auf der Basis der Schwerverkehrsabgabe, der bestehenden Mineralölsteuer sowie von Kapitalmarktmitteln hat, von diesen allgemeinen Überlegungen einmal abgesehen, viele praktische Vorteile, von denen hier nur einige erwähnt werden:

1. Die Rentabilität der Gesamtinvestition erhöht sich bei geringerem Mitteleinsatz schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen. Das bringt Vorteile für den späteren Betrieb der Transversale, vor allem auch unter dem Regime der Bahnreform, und macht die Investition betriebswirtschaftlich vertretbar.

2. Je geringer die Bereitstellung zusätzlicher, ohnehin noch zu bewilligender und mit allen Fragezeichen versehener öffentlicher Mittel, desto grösser ist die Akzeptanz des Neat-Projektes in einer Volksabstimmung. Das Volk hat nämlich die finanzielle Trendwende registriert.

3. Die Mehrwertsteuer als wichtigste Einnahmequelle des Bundes ist sehr begehrt. Mehrere Vorhaben machen Ihr den

181

Hof. Sie sollte jedoch nicht an Bau- und Investitionsprojekte dieser Art gebunden werden, sondern weiterhin und möglichst lange der Bundeskasse und den Sozialversicherungen zur Verfügung stehen. Demnächst werden wir über den Bericht IDA-Fiso Gewissheit über die besorgniserregende Entwicklung der drei Kernsozialwerke erhalten.

4. Eine knapp gehaltene Finanzierung zwingt zur Optimierung der Projekte, zu einer Konzentration der Kräfte. Damit ist weitgehend Gewähr geboten, dass das Vorhaben rasch und zügig verwirklicht werden kann. Mit dem Bau könnte 1998 begonnen werden, da die geologischen Bedenken am Gotthard offenbar ausgeräumt sind.

5. Angesichts der Entwicklung des Strassenverkehrs im Vergleich zur Schiene, die ja stets an Marktanteil verliert, ist eine gemischte Lenkungsfinanzierung auf der Basis von Verkehrs- und Mineralölabgaben politisch gewiss gerechtfertigt. Sie darf aber nicht zur Strassenlastigkeit der Gesamtfinanzierung führen.

Diese Bedingung wäre mit unserem Antrag erfüllt. Der Treibstoffanteil und die Schwerverkehrsabgabe sind ja weitgehend unbestritten: Für ersteren braucht es nicht einmal mehr eine Volksabstimmung, da er bereits verfassungsmässig und gesetzlich verankert ist.

Wie auch immer eine Neat finanziert wird – ob über eine Spezialfinanzierung ausserhalb des Bundeshaushaltes oder über Sondersteuern –, ist letztlich nicht entscheidend; die Mittel müssen ohnehin durch die Volkswirtschaft als Ganzes aufgebracht werden, vor allem über Steuern und Abgaben. Diese Mittel sind jetzt und in unmittelbarer Zukunft knapper denn je.

Man kann sich fragen, ob eine solcherart zurückgestützte Finanzierung im Vergleich zur seinerzeit spektakulären Finanzierung der Gotthardbahn nicht etwas mutlos und vielleicht sogar kurzfristig ist. Dem ist nicht so: Die Väter der Gotthardbahn bauten im Postkutscheneitalter eine konkurrenzlose neue Verkehrsader. Der Strassengüterverkehr war damals weit und breit nicht in Sicht; er trat erst Jahrzehnte später mit dem Aufkommen des Lastwagens in Erscheinung. Heute geht es darum, die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zurückzugewinnen. Sie hat an die Strasse verloren, und damit ist eine völlig andere Ausgangslage entstanden. Die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates darf angesichts dieser Konkurrenzsituation nicht gefährdet werden.

Und immerhin, mit Verlaub: Es geht um ein technisches Grossprojekt, nämlich um nichts weniger als um den alpenquerenden Basistunnel von 57 Kilometern – länger noch als der berühmte Kanaltunnel, als ein Bauwerk also, das weltweit seinesgleichen sucht – und um den Lötschberg-Basistunnel von 37 Kilometern. Wer dabei nur von «Basistunnel» spricht, der hat den Respekt vor den Dimensionen verloren.

Gestatten Sie mir abschliessend noch einen finanzpolitischen Nachsatz in Anlehnung an die Bilder vom Fliegen und Landen, die ja derzeit in unserem Rat besondere Wertschätzung geniessen – und zwar ausgehend von Ikarus, dem Mann, der einmal fliegen wollte, dem sein Mut jedoch angesichts des dürrigen Federkleides gar nichts nützte –: Ikarus musste, das wissen Sie, elendig abstürzen. Uns wird es mit einer Neat-Variante, die nicht konsequent etappiert und auf das Tragbare reduziert wird, genau gleich ergehen wie Ikarus: Alle reden vom Sparen und Kürzen. Was aber ist die Realität? Bei der ersten Gelegenheit, nämlich bei diesem Schienenprojekt, wo eine rationale, nüchterne Überlegung eigentlich zur Bescheidung mahnen würde, träumen wir immer noch vom Fliegen!

Leumann Helen (R, LU): Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat unbestritten ausgezeichnete Arbeit geleistet und namentlich beim Bauprogramm die Vorschläge des Nationalrates deutlich verbessert. Als Nichtmitglied der Kommission respektiere ich diese grosse Arbeit selbstverständlich. Wenn ich hier nun spreche und einen Antrag stelle, so aus dem Bemühen heraus, mitzuhelfen und Lösungen zu finden, damit die Neat-Vorlage beim Volk auch Zustimmung findet. Es ist müssig, nochmals auf die grundsätzlichen Dis-

kussionen – braucht es eine Neat, und braucht es zwei Röhren? – zurückzukommen. Wir haben eine Alpenschutz-Initiative angenommen und Verträge mit Europa unterschrieben, also müssen wir nun dafür sorgen, dass wir diese Vorlage auch durchbringen. Lieber Kollege Maissen, alle Grundsätze nützen uns nichts, wenn am Schluss das Volk nein sagt.

Mein Antrag, Artikel 23 Absatz 2 Litera c – den Benzinzollfünfer – zu streichen, d. h. die Version des Nationalrates zu übernehmen, hängt mit meinem Antrag zu Artikel 23 Absatz 4 zusammen. Gestatten Sie mir, dass ich zu beiden gleichzeitig spreche und dann bei der Behandlung von Absatz 4 nichts mehr sage.

Wenn man bei Schweizerinnen und Schweizern etwas herumhört, so ernten wir nicht viel Applaus. Eine zusätzliche Abgabe auf dem Benzin wird ganz und gar nicht verstanden. Aber nicht nur das Volk scheint gegen eine Erhöhung des Benzinspreises zugunsten der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zu sein, sondern vor allem die Strassenverbände TCS, ACS und Astag haben klar Position dagegen bezogen. Auch der «Blick» titelte mit Riesentiteln: «Villiger – Attacke auf Autofahrer – Er will 5 Rappen mehr fürs Benzin.» Unter diesen Vorzeichen scheint es mir richtig, die Benzinabgabe nochmals zu diskutieren und nicht einzuführen, denn oberstes Ziel – ich wiederhole es noch einmal – muss sein, bei der Abstimmung nicht Schiffbruch zu erleiden.

Das Grossprojekt bringt Nutzen für jedermann und ist für die gesamte Volkswirtschaft – namentlich auch mit Blick auf die Attraktivität des Standortes Schweiz in Europa – von grösster Bedeutung. Wenn nun bei der Finanzierung solch grosser Bahnprojekte Probleme vorhanden sind, so sollten die Projekte den vorhandenen finanziellen Mitteln angepasst werden und nicht umgekehrt. Das heisst, wir dürfen nicht den einfacheren Weg gehen und die Lösung in Mehreinnahmen suchen. Deshalb ist die Erhöhung der Mineralölsteuer abzulehnen.

Wenn der Rat beschliesst, beide Röhren gleichzeitig zu bauen, so ist es in Würdigung aller Anliegen sachgerecht, die zweite Etappe von «Bahn 2000» zu verschieben. Diese Verschiebung möchte ich in Absatz 4 ausdrücklich erwähnen, obwohl mir bewusst ist, dass der Bundesrat dazu ohnehin die Möglichkeit hätte. Ich will aber vor allem vermeiden, dass erneut Unsicherheiten bezüglich anderer Projekte – wie beispielsweise der Zufahrten zu den Basistunnels oder des Ausbaus der Anschlussstrecken – entstehen. Es ist für mich mehr ein psychologisches Anliegen, es in Absatz 4 zu erwähnen.

Bei diesem Teilprojekt von «Bahn 2000» ist ein Betrag von 5,9 Milliarden Franken budgetiert. In den Berechnungen der Finanzierung sind die ersten Ausgaben im Jahr 2005 budgetiert. Diese nackten Zahlen und Angaben täuschen aber darüber hinweg, dass heute weder Inhalt noch Zeitpunkt der zweiten Etappe genau bekannt sind. Diskutiert werden zwar ein neuer Juradurchstich oder ein zweiter Heltersberg-Tunnel; ein Baubeginn vor 2010 ist aber kaum machbar. Die Projektstudie des Bundesrates hält diesen Tatbestand fest, indem dort steht, dass vorläufig erst Projektstudien bestünden.

Die Fortsetzung von «Bahn 2000» ist bahntechnisch sinnvoll. Eine Verschiebung schränkt aber den Nutzen der übrigen Investitionen keineswegs ein. Denn weil heute bezüglich Finanzbedarf und Zeitpunkt der Realisierung noch verschiedene Unklarheiten vorhanden sind, rechtfertigt sich mein Antrag. Bereits eine Verschiebung vom Jahr 2005 auf das Jahr 2009 reduziert die maximale Bevorschussung um etwa 1,5 Milliarden Franken.

Zu den finanzpolitischen Aspekten der Neat: Es ist klar, dass die Ausgaben anfänglich grösser sind als die Einnahmen. Daraus resultiert eine zu Recht begrenzte Bevorschussung des Fonds durch den Bundesrat, welcher im Fondsreglement vorschlägt, eine Limite von 4,2 Milliarden Franken festzusetzen. Ich halte mich an diese Vorgabe, denn der Bundesrat hat diesen Betrag wohl nicht ohne gute Gründe beschlossen. Ich erwarte aber auch, dass man meine Vorschläge an dieser Limite misst, denn es wäre nicht richtig, meine Vorschläge mit theoretischen Lösungen zu vergleichen, welche ohnehin kaum die Gnade des Volkes finden würden.

Bei der Finanzierung ohne Benzinlaster und dem Bauprogramm gemäss Kommission würde die maximale Bevorschussung über 6 Milliarden Franken erreichen. Dagegen kann diese mit einer Verschiebung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» auf 4,5 Milliarden Franken reduziert werden, d. h., dass die Limite nahezu eingehalten werden kann. Tatsächlich würden die 4,2 Milliarden Franken erst im Jahre 2005 erreicht, bis im Jahr 2007 um 300 Millionen Franken überschritten und zwei Jahre später bereits wieder unterschritten. Diese Entwicklung wird durch den Umstand gefördert, dass ab 2005 die Schwerverkehrsabgabe zum Tragen kommt.

Eine weitere positive Entwicklung zeichnet sich bereits ab, indem der technische Fortschritt seit der Erarbeitung der Botschaft zur heutigen Vorlage neue, weit kostengünstigere Möglichkeiten des Lärmschutzes hervorgebracht hat. So kann z. B. durch den Einsatz von Kunststoffbremsklötzen der Lärmschutz mit einem Bruchteil der heute veranschlagten Kosten über das gesetzliche Mass hinaus verwirklicht werden. Damit könnten beispielsweise die überschüssigen 300 Millionen Franken bereits wieder stark reduziert oder gar eingespart werden.

Wir beschliessen heute nur über den Inhalt der Eisenbahn-Grossprojekte. Dem Bundesrat bleibt die Aufgabe, die einzelnen Ausführungs- und Zeitpläne im Detail festzulegen. Ich bin überzeugt, dass er dabei die finanziellen Aspekte, besonders auch die Bevorschussungslimite, immer im Auge behalten wird. Wenn diese dann dazu «ermahnt», es sei kostenbewusst zu realisieren, ist das bestimmt kein Nachteil.

Hier in unserem Rat stellen sich heute die grundsätzlichen Fragen: Wollen wir die Vorlage wegen eines allfälligen Touchierens der Bevorschussungslimite mit einer Benzinlasterhöhung belasten? Wollen wir das Fuder wirklich überladen und damit die Verwirklichung dieser wichtigen Investition in die Zukunft unseres Landes gefährden? Ich meine nein, denn die Finanzierungsvorschläge gemäss Nationalratsbeschluss stellen eine taugliche politische Grundlage dar.

Mein Antrag beseitigt eine wichtige Differenz bei der Finanzierung, und dies sollte es uns andererseits erleichtern, den Nationalrat von unseren Vorschlägen beim Bauprogramm zu überzeugen.

Spoerry Vreni (R, ZH): Herr Bundesrat Leuenberger hat es eingangs festgestellt: Das Bauprogramm und die Finanzierung lassen sich nicht trennen. Wir führen die heutige Diskussion ja nur, weil sich unsere erste Vorlage als nicht finanzierbar erwiesen hat; jedenfalls nicht so, wie wir das damals gemeint haben, nämlich ohne zusätzliche Einnahmen, sondern fast ausschliesslich über den Kapitalmarkt. Wir müssen heute unsere damaligen Aussagen massiv korrigieren und einräumen, dass wir es ohne zusätzliches Geld nicht machen können. Wieviel zusätzliches Geld wir brauchen, hängt dabei ohne Zweifel vom Entscheid ab, den wir bei der Etappierung treffen werden.

Die Vorlage ist in der Volksabstimmung nach meiner Überzeugung chancenlos, wenn wir uns nicht sowohl beim Bauprogramm wie auch bei der Beschaffung der Mittel auf das unerlässlich Notwendige konzentrieren. Wie wollen wir den Bürgerinnen und Bürgern erklären, dass wir zwar dauernd vom Sparen und von fehlenden Finanzen sprechen, gleichzeitig aber mehr Kapazitäten bereitstellen wollen, als dies zurzeit unumgänglich notwendig ist, und damit unkontrollierbare finanzielle Folgen beim späteren Betrieb in Kauf nehmen?

Ich werde deshalb beim Baubeschluss die Minderheit I (Bislig) unterstützen. Die Gründe dazu wurden schon erwähnt. Ganz kurz: Die Gotthard-Basislinie erlaubt eine sofortige Kapazitätssteigerung. Sie ist die beste Lösung für den Personenverkehr, und sie gewährt den Anschluss an das europäische Hochleistungssystem.

Bei der Vorlage der Kommissionsmehrheit verstehe ich nun allerdings nicht, warum die Finanzierung die gleiche sein soll, unabhängig davon, ob man gleichzeitig beide Basistunnels in Angriff nimmt oder ob man sich auf eine Etappierung einigt, bei der zuerst nur ein Tunnel erstellt wird.

Bei einer konsequenten Beschränkung auf das unerlässlich Notwendige wird der Finanzierungsbedarf kleiner. Ich will nicht wiederholen, was meine Vorredner Merz und Leumann zutreffend ausgeführt haben. Die Berechnungen belegen, dass bei einer Realisierung des Antrages der Minderheit I auf die umstrittene Erhöhung der Mineralölsteuer verzichtet werden kann. Ich verweise auf die Beschlüsse des Nationalrates.

Die Variante, die im Nationalrat beschlossen wurde, geht ohne Zweifel weiter als der Antrag der Minderheit I. Trotzdem verzichtete der Nationalrat völlig auf eine Erhöhung des Benzinpreises, um eine ausschliessliche Strassenlastigkeit der Finanzierung zu vermeiden. Dennoch ist auch beim Nationalrat eine ausreichende Finanzierung sichergestellt. Die entsprechende Zusammenstellung, die der Kommission zur Verfügung stand, liegt mir vor.

Ich muss mich als Nichtmitglied der Kommission auf diese Zahlen verlassen. Sie zeigen mit aller Deutlichkeit, dass auch bei der Fassung Nationalrat ohne Erhöhung des Benzinpreises eine ausreichende Finanzierung sichergestellt ist. Um so mehr muss das auch beim Antrag der Minderheit I der Fall sein. Gefährden wir somit nicht die gesamte Vorlage, indem wir sie dem Vorwurf einer Überfinanzierung aussetzen? Beschränken wir uns auf das absolut Unerlässliche, und setzen wir uns dafür ein, dass dann wenigstens dieses vom Volk geheissen wird und realisiert werden kann.

Ich habe nun eine andere Meinung in bezug auf das Mehrwertsteuerpromille als insbesondere mein Kollege Hansruedi Merz. Das kommt daher, dass ich von einer persönlichen Erfahrung aus dieser leidvollen Geschichte der Neat geprägt bin: Ich habe im Jahre 1992 für ein Ja zur Neat gekämpft. Die Netzvariante hat mich aus verschiedenen Gründen überzeugt; ich bin auch heute noch unverändert der Meinung, dass wir unser über 100jähriges Schienennetz erneuern und den Schwerverkehr von der Strasse wegbringen müssen. Soweit ist alles klar, auch heute noch. Aber bezüglich der Finanzierung habe ich mich als Befürworterin der Neat vor einigen Jahren zu Prophezeiungen hinreissen lassen, die sich im nachhinein als völlig falsch herausgestellt haben.

Die Tarife im Strassenverkehr sind zusammengebrochen, und damit wurde den damaligen Berechnungen der Boden total entzogen. Wenn ich wieder vor das Volk treten muss, um eine redimensionierte Neat-Variante zu vertreten, will ich nicht nochmals Gefahr laufen, wenige Jahre später erneut feststellen zu müssen, dass ich mich bei den Finanzierungsprognosen getäuscht habe und wir doch noch zusätzliche Mittel brauchen. Solche Vorkommnisse dürfen nicht zur Regel werden, sonst verlieren wir alle Glaubwürdigkeit.

Deswegen plädiere ich dafür, dass das Mehrwertsteuerpromille in der Verfassung bleibt, allerdings mit dem Zusatz, dass es nur dann erhoben wird, wenn die vorher genannten Finanzierungsquellen nicht genügend fliessen. Aus meiner Sicht ist das deswegen notwendig, weil der Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nicht mit absoluter Sicherheit prognostiziert werden kann und ja ohnehin erst in einigen Jahren anfällt.

Zum ersten müssen wir wahrscheinlich mit einem Referendum rechnen. Zum zweiten ist das Verhalten der EU noch nicht klar, und klar ist auch noch nicht, wie die EU-Laster reagieren werden. Drittens könnte ich mir vorstellen, dass es auch im schweizerischen Transportgewerbe Reaktionen geben wird, die bewirken könnten, dass die Berechnungen am grünen Tisch nicht ganz eintreffen.

Deswegen scheint es mir notwendig, dass ein Auffangnetz in der Verfassung verbleibt. Ich übernehme deswegen das Promille der Mehrwertsteuer, welches der Nationalrat eingefügt hat; ich übernehme im Prinzip die Finanzierungsvariante des Nationalrates, aber ich möchte expressis verbis in die Verfassung schreiben, dass diese Quelle erst dann angezapft werden soll, wenn die übrigen vier Quellen nicht ausreichen. Das ist die Begründung zu meinem Antrag.

Danloth Hans (C, UR): Die Diskussion nimmt nun die Etappierung voraus. Darf ich Ihnen, Frau Spoerry, mitteilen, dass wir uns in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

davon überzeugen lassen mussten, dass sowohl die erste, kritisierte Version unseres Rates wie auch die Beschlüsse des Nationalrates von einer ungenügenden «Finanzdecke» ausgegangen sind und dass hier andere Zahlen vorgelegt worden sind?

Ich darf auch auf die Aussage von Herrn Bundesrat Villiger hinweisen, wonach nicht nur die endgültige Belastung mit diesen 25 Prozent zu beachten sei, sondern auch der Umfang der Vorfinanzierung. Aus diesen und anderen Gründen haben wir dann sogar eine Erhöhung der Mehrwertsteuer von 0,2 Prozent diskutiert. Ich bin froh, dass Sie mindestens diese 0,1 Prozent übernehmen.

Sie sagen, das zurzeit unumgänglich Notwendige müsse gebaut werden: Hier stimme ich Ihnen voll zu. Das zurzeit Notwendige genügt. Aber wenn wir mit dieser Einstellung an die Neat herangehen, dann brauchen wir überhaupt keine Neat! Wir haben in diesem Saal schon mehrmals gesagt, dass die Neat ein Bahnsystem der Zukunft sei: Wir wollen erstens den Schwerverkehr, der die Strassen belastet und der mit 600 000 bis 700 000 Lastwagen nach Österreich abgedrängt ist, zurücknehmen; wir wollen zweitens den Personenverkehr auf der Strasse und in der Luft über mittlere Distanzen auch auf diese Neat bringen. Daher bin ich davon überzeugt, dass es zwei Achsen braucht, also die Lösung mit dem Mischsystem. Wenn wir die Finanzierung auf den Ist-Zustand ausrichten, dann haben wir genügend Geld. Das können wir aber sicher nicht.

Ich möchte den Antragstellern dafür danken, dass sie uns diese Zahlen und Bedenken vorgetragen haben. Ich kann Ihnen versichern: Wir haben uns das in der KVF nicht leichtgemacht. Wir haben ja bestätigt, dass die Finanzierung mit dieser hundertprozentigen Verzinsung und Amortisation in 60 Jahren gemäss erstem Beschluss völlig ungenügend wäre. In der Folge kamen dann die vier Säulen. Eine dieser Säulen, die geblieben ist, ist die 25-Prozent-Belastung.

Bei aller Dramatik, die Herr Merz entwickelt hat, muss man doch sagen: Die Belastung des Bundes soll auf 20 oder 25 Jahre rund ein Viertel dieser 30 Milliarden ausmachen. Sie können diese Zahlen nun im Budget umsetzen. Ich möchte das nicht bagatelisieren, möchte Sie aber darum bitten, die Dimensionen zu wahren!

Ich bin auch der Meinung – hier stehe ich im Gegensatz zu Herrn Kollege Maissen –, dass wir nicht «l'art pour l'art» betreiben und sagen können, die Mehrwertsteuer sei tabu. Wir haben einen langen Prozess durchgemacht, vor allem die Finanzpolitiker. Herr Bundesrat Villiger selber hat gesagt: «Im Interesse der Sache, und um die Strassenlastigkeit zu mildern, bin ich bereit, hier zuzustimmen.» Von daher, glaube ich, hat man Verständnis.

Diese 5 Rappen liegen zwischen den 0 und den 10 Rappen der ersten Beschlüsse. Die Minderheit Maissen möchte höher gehen, auf 8 Rappen. Ich meine, die 5 Rappen seien tragbar. Das ist eine Belastung von 50 bis 100 Franken für einen durchschnittlichen Automobilisten – eine Abgabe, die beim Benzintanken auch von Ausländern bezahlt wird. Sonst bekommen diese gratis die freien Strassen, und die Schweizer bezahlen alles. Sie gestatten mir sicher diesen Hinweis. Ich meine, dass alle diese Argumente und Überlegungen zu einem ausgewogenen Paket führen, einerseits dieser Beizug der Mehrwertsteuer, andererseits das Belhalten von 5 Rappen. Die 5 Rappen hat übrigens ein grosser Verkehrsverband ursprünglich einmal akzeptiert, und sie liegen «innerhalb der Toleranz». In der wir heute schon tanken. Ich erfahre das sehr oft; die Differenz von 5 Rappen ist etwas, das nicht ins Gewicht fällt. Kommt dazu, dass wir in Litera c den Dieseltreibstoff geschont haben, dass wir eine Bestimmung aufgenommen haben, wonach der Bundesrat den Dieseltreibstoff von der Erhöhung ganz oder teilweise ausnehmen kann – auch dies ist eine Rücksichtnahme auf unsere Wirtschaft.

Alles in allem glaube ich, dass diese ausgewogene Finanzierung mit den vier Säulen – Sie dürfen nicht eine Säule allein nehmen – akzeptabel ist. Ich möchte Sie bitten, alle Minderheitsanträge abzulehnen und dem Antrag der Mehrheit, der wohlbegründet ist, zuzustimmen.

Blisig Hans (R, SZ): Auch als Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unterstütze ich den Antrag Spoerry. Seit unserer letzten Sitzung hat sich einiges bewegt. Wir haben zusätzliche Erkenntnisse gewonnen, vor allem, was die bilateralen Verhandlungen anbetrifft.

Es scheint mir deshalb wichtig zu sein, dass man die Zahlen aktualisiert. Es trifft zwar zu – Herr Danioth hat es gesagt –, dass uns in einer ersten Runde in der Kommission gesagt worden ist, die nationalrätliche Lösung sei «unterfinanziert». Das ist in der Zwischenzeit aber korrigiert worden. Frau Spoerry verfügt wie ich über die neuen Zahlen. Diese sind etwas anders berechnet worden, denn in der Zwischenzeit hat der Nationalrat ein anderes Modell für die LSVA beschlossen als wir.

Bei unserer Berechnung und übrigens auch bei der Berechnung des Bundesrates ist man von einem mittleren LSVA von 1,6 Rappen pro Tonnenkilometer ausgegangen. Gestern sind wir auf den Beschluss des Nationalrates eingeschwenkt, der die Produktivitätssteigerung – aus Gründen, die ich persönlich nicht nachvollziehen kann – der «40-Tönnner» mitbesteuern will, und rechnet mit 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer. Diese Erhöhung führt jetzt auch bei der nationalrätlichen FöV-Variante zu einer Überfinanzierung.

Die neuen Zahlen berücksichtigen dies. Ich kann Ihnen diese genau nennen: Der nationalrätliche Beschluss hat einen Finanzierungsbedarf von 29,7 Milliarden Franken und Finanzierungsmittel von 30,9 Milliarden. Er ist also überfinanziert. Ich habe den Grund soeben genannt: der Entscheid für die höhere LSVA.

Marty Dick (R, TI): Nous discutons des lettres c et f, mais il est évident que nous sommes arrivés au cœur du problème, et que nous ne pouvons pas nous prononcer simplement sur ces deux dispositions sans avoir une vision d'ensemble.

En affrontant cette discussion, je ne peux pas m'empêcher de penser à la réaction que j'ai eue il y a deux ans et que j'ai eue hier. Il y a deux ans, la chimie bâloise, avec un coup tout à fait spectaculaire, démontrait à tout le monde quelles décisions il fallait prendre pour affronter les défis de la globalisation. Hier, c'est le monde bancaire qui démontrait comment il fallait réagir. Le monde bancaire a agi avec un peu moins de discrétion que le monde de la chimie, et c'est peut-être un des signes que le secret bancaire n'a plus la valeur d'autrefois. Tout cela pour dire qu'il y a quand même un contraste énorme entre ce que fait l'économie et ce que fait la politique. Nous discutons depuis 40 ans sur la nécessité d'une nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. Depuis le début des années soixante, nous avons créé commission après commission, et toutes ces commissions ont conclu à la nécessité absolue d'avoir de nouvelles transversales ferroviaires, de renouveler notre système ferroviaire qui remontait au siècle dernier. Après 40 ans, après une décision de notre Conseil il y a une année, après la décision du Conseil national, nous nous retrouvons encore une fois au début ou presque au début de cette histoire. Le peuple s'est prononcé en 1992 pour une variante en réseau comprenant le Gothard et le Lötschberg. Il y a une année, et on l'a rappelé, notre Conseil s'est prononcé pour un projet global. On a beaucoup critiqué cette solution. Je crois qu'on a surtout oublié de dire que c'est un programme qui s'étend sur 30 ans, que c'est un programme cohérent. Le Conseil national, pour sa part, s'est laissé entraîner par un groupe socialiste qui s'est mis au service de son président, qui a agi avec une habileté remarquable et qui a su utiliser son parti pour obtenir une solution qui servait uniquement les intérêts d'une région.

Aujourd'hui, je crois que nous devons retourner au concept original du Conseil fédéral, retourner à ce que le peuple a décidé, et je crois que la solution que nous indique la majorité de la commission est la bonne. Nous avons besoin de deux tunnels non seulement pour en avoir au moins un, pour avoir un consensus au niveau national, mais vous savez très bien que nous avons besoin des deux tunnels pour avoir un système qui fonctionne. Vous ne pouvez pas avoir, avec une seule ligne, un système à haute vitesse pour les personnes et un autre système pour le transport des marchandises.

Le problème financier se pose alors, et j'en arrive aux lettres c et f. Lorsqu'on affronte le problème financier, on doit quand même faire des distinctions et des priorités. C'est absolument vrai que nous nous trouvons dans une situation financière extrêmement délicate, extrêmement précaire. Je rappellerai simplement un chiffre: cette année 1997, nous allons dépenser 3,3 milliards de francs simplement pour des intérêts qui ne servent à aucune des tâches de l'Etat; avec ces 3,3 milliards de francs, on ne crée absolument aucune place de travail.

Mais si nous sommes dans une telle situation financière, est-ce parce qu'on investit trop, parce qu'on a fait trop d'infrastructures, ou parce qu'on distribue une richesse qu'on n'est plus à même de créer? Je crois que c'est à ces questions qu'il faut répondre, sinon nous courons le risque de laisser aux prochaines générations non seulement un pays endetté, mais aussi un pays aux infrastructures vétustes, des infrastructures qui ne sont plus à même de contribuer à créer, puis à distribuer ou à redistribuer la richesse. Il faut faire des choix et remettre de l'ordre dans nos finances. Il faut le dire clairement, ce sont nos assurances sociales qui ont explosé. Nous dépensons, je l'ai déjà dit il y a une année, plus de 7 milliards de francs pour l'assurance-chômage et nous ne sommes plus à même de la financer. Si nous renonçons maintenant aussi à créer des infrastructures, nous aurons un pays endetté et dont les infrastructures sont complètement dépassées.

Je reviens alors à la nécessité absolue de créer des priorités: il faut remettre de l'ordre dans nos finances en créant de l'ordre dans les assurances sociales, dans notre système extrêmement coûteux de subventions, dans notre fédéralisme extrêmement coûteux et dépassé; il faut mettre en vigueur une fois pour toutes la nouvelle péréquation financière, où il y a des réserves énormes.

Mais ne renonçons pas à créer des infrastructures qui sont fondamentales pour l'avenir de ce pays. Alors, comment les financer, avec quel système?

Fondamentalement, j'ai extrêmement peur que l'on use maintenant de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pour toutes les nouvelles nécessités: cela risque de devenir un «Selbstbedienungsladen» avec des pour mille, des pour cent, etc. Bientôt, si l'on fait la somme de toutes les nécessités, nous risquons d'arriver à des taux de TVA comme ceux des pays nordiques. Je crois que c'est insoutenable. Donc, la plus grande prudence et la plus grande retenue sont de mise pour recourir à la TVA.

En ce qui concerne la benzine, je suis rationnellement tout à fait d'accord avec la proposition de minorité Maissen (art. 23 al. 2 let. c): les 8 centimes seraient tout à fait supportables. La route? Moi, je suis probablement un «überdurchschnittlicher Fahrer» pour les kilomètres accomplis en une année; mais l'automobiliste, l'usager de la route en général, a un intérêt primordial à la réalisation de ces infrastructures. Notre système routier, dans quelques années, risque d'écarter complètement. La liaison routière du Gothard est de plus en plus souvent totalement interrompue, soit par des accidents dans le tunnel, soit par une surcharge de trafic. La route doit donc être mise à contribution. Mais je crois que M. Maissen va un peu trop loin et qu'il risque de ne plus trouver le consensus; pour ces 3 centimes de plus, il risque de provoquer une guerre avec les grandes organisations d'automobilistes et de perdre le tout. Alors, comme je crois que la politique, c'est aussi du réalisme, je suis favorable à la proposition de la majorité de la commission, soit d'augmenter de 5 centimes par litre l'impôt sur les huiles minérales. C'est raisonnable et j'ai de la peine à imaginer qu'une organisation aussi sérieuse et consciente de ses responsabilités, comme l'est le Touring Club Suisse, puisse être opposée à ces 5 centimes.

Pour ma part, j'espère que cette discussion qui dure depuis 40 ans touche maintenant à sa fin, afin que l'on puisse finalement commencer ces travaux. Ce serait une injection d'optimisme pour ce pays: les gens ont besoin non seulement d'épargnes qui sont inévitables, mais aussi de voir que cet assainissement des finances est créé pour réaliser quelque chose, pour permettre à ce pays de continuer de croître. On

devrait quand même un peu s'inspirer des générations qui nous ont précédés et qui ont réalisé il y a plus de 100 ans les premières grandes infrastructures ferroviaires: elles ont discuté moins longtemps, elles ont eu moins de spécialistes, moins de fiduciaires à disposition, mais elles ont eu des visions qu'elles ont eu le courage de réaliser. Grâce à elles, nous avons eu des infrastructures qui ont quand même contribué d'une façon importante au bien-être de ce pays. Si nous savons nous inspirer de ce modèle, nous ferons aussi notre devoir envers les prochaines générations.

Schiesser Fritz (R, GL): Es kommt relativ selten vor, dass ich mit Kollege Marty nicht einer Meinung bin, aber ich kann ihm bei dieser Vorlage nicht folgen.

Ich habe ebenfalls für die ursprüngliche Neat-Vorlage gekämpft, obwohl ich damals nicht Mitglied der Kommission war. Wir haben diese Vorlage damals dem Volk in einer gewissen Euphorie vorgelegt. Das Volk hat ja gesagt. Später haben wir dann erkennen müssen, dass wir den Wagen stark überladen haben. Ich bin der Auffassung, dass wir heute wiederum Gefahr laufen, den Wagen zu überladen und einen Einbruch zu erleiden, wenn das Volk dann nein sagt.

Ich spreche – wie ich das einleitend gesagt habe – nicht gegen Kollege Marty, sondern zur Unterstützung des Antrages Merz. Es kommt vielleicht nicht von ungefähr – bitte betrachten Sie das nicht als abschätzige Bemerkung, Herr Merz! –, dass ein Neuling in diesem Rat heute morgen einen derartigen Antrag gestellt und in einer Art und Weise vertreten hat, die bei mir den Eindruck erweckte, dass hier die personalisierte Vernunft gesprochen hat. Herr Merz hat offensichtlich noch eine gewisse Distanz zur Vorlage, die den Mitgliedern unseres Rates, vor allem denjenigen, die bereits an der ursprünglichen Debatte über diese Vorlage teilgenommen haben, vielleicht abhanden gekommen ist.

Wenn ich mir den Antrag Merz vor Augen halte, dann verlangt Herr Merz das, was vernünftig ist, nämlich die Beschränkung auf das, was zahlbar und notwendig ist. Das – so habe ich den Eindruck – verlangt auch unser Volk. Unser Volk wird uns fragen: Können wir uns diese Vorlage leisten? Brauchen wir das, was hier vorgelegt wird, und was brauchen wir?

Ich habe den Eindruck, dass sich die Diskussion in unserem Rat auch heute wieder nicht danach richtet, was aus verkehrspolitischen Gründen erforderlich und vernünftig wäre, sondern dass sich die Diskussion an staatspolitischen Gesichtspunkten ausrichtet. Wir werden wiederum nach staatspolitischen Gesichtspunkten entscheiden und etwas beschliessen, das wir nicht brauchen.

Da stellt sich schon die Frage: Was hält denn dieses Land im Innersten zusammen? Sind es wirklich zwei gleichzeitig gebaute Alpendurchstiche, die den Zusammenhalt dieses Landes bedeuten? Oder wird da von uns nicht etwas vorgeschoben, was eben nicht so ist? Das ist doch hier die Gretchenfrage! Darum geht es doch! Ist das Parlament in der Lage, sich auf das zu beschränken, was aus verkehrs- und staatspolitischen Gründen erforderlich und machbar ist, oder rennen wir wiederum einer Vorlage nach, die ganz andere Ziele verfolgt und am Schluss scheitert?

Es ist verschiedentlich gesagt worden, unsere Vorfahren hätten anders und grosszügiger entschieden und weiter gedacht als wir. Wir wissen, dass die damaligen Vorhaben in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind. Wir sollten heute alles tun, um der Neat ein solches Schicksal zu ersparen. Stürzen wir uns nicht erneut in ein Abenteuer!

Entscheidend ist doch, worauf auch Herr Merz hingewiesen hat: Es kommt nicht nur darauf an, wie viele Milliarden Franken wir investieren und investieren können, sondern auch auf die Frage, ob sich diese Investitionen dereinst betriebswirtschaftlich rechnen lassen. Das ist die grosse Last, die wir den künftigen Generationen aufladen werden, nicht die Investitionen, die wir heute relativ klar abschätzen können. Ich bin nicht bereit, all die Lasten, die wir diesen Generationen bereits im voraus aufgeladen haben, mit der heutigen Vorlage noch anzureichern.

Ich bitte Sie, den Antrag Merz zu unterstützen.

Brändli Christoffel (V, GR): Wir sind jetzt in der Situation, die ich befürchtet habe. Wir diskutieren jetzt darüber, Geld bereitzustellen, und jeder geht von anderen Voraussetzungen aus. Je nachdem, ob man jetzt zwei Tunnels plus Zufahrten bauen will oder nur einen Tunnel, haben wir eine Bedarfsdifferenz von 20 bis 30 Milliarden Franken. Es ist natürlich klar, dass es ausserordentlich schwierig ist zu sagen, was man schlussendlich bereitstellen soll. Wir führen deshalb bereits hier indirekt eine Diskussion über das Bauprogramm. Herr Danioth und Herr Maissen sind natürlich konsequent. Als Anhänger der Netzvariante sprechen sie sich für mehr Bauen aus, selbstverständlich auch für mehr Finanzierung und dadurch für mehr Steuern. Ich muss sagen, dass ich die Meinung über diese Zielsetzung nicht teile. Ich bin der Meinung, dass wir uns beim Bauprogramm beschränken müssen. Wir müssen weniger bauen, als uns die Kommission vorschlägt, und wir müssen selbstverständlich konsequenterweise weniger Geld zur Verfügung stellen und auch weniger Steuern in dieses Projekt einbauen. Ich bin ganz eindeutig der Meinung, dass wir nicht mehr als einen Tunnel beschliessen dürfen.

Ich möchte etwas über das Gotthardkomitee sagen: Ich bin erstaunt über diese Wechselbäder, in die man hineingetaucht wird. Man überzeugt uns zuerst von der Bedeutung des Gotthards als Hauptlinie und als einziger Linie. Jetzt, wo der Nationalrat den Lötschberg beschlossen hat, bekommt man offenbar kalte Füsse und sagt, man wolle lieber beide, dann sei der Gotthard auch dabei, und schwenkt plötzlich auf die Zwei-Tunnel-Variante ein, der ich eigentlich wenig Chancen gebe. Man versucht noch, uns diese Zwei-Tunnel-Variante schmackhaft zu machen, indem man sagt, man baue dann die Zufahrten nicht. Wir müssen uns darüber im klaren sein: Wenn wir zwei Tunnels beschliessen, müssen wir auch das ganze Zufahrtskonzept realisieren; nicht gerade von heute auf morgen, aber in absehbarer Zeit; das kostet im Endeffekt gegen 40 Milliarden Franken, und das verträgt unser Land nicht.

Das vorgeschlagene Finanzierungskonzept ist meiner Meinung nach zu strassenlastig. Wir dürfen nicht ausser acht lassen, was wir gestern im Zusammenhang mit der LSVA beschlossen haben. Herr Bisig hat darauf hingewiesen, welche Mittel neu, zusätzlich, aus dieser Quelle fliessen. Wir müssen auch über die Chancen bei einer Volksabstimmung diskutieren. Wir müssen schliesslich eine vor dem Volk tragfähige Lösung durchbringen.

Eine Bemerkung in bezug auf die Rand- und Berggebiete: Der gestrige Beschluss – LSVA plus die ganze Treibstoffzollabgabe, also wenn wir auf 8 Rappen gehen – führt dazu, dass die Randregionen und die peripheren Regionen mehr belastet werden als die zentralen Regionen, die primär Vorteile aus diesen Bahninfrastrukturen ziehen. Aus der Sicht der Berg- und Randregionen muss man hier Vorbehalte anbringen, wenn nun eine einseitige, strassenmässige Belastung postuliert wird.

Ich stehe diesen Anträgen aus dieser Sicht sehr kritisch gegenüber. Ich möchte jetzt nicht den Benzinhandel an der Grenze noch in die Diskussion einbringen, aber ich meine schon, dass 8 Rappen Preiserhöhung auf diesen Markt und natürlich auch auf die Arbeitsplätze Einfluss haben werden; aber das ist keine zentrale Argumentation.

Aus dieser Sicht bitte ich Sie, den Beschlüssen des Nationalrates zuzustimmen, allenfalls modifiziert mit dem Antrag Sperry, den ich somit unterstütze.

Maissen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Wie Kollege Brändli richtig sagte: Wir diskutieren von hinten nach vorne, indem wir das Projekt diskutieren und Rückschlüsse auf die Finanzierung machen, aber diese falsch machen. Ich gehe davon aus, dass jene, die jetzt bei der Finanzierung streichen wollen, vermutlich den Antrag der Minderheit I (Bisig) unterstützen werden. Beim Antrag der Minderheit I sind auf die ganze Dauer keine Einsparungen zu sehen, weil nur eine Verschiebung der Phasen resultiert. Es geht um die Verschiebung in diesem Gesamtpaket von rund 3 Milliarden Franken für den Lötschberg, und es geht nicht um 20 oder

30 Milliarden Franken. Es sind 3 Milliarden, die wir zu einem späteren Zeitpunkt finanzieren können. Die einzige Ersparnis, die sich im Prinzip ergibt, sind die Zinsen für die Bereitstellung dieser Mittel. Damit ist es nicht möglich, bei der Finanzierung zu streichen, wie das die Anträge, die aus dem Rat gekommen sind, wollen. Dann kippt die Geschichte, das muss ich ihnen einfach sagen.

Zum Minderheitsantrag bezüglich der Finanzierung: Wenn Kollege Danioth sagt, es sei «l'art pour l'art», was die Minderheit hier betreibe, möchte ich dazu ein ernsthaftes Wort sagen und kontern: Sie machen einen Kniefall vor einer vermeintlichen Volksmeinung! Es ist aber eher eine festgefahrene Meinung von Verbandsfunktionären. Denn die Logik der Mehrheit ist die folgende: 5 Rappen sind tragbar, und bei 3 Rappen mehr geht es nicht.

Das ist aus folgendem Grund nicht nachvollziehbar: im Ausland sind Benzinpreise, die 15 bis 35 Rappen höher sind als bei uns, auch tragbar. Und wir diskutieren hier über 3 Rappen. Zusätzlich bezahlt der ausländische Automobilist in seinem Land Autobahngebühren, und wir bezahlen eine bescheidene Autobahnvignette. Wenn man von einer Tragbarkeit spricht, dann sind entweder 5 Rappen nicht tragbar, oder dann sind eben auch 8 Rappen tragbar.

Hingegen haben wir beim Mehrheitsantrag punkto Mehrwertsteuer eine ganz eigenartige Überwälzung, indem der Strassenbenützer – auch der ausländische – hier diesen Beitragsanteil zwar nicht bezahlt, aber über die Mehrwertsteuer wird vor allem jeder Schweizer Haushalt dennoch belastet. Das trifft z. B. den AHV-Bezüger, der kein Auto hat und das öffentliche Verkehrsmittel brauchen muss, das wir mit diesen 0,1 Prozent Mehrwertsteuer zudem noch verteuern. Das sind Verschiebungen, die nach meiner Meinung nicht rational begründbar sind.

Wenn wir uns fragen, was wir hier für einen Handel machen, zu welchem Preis, dann muss ich nochmals an ihr finanzpolitisches Gewissen appellieren. Wir beschreiten mit diesem Handel einen finanzpolitisch höchst problematischen Weg. Ich meine: Es geht heute beinahe um den Tatbeweis, ob wir es mit der wichtigsten staatspolitischen Aufgabe, der Sanierung der Bundesfinanzen, ernst meinen, ob wir hier, bevor wir das Mehrwertsteuergesetz haben, Klarheit darüber schaffen, dass diese wichtige Steuer nicht für irgend etwas Beliebiges zweckgebunden werden soll.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wie das angetönt worden ist, könnte man tatsächlich zur Meinung kommen, je länger die Räte über diese Vorlage reden bzw. sie zerreden und je länger das Hin und Her und «Hick und Hack» dauern, desto geringer seien die Chancen beim Volk, komme nun diese Vorlage aus den Räten, wie sie wolle.

Ich habe hier meine Pflicht zu erfüllen und will bei etwas Unbestrittenem einsteigen, nämlich beim Dieseltreibstoff, soweit dieser Punkt nicht bereits kommentiert worden ist. Dieses Einschleibsel ist von der Kommission einhellig gutgeheissen worden; es geht auf einen Antrag von Kollege Uhlmann in der Kommission zurück. Der Bundesrat soll in Absatz 2 Litera c die Kompetenz erhalten, den Dieseltreibstoff von der Erhöhung um die 5 Rappen ganz oder teilweise auszunehmen. Warum dies? Die LSVA wird sich, wie wir ja wissen, je nach Belastungshöhe auch für den Binnengütertransport verteuern bis massiv verteuern auswirken. Aber das ist – dies an die Adresse all jener, die das noch kritisieren – der Wille des Verfassungsgebers, den wir umzusetzen haben. Nur das Volk kann dann in der Referendumsabstimmung noch nein sagen.

Diese Mehrbelastung wird beim besonders hohen Dieselpreis – verglichen mit dem Benzinpreis – noch spürbarer werden. Wir haben im Vergleich zu den umliegenden Ländern – Herr Maissen hat es bereits dargelegt – ohnehin bereits wesentlich höhere Dieselpreise. Diese Differenz soll nicht noch vergrössert werden, eben wegen der Rücksichtnahme auf das Transportgewerbe und die KMU.

Der Einnahmefall wird bei einer Lösung mit einem Zuschlag auf den Benzinpreis von 5 Rappen pro Liter auf grössenordnungsmässig 50 Millionen Franken pro Jahr geschätzt, wenn wir diese Dieselpreisprivilegierung dem Bundesrat in die Hand legen. Dieser Ausfall liegt innerhalb des Streubereiches der Schätzungen des Gesamtertrages der LSWA bei 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer, ab 2005 für «40-Töner» bei 3 Rappen.

Diese leichte Korrektur via Diesel ist – das ist auch die Meinung der Kommission – der Akzeptanz dieser Vorlage in der Volksabstimmung bestimmt nicht abträglich und sollte von uns sowie später auch vom Nationalrat akzeptiert werden. Der Bundesrat kann gemäss dieser Formulierung von der Kompetenz auch nur teilweise Gebrauch machen und die ganze Frage schliesslich unter einem breiten volkswirtschaftlichen Aspekt würdigen.

Nun komme ich – ich bemühe mich, kurz zu bleiben – zur Kommentierung der Minderheits- und Einzelanträge, wobei ich nicht verhehlen kann, dass mir verschiedene Ausführungen und Stossrichtungen in diesen Anträgen – vor allem der Damen Leumann und Spoerry und meines Nachbarn zur Linken, Herrn Merz – nicht unsympathisch sind. Aber ich habe hier die Meinung der Kommissionsmehrheit zu vertreten; und diese Meinung ist auch nicht von schlechten Leuten.

Ich wiederhole einleitend nochmals die Eckpunkte des Finanzierungssystems: Wir sind uns unter den Räten einig, dass die Bundeskasse dem rechtlich unselbständigen Fonds Vorschüsse zur Deckung der anfänglichen Investitionsspitzen gewähren kann. Das bringt finanzielle Risiken mit sich, denn gemäss Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe e darf sich der Bund höchstens zu 25 Prozent der Projektkosten auf dem Kapitalmarkt verschulden. Wegen der Vorschüsse an den Fonds wird aber diese Limite vorübergehend – und je nach Finanzierungskonzept dauernd – überschritten.

Da nun der Bund dem Fonds über eine sehr lange Zeit Geld leiht, stellt sich, wie bereits in meinem vorherigen Votum angetönt, die Frage, bis zu welcher Höhe und wie lange der Bund das Rückzahlungsrisiko aus dem Fonds tragen will. Es geht also um die Höhe der Gesamtverschuldung des Fonds gegenüber dem Bund, einerseits aus Darlehen gemäss Buchstabe e, die auch über den Fonds laufen – wertneutral –, sowie aus den Vorschüssen an den Fonds andererseits, zur Abdeckung der Investitionsspitzen.

Es ist im höchsten Interesse der Bundeskasse – das hat uns Bundesrat Villiger immer wieder gesagt –, dass die Überschreitung der kritischen Grenze von 4,2 Milliarden Franken gemäss Entwurf des Fondsreglementes und die Überschreitung der totalen, kumulierten Schuld von 7 Milliarden Franken so kurze Zeit wie möglich andauern; dies im Interesse des Fonds und im Interesse der Bundesfinanzen sowie im Interesse der Rückzahlung dieser Vorschüsse an die Bundeskasse.

Das bedeutet in Gottes und Finanzministers Namen, dass wir die Finanzierung möglichst breit abstützen und dass wir uns nicht allzusehr – Herr Bisig – auf die LSWA verlassen. Die Variantenrechnungen für die FÖV-Vorlage gehen im übrigen alle von 1,6 Rappen im Jahr 2001 und von 2,5 Rappen im Jahre 2005 aus. Aber wie wir seit gestern und auch aus der heutigen Zeitungslektüre wissen – ich beziehe mich auf die «NZZ» –, sind die Strassenfiskalität der LSWA und erst recht jene der ATA, wie wir sie uns heute vorstellen, durch die bilateralen Verhandlungen mit der EU längst nicht abgesichert. Also ist hier Vorsicht am Platze, wenn man immer wieder die LSWA in die Diskussion einbringt.

Denken Sie also immer an diese «Buckel» in den graphischen Darstellungen zur Entwicklung der Vorschüsse aus der Bundeskasse an den Fonds. Sie dürfen nicht zu hoch werden und nicht zu lange dauern. Das ist meine Sorge, auch als Finanzpolitiker.

Zu den Einzelanträgen: Der Antrag Merz wie auch die Anträge Leumann und Spoerry wollen von einer Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 Rappen pro Liter Treibstoff absehen. Herr Merz will auch vom Mehrwertsteuerpromille absehen, und Frau Spoerry will dieses nur subsidiär einsetzen. Wenn ich die Anträge richtig einordne, geht es überall primär

darum, diese Finanzierungsvarianten mit dem Antrag der Minderheit I (Bisig) – der den Löttschbergtunnel in eine spätere Phase verschiebt, das ist der Kern dieses Antrages – zu kombinieren und ihm jetzt schon zum Durchbruch zu verhelfen. Das ist keine böswillige Absicht; sie ist bis zu einem gewissen Grade sogar nachfühbar.

Nach Rücksprache mit den Spezialisten des Eidgenössischen Finanzdepartementes würde dieses Paket von Varianten, von denen jede wieder etwas anders ist, dazu führen, dass der Plafond der Vorschüsse, eben diese 4,2 Milliarden Franken, bei weitem überschritten würde. Es müsste mit einer maximalen Bevorschussung von über 9 Milliarden Franken im Jahre 2015 gerechnet werden.

In der Anfangszeit würden zwar bei der Variante der Minderheit I jährlich 300 bis 350 Millionen Franken für den Löttschberg auf die Zeit nach 2007 verschoben. Dies genügt aber nicht, um den beträchtlichen Einnahmefall wettzumachen. 5 Rappen Benzin Zoll weniger bedeuten 250 Millionen Franken weniger pro Jahr, und die Streichung von 0,1 Promille Mehrwertsteuer bedeutet 200 Millionen Franken weniger pro Jahr; total wären das also beim Antrag Merz jährlich gut 450 Millionen Franken weniger.

Die Verschiebung des Löttschbergastes um einige Jahre, in der Kompetenz des Bundesrates, würde nicht genügen, damit die Bevorschussungsgrenze im Fonds eingehalten werden könnte. Die vollständige Rückzahlung der Vorschüsse aus dem Fonds würde bei der extremsten der Varianten, die wir jetzt diskutieren, nicht vor 2030 stattfinden, d. h. 15 bis 20 Jahre später als in der Variante Ihrer Kommission. Fazit: Weder der Antrag Merz noch der Antrag Spoerry mit der Subsidiarität des Mehrwertsteuerpromilles, noch die Variante Leumann sind vor dem Hintergrund der Vorschussmechanik, die ich Ihnen dargelegt habe, tragbar.

Nun noch zu den beiden Anträgen Leumann im speziellen: Das Konzept Leumann sieht einerseits den Verzicht auf die 5 Rappen pro Liter Erhöhung der Mineralölsteuer und andererseits die Verschiebung der Realisierung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» vor. Diese zweite Etappe darf offenbar erst in Angriff genommen werden, wenn die im Fondsreglement vorgesehene Vorschusslimite nicht überschritten wird.

Nun hat Frau Leumann selber gesagt, diese werde auch dann, bei einer Hinausschiebung, überschritten. Gemäss den Angaben des Eidgenössischen Finanzdepartementes bewirkt diese Variante bei einem Verzicht auf die 5 Rappen Benzinpreiszuschlag in jedem Falle eine Überschreitung der Vorschusslimite, und zwar wäre sie gegenüber der Variante Ihrer Kommission um etwa 2 Milliarden Franken höher. Das zeitliche Hinausschieben der Realisierung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» löst also das Problem der anfänglichen Kumulation der wichtigsten Bauwerke – Gotthard, Löttschberg und erste Etappe von «Bahn 2000» – und jenes der daraus folgenden, rapid wachsenden Bevorschussung nicht.

Zum Minderheitsantrag Maissen: Ich muss einleitend die Variante der Kommissionsmehrheit noch etwas erläutern. Sie beantragt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen, indessen die Erhöhung um 0,1 Prozent bei der Mehrwertsteuer insofern zu präzisieren, als dieser Zuschlag von 0,1 Prozentpunkten für sämtliche Sätze der Mehrwertsteuer gilt, also auch für die reduzierten Sätze von 2 Prozent für lebensnotwendige Güter und Dienstleistungen bzw. von 3 Prozent für Tourismusdienstleistungen. Damit unterscheidet sich diese Lösung von derjenigen beim zusätzlichen AHV-Mehrwertsteuerprozent, wo sich die vorberatende Kommission unter dem Vorsitz von Herrn Schiesser für eine proportionale Erhöhung mit tieferen Sätzen ausgesprochen hat; damit fällt dann die Erhöhung bei den tieferen Sätzen geringer aus.

Da haben wir also ein anderes Konzept. Es ist bisher unbestritten geblieben, und ich bitte Sie, in diesem Punkt der Kommissionsmehrheit bzw. der in diesem Punkt geschlossenen Kommission zu folgen.

Der Antrag der Minderheit Maissen will keinen Einbezug der Mehrwertsteuer in das Finanzierungskonzept, will aber den Benzinpreiszuschlag bis auf 8 Rappen erhöhen können.

Darüber ist genug hin und her diskutiert worden. Herr Maissen hat recht: Im finanziellen Ergebnis läuft der Antrag auf das gleiche hinaus wie der Antrag der Kommissionmehrheit. 1 Rappen Mineralölsteuerzuschlag macht 60 Millionen bzw. 55 Millionen Franken aus, wenn man den Diesel berücksichtigt, und 0,1 Prozent Mehrwertsteuer machen 200 Millionen Franken aus.

Aber – das ist ein gewichtiger Punkt, den ich nochmals herausheben möchte – der Antrag der Minderheit Maissen erhöht die Strassenlastigkeit und damit die Gefährdung für das Gesamtpaket in der Volksabstimmung. Die Strassenlastigkeit ist immer wieder als Fallgrube für die Vorlage in der Volksabstimmung bezeichnet worden. Der Antrag der Minderheit Maissen missachtet – Herr Danioth hat darauf hingewiesen – die von der Mehrheit geforderte und begründete breite Palette von Finanzierungsmitteln.

Ich muss Sie daher bitten, sowohl den Antrag der Minderheit Maissen als auch die Anträge Merz, Spoerry und Leumann in allen ihren Verästelungen abzulehnen, aber daran zu denken, wenn Sie jetzt abstimmen, dass auch die Variante der Minderheit I (Bisig) mit «gerupfter» Finanzierung ihre Schwächen zeigt. Es ist nicht so, dass die Variante der Minderheit I – ohne weiteres, mir nichts, dir nichts – den Verzicht auf einzelne von der Kommissionmehrheit vorgeschlagene Finanzierungsquellen rechtfertigen könnte.

Cavadini Jean (L, NE): Je me permets quelques remarques à l'issue d'un long débat, où nous n'avons pas entendu d'interventions en français, à l'exception de celle de M. Marty. J'aimerais rappeler trois points:

1. Si nous continuons, dans notre Chambre, à vouloir la solution du réseau que nous avons souhaitée, il convient d'assurer son financement – vous voudrez bien me pardonner cette évidence.

2. Or, seules les variantes de financement qui assurent la réalisation peuvent entrer en ligne de compte, selon moi. M. Loretan vient de dire avec beaucoup de pertinence, mais il y a plus d'un quart d'heure, que plus nous parlons, moins le peuple nous écouterait. J'ai l'impression que le peuple va devenir complètement sourd, parce que nous hésitons, nous balançons entre la surtaxe sur les carburants, le recours à quelques décimales de TVA, faisant ainsi des propositions alternatives et qui s'excluent. Je vous rends attentifs aux conséquences d'une décision qui se réfugierait derrière l'hésitation d'un choix que nous devons faire, sinon nous aboutissons à un constat d'impuissance et à la mutilation d'un projet national, à l'irrespect d'une promesse que nous avons faite à l'Europe.

3. Si nous parvenons à la conclusion que nous n'avons pas assez d'argent pour envisager la réalisation de la totalité de ce projet, on voit bien la perfidie qui pourrait surgir et qui consisterait à dire: «Eh bien, voilà, puisque nous n'avons pas assez d'argent pour deux tunnels, il faut nous résoudre à n'en faire qu'un.» Dans ce cas-là, lequel choisissons-nous? J'attends la réponse dans une petite heure.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich möchte zunächst daran erinnern, dass wir jetzt nur über eine von vier Säulen der Finanzierung für die Grossprojekte diskutieren. Auch beschlossen sind und nicht mehr zur Diskussion stehen die 25prozentige Verschuldung, dann die 25 Prozent aus der Treibstoffzollkasse und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Zur LSVA muss ich sagen, dass berechnet wurde, dass wir bei einer LSVA von 2,5 Rappen – also nicht von 1,6 Rappen, das war ein kleiner Irrtum – für die Fertigstellung des Werkes entweder 10 Rappen auf Benzin benötigen, wenn Diesel ausgenommen wird, 8 Rappen, wenn Diesel dabei ist, oder 0,2 Prozent Mehrwertsteuer. Entweder das eine oder das andere. Die Mehrheit hat eine Kombination gemacht. Ich komme nachher noch darauf zurück.

Nun liegen folgende Anträge vor: Die Mehrheit will eben diese Kombination, nämlich 5 Rappen auf Benzin, 0,1 Prozent Mehrwertsteuer, beides miteinander. Die Minderheit Maissen will nur 8 Rappen auf Benzin und sonst nichts. Der

Antrag Merz will weder noch. Das würde bedeuten – es wurde auch gesagt –, dass vorerst auf den Lötschberg verzichtet würde. Das ist der Klartext des Antrages Merz.

Der Antrag Leumann will keine Benzinbelastung, aber 0,1 Prozent Mehrwertsteuer und dafür die Realisierung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» nach hinten schieben. Der Antrag Spoerry will keine Benzinbelastung, dafür maximal 0,1 Prozent Mehrwertsteuer.

Ich muss schon jetzt sagen: Dieses Maximum wird sicher in Anspruch genommen werden müssen. Das ergab sich aus der Diskussion deutlich, und es ist Ihnen allen klar: Finanzierung und Bauprogramm haben etwas miteinander zu tun. Der Antrag Merz und allenfalls auch der Antrag Spoerry berühren letzten Endes das Netzprogramm. Es ist ganz klar, dass die Netzvariante nicht durchgeführt werden könnte, wenn der Antrag Merz durchkäme.

Frau Spoerry, auch Ihr Antrag hätte eine Auswirkung auf das Bauprogramm. Sie haben nur nicht so klar gesagt, welche Sie haben das offengelassen. Er hätte aber einen Einfluss auf die Netzvariante – wie der Antrag formuliert ist, ist offen, welchen –, weil maximal 0,1 Prozent Mehrwertsteuer für die Finanzierung eben nicht genügen würden.

Was die Netzvariante angeht, muss ich einmal mehr festhalten, dass sie deswegen gewählt und von Ihrem eigenen Rat und vom Nationalrat ja bereits einmal beschlossen wurde, weil damit sämtliche Regionen in diesem Land dieselben Chancen erhalten.

Sie müssen sehen, dass die Bahninfrastruktur seit vielen, vielen Jahrzehnten nicht renoviert worden ist. Wir haben aber in die Flugzeuge, in den Luftverkehr und in die Flugplätze sehr viel Geld gesteckt; wir stecken in die Autobahnen und in die Hauptstrassen ebenfalls sehr viel Geld; wir stecken heute noch jährlich 1,6 Milliarden Franken in den Nationalstrassenbau und -unterhalt. Diese Infrastruktur wird ausgebaut und stetig erneuert, während die Bahninfrastruktur sehr lange finanziell vernachlässigt worden ist.

Es geht bei diesen vier Grossprojekten eben auch darum! Davon soll nicht nur eine Strecke – der Gotthard – profitieren können, sondern die ganze Schweiz, alle Regionen.

Die Tatsache, dass Ihr Rat sich bereits einmal für die Netzvariante ausgesprochen hat und dass der Nationalrat und der Bundesrat das getan haben, zeigt uns, dass in einer Volksabstimmung nur die Netzvariante Aussicht auf Erfolg hat.

Ich sage nicht, dass sie es sehr leicht haben wird, keineswegs; das gibt keine leichte Abstimmung. Aber: Wenn Sie die Netzvariante herausbrechen oder wenn Sie nur schon eine Etapplerung des einen oder anderen Basistunnels in Kauf nehmen, dann hat diese Vorlage überhaupt keine Chance! Wenn sie überhaupt keine Chance hat, dann sind der Alpenschutzartikel – Verfassungsrecht – und der Transitvertrag – eine völkerrechtliche Verpflichtung, die dieses Land eingegangen ist – nicht umzusetzen. Es geht darum, dass Nutzen und Lasten des öffentlichen Verkehrs gleichermaßen auf das ganze Land verteilt werden, auf alle Regionen.

Nun erlauben Sie mir eine Bewertung der verschiedenen Anträge, über die Sie jetzt gleich abstimmen können:

Den Antrag Merz lehne ich als Vertreter des Bundesrates ganz klar ab, weil er zur Folge hätte, dass die Netzvariante nicht durchgeführt würde.

Der Antrag Spoerry brächte diesbezüglich ebenfalls eine Ungewissheit; deshalb muss er abgelehnt werden.

Zur Diskussion stehen noch der Antrag der Minderheit Maissen auf der einen Seite, der eine Finanzierung nur mit Benzinträgen vornehmen will, der Antrag Leumann auf der anderen Seite, der nur eine Finanzierung über die Mehrwertsteuer vorsieht, und schliesslich der Kompromissantrag der Mehrheit der Kommission.

Zum Antrag der Minderheit Maissen: Das ist an und für sich der logischste Antrag. Das ist auch der Antrag, den der Bundesrat ursprünglich selbst in seiner Finanzierungsvorlage gehabt hat. Die Finanzierung über Benzinrappen führt erstens einmal dazu, dass auch ausländische Benützer unserer Strassen mitbezahlen, und sie trägt der Tatsache Rechnung, dass auch die Strassenverkehrsteilnehmer ein Interesse



daran haben, dass der Güterverkehr auf die Schiene geht, damit sie dann auf den Strassen noch freier sind und diese Strassen benützen können.

Dass die Mehrheit einen Kompromiss gefunden hat, weil sie davon ausgeht, dass eine ausschliessliche Belastung der Strassenverkehrsteilnehmer auf wenig Akzeptanz stossen würde, ist eine politische Frage, die immerhin schon so signifikant ist, dass sich der Bundesrat – ich weiss: zur Enttäuschung des Sprechers der Minderheit – dieser Mehrheit anzuschliessen vermag, weil sie ein Indiz für die Akzeptanz in der Volksabstimmung sein wird. Sie können sagen, das sei opportunistisch, aber ein Stück Opportunismus gehört zur direkten Demokratie. Wir sind ja daran, eine mehrheitsfähige Lösung zu suchen.

Der Antrag Leumann würde von jeder Benzinbelastung absehen. Er würde zu einer kurzfristigen Überschreitung der im Fondsreglement – das Sie zwar noch nicht im Detail kennen – vorgesehenen Plafondierung führen. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: So furchtbar schlimm wäre das nicht; es wäre etwa eine 10prozentige Erhöhung zwischen den Jahren 2005 bis 2009. Ich will ehrlich sagen, dass jemand, der finanzrechtlich oder als Vertreter der Finanzen denkt, das vielleicht als schlimmer ansieht als ich, der ich lieber «baue» und mich nicht so sehr um die Finanzierung kümmerge. Dennoch scheint mir, dass der Antrag der Mehrheit eigentlich eine Mittellösung zwischen diesen beiden Anträgen, dem Antrag Leumann und dem Antrag der Minderheit, wäre, der Sie durchaus zustimmen könnten.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire
Für den Antrag der Mehrheit 36 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 7 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag der Mehrheit 28 Stimmen
Für den Antrag Merz/Leumann/Spoerry 14 Stimmen

Art. 23 Abs. 2 Bst. f
Antrag der Kommission
Mehrheit

f. sämtliche in Artikel 8 der Übergangsbestimmungen sowie nach Artikel 41ter BV und 8ter der Übergangsbestimmungen festgesetzten Sätze der Mehrwertsteuer (inklusive Zuschlag) um 0,1 Prozentpunkt erhöhen;

Minderheit
(Malssen, Rhyner, Schüle)
Streichen

Antrag Merz
Streichen

Antrag Spoerry
f. den Ertrag einer um 0,1 Prozent erhöhten Mehrwertsteuer verwenden, soweit die Finanzierungsquellen gemäss den Buchstaben a, b, d und e nicht ausreichen, um die Projektkosten zu decken;

Art. 23 al. 2 let. f
Proposition de la commission
Majorité
f. augmenter de 0,1 point tous les taux de l'impôt sur la valeur ajoutée (y compris le supplément) prévus à l'article 8 des dispositions transitoires et fixés selon l'article 41ter cst. et l'article 8ter des dispositions transitoires;

Minorité
(Malssen, Rhyner, Schüle)
Biffer

Proposition Merz
Biffer

Proposition Spoerry

f. augmenter l'impôt sur la valeur ajoutée de 0,1 pour cent et en utiliser le produit, si les ressources prévues aux lettres a, b, d et e ne suffisent pas à couvrir les dépenses.

Malssen Theo (C, GR), Sprecher der Minderheit: Nach meiner Auffassung entfällt der Antrag der Kommissionsminderheit. Das war ein Konzept.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire
Für den Antrag der Mehrheit 23 Stimmen
Für den Antrag Spoerry 17 Stimmen

Definitiv – Définitivement
Für den Antrag der Mehrheit 27 Stimmen
Für den Antrag Merz 14 Stimmen

Art. 23 Abs. 2 Bst. d, e
Antrag der Kommission
Bst. d
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Bst. e
e. den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das

Art. 23 al. 2 let. d, e
Proposition de la commission
Let. d
Adhérer à la décision du Conseil national
Let. e
e. du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Der Nationalrat hat in den Buchstaben d und e in der Sache nichts Neues beschlossen, hat indessen mit diesen beiden Buchstaben etwas, das in der Fassung von Bundesrat und Ständerat bislang im Alpen transitbeschluss – in Artikel 15 Absätze 2 und 3 sowie in Ziffer II – geregelt war, neu in Artikel 23 Absatz 2 der Übergangsbestimmungen der Verfassung aufgenommen. Damit hat man nun die gesamte Finanzierung der vier Eisenbahn-Grossprojekte in der Verfassung.

Zum einen handelt es sich bei Litera d um die 25 Prozent der Projektkosten für die Neat zu Lasten der Treibstoffzollkasse und zum anderen bei Litera e um die auf 25 Prozent der Gesamtaufwendungen begrenzte Verschuldungsmöglichkeit für die Neat, «Bahn 2000» und den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz, ohne die Lärmsanierungen. Wir haben wegen der Vollständigkeit, die nunmehr bei der Aufzählung der Finanzierungsquellen erzielt worden ist, im Ingress zu Absatz 2 bereits auf das Wort «teilweise» in bezug auf die Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte verzichtet.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 2 Bst. g
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 23 al. 2 let. g
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Mit dem Nationalrat ist Ihre geschlossene Kommission der Ansicht, dass diese interessante Option der Privatfinanzierung offengehalten werden muss, dies durch die Aufnahme eines neuen Buchstabens g in Absatz 2, zurückgehend auf einen Antrag von Nationalrat Ratti.

Ein von unserem ehemaligen Kollegen Werner Jauslin präsiertes Komitee befasst sich mit der Möglichkeit einer ganzen oder teilweisen privaten Finanzierung, insbesondere des Baus des Basistunnels oder der Basistunnels.

Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat seinen ursprünglichen Widerstand gegen diese Art der Finanzierungsmöglichkeit aufgegeben hat, sonst hätte er wohl die SBB nicht dazu gedrängt, eigens die Tochtergesellschaft Alptransit Gotthard AG zu gründen, allerdings mit den SBB als Mehrheitsaktionärin. Die analoge Konfiguration für den Bau der Alpentransversale ist ja auch auf Seite der BLS seit längerem vorhanden. Mit diesen beiden Modellen kann Privatkapital in die neu formierten Bauträgerschaften eingebracht werden. Zu denken ist an Mischfinanzierungen zwischen öffentlicher Hand und Bankenkonsortien, dass sich alle Unternehmer, die Neat-Aufträge erhalten, in Form eines Vergabeprozents in dieser Höhe am Aktienkapital beteiligen. Es ist eine alte Erfahrung: Sobald privates Risikokapital beteiligt ist, lassen sich die Erstellungskosten minimieren, da erfahrungsgemäss Private günstiger bauen als die öffentliche Hand.

Auf der Fahne ist textlich eine kleine Korrektur vorzunehmen, indem in Litera g das Wort «Private» mit einem Grossbuchstaben eingeleitet werden muss. Ich habe das im Amtlichen Bulletin des Nationalrates nachkontrolliert. Es geht also um private Personen einerseits, das können natürliche oder juristische Personen sein, und um internationale Organisationen andererseits.

Ich bitte Sie um Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 3

Antrag der Kommission

.... in den Fonds eingelegt. Der Bund kann dem Fonds Vorschüsse gewähren. Das Parlament

Art. 23 al. 3

Proposition de la commission

.... la même année. La Confédération peut octroyer des avances au fonds. Le Parlement

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Hier stehen wir nun vor dem vielzitierten und oft bemühten, rechtlich unselbständigen Fonds, über den die gesamte Finanzierung der vier Grossprojekte laufen soll. Das Konzept dieses Fonds kam aus Ihrer vorberatenden Kommission und wurde vor einem Jahr hier beschlossen. Der Nationalrat stimmte grundsätzlich zu, kam indessen zur Meinung, dass Details in einem Fondsreglement in Form eines allgemeinverbindlichen, nicht referendumspflichtigen Bundesbeschlusses zu regeln seien; nicht referendumspflichtig deshalb, weil dieser Fondsbeschluss ja auf einem bereits der Volksabstimmung unterliegenden Erlass auf Verfassungsstufe beruht.

Dieser Konzeptanpassung kann zugestimmt werden. Wir können damit die Verfassung textlich entlasten. Ihre Kommission beantragt indessen – gestützt auf einen Hinweis der Eidgenössischen Finanzverwaltung –, die Möglichkeit, dem Fonds aus der Bundeskasse Vorschüsse zu gewähren, explizit in den Text von Absatz 3 aufzunehmen. Ohne dies gilt, streng formalrechtlich betrachtet, die nunmehr in Absatz 2 Litera e festgelegte maximale Verschuldungslimite von 25 Prozent.

Wie wir ja wissen, werden neben diesen Darlehen durch die Bundeskasse an die Bahnen Vorschüsse an den Fonds notwendig sein, um die anfänglichen Investitionsspitzen abzudecken. Damit wird der gesamte Verschuldungssatz des Fonds temporär über 25 Prozent liegen. Dies muss in der Verfassung ausdrücklich festgehalten sein. Dies ist die Auffassung der Eidgenössischen Finanzverwaltung in Absprache mit dem Bundesrat für Justiz. Bundesrat und Kommission können sich dem anschliessen. Die Konditionen der Bevorschussungen sind im Fondsreglement zu umschreiben, ebenfalls die Frage der Verzinsung.

Nun könnte man da misstrauisch werden und sagen, hier wolle sich der Bundesrat durch die Hintertüre hinausschleichen, damit er einen einmal überschüssigen Fonds nicht mit Zinsen aus der Bundeskasse alimentieren muss. Diese Gefahr ist natürlich minim. Ich zitiere den Vorsteher des EVED,

Herrn Bundesrat Leuenberger, im Nationalrat, provisorische Fassung des Amtlichen Bulletins vom 23. Juni 1997, Seite 21/22. Er hat die Verzinsungspflicht klausulliert akzeptiert: «Der Bundesrat hat nicht erklärt, er sei nicht damit einverstanden, dass in diesem Reglement die Verzinsung aufgenommen werde. Wir sehen dort tatsächlich eine Verzinsung vor. Im übrigen ist die Sache nicht so wichtig, weil es in dieser Frage kaum dazu kommen wird, dass die Kasse in den schwarzen Zahlen ist.» Da dürfte er recht bekommen. Mit dieser Begründung bitte ich Sie, dem Antrag der Kommission zu Absatz 3 zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 4

Antrag der Kommission

.... geregelt. Für jedes Grossprojekt als ein Ganzes sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen. Beim Neat-Projekt bilden die einzelnen Bauphasen Bestandteil des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses. Die eidgenössischen Räte bewilligen die erforderlichen Mittel mit Verpflichtungskrediten. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan.

Antrag Leumann

.... die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan. Die Verwirklichung der zweiten Etappe von «Bahn 2000» erfolgt erst, wenn die Bedingungen über die Bevorschussung gemäss Fondsreglement erfüllt sind.

Art. 23 al. 4

Proposition de la commission

.... de portée générale. Il faut prouver les besoins et le degré de maturité de chaque grand projet en tant que tel. Dans le cadre du projet NLFA, les différentes phases de la construction sont toutes intégrées dans l'arrêté de portée générale. Les Chambres fédérales débloquent les moyens financiers nécessaires en votant des crédits d'engagement. Le Conseil fédéral approuve les étapes des travaux et arrête le calendrier.

Proposition Leumann

.... des travaux et arrête le calendrier. La réalisation de la deuxième étape de «Rail 2000» ne sera effectuée que si les conditions pour un avancement sont remplies conformément au règlement du fonds.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Ich bin gezwungen, Ihnen hier noch den Unterschied zwischen den Fassungen von National- und Ständerat zu erläutern. Zum Antrag Leumann habe ich bereits Stellung bezogen.

Absatz 4 von Artikel 23 ist eine «Erfindung» des Nationalrates. Ihre Kommission hat diesen Absatz 4 im Grundsatz übernommen, ihn jedoch nach den Regeln der Logik neu gruppiert und dabei den Begriff «Grossprojekt» klarer umschrieben sowie beim Neat-Projekt im Gegensatz zum Nationalrat die Auslösung der Bauphasen und den Zeitplan in die Hand des Bundesrates gelegt. Nach unserem Konzept bilden beim Neat-Projekt die einzelnen Bauphasen Bestandteil des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses (Alpentransitbeschluss) in der Kompetenz des Parlamentes, unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums. Die vom Nationalrat in Absatz 4 von Artikel 23 getroffene Regelung für das Neat-Projekt – Bauphasen und Zeitplan in einfachen Bundesbeschlüssen – steht im übrigen im Widerspruch zu Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses in der Fassung des Nationalrates, wo festgelegt ist, dass die zweite Phase mit dem Gotthardbasistunnel und mit der Strecke St. Gallen–Pfäffikon/SZ durch den Bundesrat eingeleitet wird, nachdem die geologischen und technischen Probleme der Plora geklärt sind.

Die Kommission hat auch die Begriffswelt zu klären und zu gruppieren versucht. Ich muss Ihnen das kurz vortragen: Bei den Bauphasen handelt es sich um einzelne Teile von Eisenbahn-Grossprojekten, die für die Realisierung herausgenommen werden können, z. B. die beiden Basistunnels, sodann

Zimmerbergtunnel und Monte-Ceneri-Tunnel, die Strecke St. Gallen–Arth-Goldau usw. Innerhalb der Bauphasen hat man es mit Bauetappen und mit einem Zeitplan zu tun. Für die Strecken innerhalb des Alptransitperimeters, beim Gottard z. B. ist das die Strecke Arth-Goldau–Lugano, spricht man, bezogen auf die Basistunnels, von Zufahrtslinien; ausserhalb dieses Perimeters werden die Begriffe «Zufahrtsstrecken» oder «Anschlussstrecken» verwendet.

Die Formulierung Ihrer Kommission sagt aus, dass die vier Eisenbahn-Grossprojekte in je einem allgemeinverbindlichen, referendumpflichtigen Bundesbeschluss geregelt werden: z. B. Neat-Beschluss, «Bahn 2000»-Konzeptbeschluss. Sodann sagt das Konzept in Absatz 4 aus, dass beim Neat-Projekt die einzelnen Bauphasen Bestandteil dieses Alpentransit- oder Neat- Beschlusses bilden. Weiter wird gesagt, dass die eidgenössischen Räte die Mittel für die einzelnen Eisenbahn-Grossprojekte bzw. die entsprechenden Bauphasen mit Verpflichtungskrediten bewilligen und damit Einfluss auf das Bauprogramm nehmen können. Schliesslich sagt unser Konzept, dass der Bundesrat die Bauetappen innerhalb der Bauphasen und die damit korrespondierenden Zeitpläne, Baubeginn usw., beschliesst.

Wir haben also eine Kaskade von Umsetzungsbeschlüssen, ab Stufe Verfassung bis hinunter auf Stufe Bundesrat, und wir haben nun die entsprechende Begriffswelt diesen Kompetenzbereichen zugeordnet. Das musste zuhänden des Amtlichen Bulletin gesagt werden, auch für das Verständnis der Begriffswelt im Alpentransitbeschluss. Dieses Konzept ist sachlich korrekt und auch von der Stufung der Beschlussfassung her einsichtig. Es entspricht darüber hinaus den Spielregeln unserer halbdirekten Demokratie.

Ich beantrage Ihnen, der Kommission zuzustimmen. Es ist davon auszugehen, dass sich der Nationalrat hier anschliessen kann.

Leumann Helen (R, LU): Ich habe meinen Antrag zu Artikel 23 Absatz 4 bereits begründet und möchte einfach noch einmal sagen, dass – auch wenn wir den Benzinfünfer jetzt dringelassen haben – Sparen nach wie vor oberstes Ziel sein muss. Eine Verschiebung darf nicht die Bauetappen der Neat betreffen, sondern allenfalls die zweite Bauetappe der «Bahn 2000». Daher scheint es mir richtig, dass wir meinen Antrag hier anfügen, besonders, weil er vielleicht eine Brücke zum Nationalrat sein kann, denn der Nationalrat hat ja diesen Benzinfünfer noch nicht beschlossen.

Küchler Niklaus (C, OW): Ich möchte zum Antrag Leumann meine Bedenken und Zweifel äussern, denn ich erachte den Zusatzantrag Leumann in der heutigen Situation aus folgenden Gründen als überflüssig und unzweckmässig:

1. Es ist mir aus Kreisen des öffentlichen Verkehrs bekannt, dass der Bundesrat dem Parlament eine Änderung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» vorlegen muss, da die darin erwähnten vier Neubaustrecken voraussichtlich nicht genau in der beschriebenen Linienführung fertiggestellt werden können. Sowohl Terminierung wie Finanzierungsbedarf müssen dann im Parlament ohnehin mit separaten Bundesbeschlüssen wiederum beschlossen werden. Die aktuelle Diskussion zu diesem Thema ist daher meines Erachtens verfrüht. Es wäre hingegen sinnvoll, wenn der Bundesrat jetzt und heute einen Terminplan für die Botschaft betreffend die zweite Etappe von «Bahn 2000» vorgeben könnte. Damit würden bis zum Jahre 2000 klare Vorgaben auf dem Tisch liegen.

2. Realistischerweise kann mit dem Bau der zweiten Etappe von «Bahn 2000» – einer grossen Investition – nicht vor dem Jahr 2010 gerechnet werden, wie Sie das eigentlich dargelegt haben, weil die politische Meinungsbildung, die Planung und das lange Genehmigungsverfahren nach den bisherigen Erfahrungen mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mindestens zehn Jahre beanspruchen werden. Hingegen wird die zweite Etappe von «Bahn 2000» – das dürfen wir nicht übersehen – kleinere und mittlere Ausbaumodule beinhalten, die das Netz des öffentlichen Verkehrs mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern. Als Beispiel sei

der forcierte Ausbau der Führerstandssignalisierung erwähnt. Als intelligentes Elektroniksystem kann diese bereits ab dem Jahr 2005 für den öffentlichen Verkehr einen sehr hohen Nutzen bringen.

Weshalb sollen solche effizienten Massnahmen bis beispielsweise zum Jahre 2010 blockiert werden?

Der Zusatzantrag Leumann brächte also in dieser Hinsicht eine unnötige Regulierung, eine unnötige Bindung solcher Möglichkeiten, vor allem ein Hinausschieben von Sicherheitsmassnahmen, die wir etwa im Jahre 2004, 2005 dringend nötig hätten.

Ich möchte daher Herrn Bundesrat Leuenberger bitten, zu den negativen Auswirkungen des Antrages Leumann und auch darüber, ob es zweckmässiger wäre, aus verkehrspolitischen und eisenbahntechnischen Gründen auf diese zusätzliche Regulierung zu verzichten, umfassend Auskunft zu geben.

Schliesslich wäre ich Ihnen, Herr Bundesrat, für die Beantwortung der folgenden Frage dankbar: Dürfen wir bis Ende 1999 mit einer Botschaft betreffend die zweite Etappe von «Bahn 2000» rechnen, damit dann die Vorgaben für diese zweite Etappe ab dem Jahr 2000 effektiv auf dem Tisch liegen?

In diesem Sinne möchte ich gegen den Antrag Leumann votiert haben.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich möchte mich nicht zum Antrag Leumann äussern, sondern zur Formulierung von Absatz 4, wie sie die Kommission neu vorschlägt. Ich hatte mit dem ersten Teil etwas Mühe; der Berichterstatter hat einiges geklärt, nur auf einen Punkt, der von mir aus gesehen beim Vollzug einige Schwierigkeiten bringen könnte, ist er nicht eingegangen. Es geht um folgende Formulierung: «Für jedes Grossprojekt als ein Ganzes sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen.»

Wir haben jetzt gemäss Absatz 1 die vier Grossprojekte definiert, und ich frage mich, wie dieser Vollzug konkret gehen soll, denn diese Grossprojekte sind ja miteinander verknüpft und bedingen sich sogar teilweise gegenseitig – «Bahn 2000» und Lärmschutz; wir wollen bekanntlich Synergien ausnützen. Daher meine Frage: Was heisst «als ein Ganzes»? Lassen sich diese Grossprojekte derart einfach trennen und voneinander abgrenzen? Ist diese Einfügung nicht überhaupt überflüssig?

Ich glaube, man könnte dies ohne Schwierigkeiten streichen; denn wenn man es hier belässt – man muss sich den Vollzug dieses ersten Teils von Absatz 4 überlegen –, könnte das beim Vollzug zu Schwierigkeiten führen; ich verweise vor allem auf die Bundesbeschlüsse. Diese Schwierigkeiten sind von mir aus gesehen vorprogrammiert, und nur wenn mich der Berichterstatter bzw. der Bundesrat davon überzeugen kann, dass hier keine Schwierigkeiten entstehen, lassen wir diesen Antrag sein bzw. nehmen wir zuhänden der Materialien eine Klarstellung auf.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Jetzt darf ich mich doch noch zum Antrag Leumann äussern, nachdem sie den Teppich wieder etwas ausgelegt hat.

Worum geht es beim Antrag Leumann? Es ist jetzt nur noch von Absatz 4 die Rede. Es geht nicht etwa um das Herauskippen der nicht besonders konkret definierten zweiten Etappe von «Bahn 2000» aus dem Programm der Finanzierungs-Envelope, aus der Finanzierungsmöglichkeit über den Fonds – wie ich das selber in der Kommission versucht habe –, sondern um ein Hinausschieben.

Wie Herr Küchler – nach meiner Meinung richtig – bemerkt hat, sind die schwergewichtigen Vorhaben von «Bahn 2000», wie der zweite Juradurchstich, ohnehin weit hinten. Entscheidend ist also, so glaube ich, dieses Hinausschieben nicht. Man hätte diese zweite Etappe besser aus dem Programm gekippt und dieses um rund 5 Milliarden Franken entlastet; aber diese Gelegenheit ist vorbei.

Die Bemerkung von Herrn Büttiker bzw. das Motiv zu dieser Bemerkung hat in der Kommission zu Diskussionen Anlass gegeben. Ich glaube mit der Kommission, dass es nötig ist,

im Zusammenhang mit Absatz 4 und dem Bedarfsnachweis den Begriff «Grossprojekt» einzuschränken, zu präzisieren. Wenn «als ein Ganzes» gesagt wird, ist damit der Verweis auf Absatz 1 gemacht. Es geht also um die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, um die «Bahn 2000», erste und zweite Etappe, es geht um den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz, und es geht um die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen. Das sind die vier Grossprojekte, je als ein Ganzes. Damit wollte die Kommission vermeiden, dass bereits auf Verfassungsstufe die Neat z. B. in ihre verschiedenen Teile oder, wie wir jetzt sagen, Bauphasen zergliedert wird. Das kann man wohl versuchen, wie das im Alpentransitbeschluss noch gemacht werden wird.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Antrag Leumann: Er erscheint jetzt, nachdem die 5 Rappen beschlossen worden sind, nicht als zwingend, weil der Bundesrat Ihnen die zweite Etappe von «Bahn 2000» vorlegen kann. Er wird das nach Bedarf, aber auch je nach den finanziellen Mitteln tun.

Hier gleich die Antwort an Herrn Kuchler, der fragt, ob ich zusichern könne, dass die Botschaft für die zweite Etappe von «Bahn 2000» bereits im Jahre 1999 kommt: Nein, das kann ich Ihnen nicht zusichern. Das wird nach dem Jahre 2000 sein. Bedenken Sie, dass die Fertigstellung der ersten Etappe von «Bahn 2000» bis ins Jahre 2005 dauert. Es ist nicht so, dass die Botschaft erst nachher kommt, aber 1999 kommt sie noch nicht. Dieses Versprechen kann ich nicht machen, und wenn Sie das den Kreisen des öffentlichen Verkehrs so mitteilen könnten, wäre ich einverstanden. Die Frage Büttiker wurde von Herrn Loretan beantwortet. Diese Formulierung wurde gewählt, damit dieser Absatz unter keinen Umständen so interpretiert werden kann, als ob der Wille zur Etablierung bestehen würde.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Leumann

27 Stimmen
9 Stimmen

Art. 23 Abs. 5, 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 23 al. 5, 6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Präsident: Bevor wir zur Behandlung des Bundesbeschlusses B kommen, darf ich Ihnen eine Mitteilung machen: Herr Rochat möchte die im letzten Jahr begründete Tradition fortsetzen und uns nach Sitzungsschluss im Vorzimmer West zu Vacherin einladen. Es ist mir ein Vergnügen, dazu ein passendes Getränk anzubieten. Vielleicht beeinflusst diese Mitteilung den Fortgang der Beratungen. (*Heiterkeit*)

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Natürlich haben mich der Präsident und Kollege Rochat schon motiviert, mich bei diesem harten oder zuckerförmigen Gestein, das uns noch begegnen wird, möglichst der Kürze zu befleißigen, damit wir spätestens um 13 Uhr zum Käse übergehen können. Ich habe auch hier in bezug auf die Systematik die Bemerkung zu machen, dass der Nationalrat den Bundesbeschluss praktisch vollständig umgebaut hat. Das erklärt die verschiedenen Streichungsanträge gegenüber der Fassung von Bun-

desrat und Ständerat. Auch hier hat sich die Kommission der neuen Systematik anschliessen können. Der Nationalrat hat konsequenterweise, nachdem alle Finanzierungsbestimmungen auf Verfassungsstufe figurieren, all das, was mit der Finanzierung zu tun hat, herausgestrichen, ebenso all das, was nicht mit der Neat zu tun hat – Ausnahmen bilden die Artikel 8bis, 10ter –; wir kommen darauf zurück.

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: In Artikel 2 geht es um eine rein redaktionelle Änderung; wir können sie gemäss Beschluss des Nationalrates «laufenlassen». Artikel 3 wurde gemäss Konzept gestrichen.

Angenommen – Adopté

Art. 4bls

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Schüle

Abs. 1a (neu)

Das Neat-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. Bei der Ausführung ist laufend der bahntechnologische Fortschritt umzusetzen. Im Güterverkehr ist namentlich die optimale Einbindung in die europäischen Bahnkorridore für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UVK) zu verwirklichen.

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4bls

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Schüle

Al. 1a (nouveau)

Le projet de NLFA vise que la Suisse devienne une plaque tournante du trafic voyageurs européen à haute performance. Pour ce faire, il convient de mettre en application les développements techniques des chemins de fer. S'agissant du transport de marchandises, il convient d'intégrer de façon optimale des axes de transport combiné non accompagné dans les réseaux européens de chemins de fer.

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Artikel 4bls mit dem Titel «Neat-Konzept» löst Artikel 3 in der Fassung von Bundesrat und Ständerat ab. Wir haben der Fassung in materiellicher Hinsicht zugestimmt. Wir beantragen indessen, im französischen Text den Ausdruck «projet de la NLFA» durch «concept de la NLFA» zu ersetzen. Versehentlich geht dies aus der Fahne nicht hervor. Es wird generell die Aufgabe der Redaktionskommission sein, die Begriffsweite noch unter die Lupe zu nehmen und nach den von uns jetzt im Verfassungsartikel vorgegebenen, einheitlichen Kriterien zu ordnen.

Inhaltlich ist auf Wunsch der Kommission klarzustellen, dass der hier erwähnte Simplon, der sich zum Teil auf italienischem Hoheitsgebiet befindet, jedoch bis Domodossola – mit Unterhaltungspflicht durch die italienischen Staatsbahnen – von den SBB betrieben wird, vom Finanzierungskonzept nicht erfasst werden kann, da der Simplon nicht Bestandteil des Neat-Perimeters Lötschberg ist. Auch von daher rechtfertigt sich für Artikel 4bis der Randtitel «Neat-Konzept», da sein Inhalt über denjenigen des «Neat-Projektes» stricto sensu hinausgeht; entsprechend soll dann eben im französischen Text auch «concept» stehen.

Zum Antrag Schüle eine Vorbemerkung: Ich finde ihn nicht unnötig. Er ist auch nicht zwingend, dürfte aber einiges zur Akzeptanz primär in der Ostschweiz beitragen. Das sage ich bereits mit Blick auf das nächste Geschäft, «Zulaufstrecken zur Neat. Vereinbarung mit der BRD» (96.061).

Schüle Kurt (R, SH): Ich bin mir natürlich bewusst, dass es immer etwas heikel ist, wenn man als Kommissionsmitglied einen Einzelantrag stellt, und ich entschuldige mich auch dafür.

Sie mögen sich fragen, warum dieser Antrag nicht in der Kommission gestellt worden ist. In der Tat habe ich diesen Mangel im Alpentransitbeschluss erst im nachhinein bei kritischer Durchsicht unserer Entscheide festgestellt: Der Nationalrat hat beim erwähnten Umkrempeln der Entscheide etwas Wichtiges aus dem Bundesbeschluss herausgenommen. Wir – zumindest ich – haben übersehen, was die völlige Streichung von Artikel 3 bedeutet, der Sie soeben stillschweigend zugestimmt haben.

Wir streichen mit dem Buchstaben b in Artikel 3 die Integration der Schweizer Bahnen in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen. Das fällt ganz aus dem Alpentransitbeschluss heraus. Wir streichen mit dem Buchstaben d auch die flankierenden Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Die sehr allgemeine Formulierung in Artikel 1, wo das Ziel umschrieben ist, bietet keinen genügenden Ersatz, sonst hätte der Bundesrat ja schon von sich aus auf Artikel 3 verzichten können. Ich meine, wir sollten der Vorlage in diesem Sinne einen zukunftsgerichteten Touch geben. Die Umschreibung des Neat-Konzeptes gemäss Artikel 4bis in der Nationalratsfassung ist zu knapp ausgefallen. Es sollen drei Akzente hervorgehoben werden: die Drehscheibenfunktion im Personenverkehr, der bahntechnologische Fortschritt, den es umzusetzen gilt, und auch die optimale Einbindung in den europäischen Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) im Güterbereich. Wir wollen primär einmal folgendes unterstreichen:

1. Die Schweiz soll sich zu einer zentralen Drehscheibe des europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs entwickeln. Mit der Einführung des Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs in Europa im Jahre 1981 erlebte die Bahn im Langstreckenbereich eine Renaissance. 1993 wurden bereits 30 Milliarden Personenkilometer in dieser Sparte des Verkehrs zurückgelegt, das sind 11 Prozent des gesamten westeuropäischen Schienenverkehrs. Auch rentabilitätsmässig ist dieser Verkehr für die Bahnen interessant. Die Auslastung der Züge ist mit gegen 80 Prozent überdurchschnittlich hoch.

Der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr gilt als Wachstumsmarkt im Bahnverkehr, und darum ist europaweit ein Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personentransport im Entstehen. Wichtige Wirtschaftsregionen werden schnell, effizient und zuverlässig untereinander verbunden. Bis zum Jahr 2010 wird sich dieses Netz – von heute 2500 Kilometer auf 12 000 Kilometer – verfünffachen. Rund um unser Land herum verlaufen die europäischen Schnellverbindungen – möglicherweise aber eben an der Schweiz vorbei. Auch die bisherige Schlüsselstellung des Gotthards könnte relativiert werden, wenn im Personenverkehr unser Land einfach umfahren würde. Dabei könnten wir dieses europäische Netz auch aus Schweizer Sicht optimal nutzen. Wir könnten uns zu einer zentralen Drehscheibe der wichtigsten europäischen Hochgeschwindigkeitslinien entwickeln, mit entsprechenden Vorteilen für den Wirtschaftsstandort Schweiz und die ganze Volkswirtschaft, auch für den Tourismus.

Diese Bedeutung der Neat, die weit über das Bahntechnische hinausragt, kann nicht klar genug hervorgehoben werden, und das tut eben die Fassung des Nationalrates nicht.

2. Das Neat-Konzept basiert auf dem heutigen Stand der Technik, aber die Betriebsaufnahme wird im günstigsten Fall in zehn bis fünfzehn Jahren erfolgen, und bis dann wird die Entwicklung weitergehen. Wir müssen klar postulieren, dass bei der Umsetzung des Konzeptes der bahntechnologische Fortschritt fortwährend einbezogen und umgesetzt wird. Wenn die Neat fertig ist, soll sie dem modernsten Stand der

Technik entsprechen. Das bedeutet auch eine Herausforderung für die Schweizer Wirtschaft. Die Neat soll ein Vorzeigobjekt für schweizerische Innovationsfähigkeit werden.

3. Im Güterverkehr geht es um die optimale Einbindung in den europäischen Schienenkorridor für den UKV. Die Bahn – Sie wissen es – hat kontinuierlich Transportanteile an die Strasse verloren. Heute versucht man, diese Entwicklung zu korrigieren und damit auch gegen die Staus auf den Autobahnen anzutreten. In der EU hat man berechnet, dass diese Staus die Wirtschaft gegen 200 Milliarden Franken oder 2 Prozent des gesamten Bruttoinlandsproduktes kosten. Mit gutem Grund streben wir darum an, den Güterverkehr auf die Bahn zu verlagern. Ein Instrument ist die rollende Autobahn. Das ist aber eine Übergangslösung, für bestimmte Marktnischen für eine bestimmte Zeit sinnvoll, langfristig aber weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Die Zukunft liegt im UKV, und darauf muss unsere Verkehrspolitik bauen. Den grössten Verlagerungseffekt erzielen wir, wenn wir uns in unserer Verkehrspolitik auf diese entstehenden europäischen Güter-Freeways ausrichten. Das ist auch für die Auslastung der Neat von grosser Bedeutung.

Setzen wir, setzen Sie diesen positiven und zukunftsbezogenen Akzent; das hilft – der Berichterstatter hat es gesagt –, unser Schweizer Volk von diesem Projekt zu überzeugen.

Ich bitte Sie – und verweise auf den Berichterstatter, der auch gesagt hat, dass der Vorschlag «nicht unnötig» sei – um Zustimmung, und ich bitte auch den Bundesrat, diesen Vorschlag wohlwollend entgegenzunehmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Es gehört sich, dass die Kommission etwas zu den Anträgen sagt. Eine kurze, unvollständige Rücksprache mit Kommissionsmitgliedern hat gezeigt, dass der Antrag Schüle, wenn er bereits in der Kommission gestellt worden wäre, mit grosser Wahrscheinlichkeit durchgekommen wäre. Er bringt u. a. eine Klärung, die in bezug auf die Umsetzung modernster Eisenbahntechnologie selbstverständlich ist. Er bringt auch eine Betonung der Komponente Personenfernverkehr; wir sprechen sonst dauernd nur von Güterverkehr unter dem Aspekt der Umlagerung von der Strasse auf die Schiene. Der Antrag darf als überlegt und deshalb beschlusswürdig bezeichnet werden.

Ich empfehle Ihnen Zustimmung zu diesem Antrag für einen neuen Absatz 1a zu Artikel 4bis.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wenn Herr Schüle den Antrag schon in der Kommission gestellt hätte, wäre ihm die Kommission wahrscheinlich auch deswegen gefolgt, weil der Bundesrat folgendes gesagt hätte: Er sei mit der Stossrichtung von Herrn Schüle durchaus einverstanden, wolle aber darauf aufmerksam machen, dass er im Prinzip nur den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen wolle – mit welchen Methoden auch immer – und dass es neben dem Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) auch noch die rollende Landstrasse einerseits gebe, welche er im Gegensatz von Herrn Schüle nicht nur als Übergangslösung ansehe, und den Wagenladungsverkehr andererseits; dass es letztlich der Markt sei, der dann darüber entscheiden müsse, welches Element sich durchsetze. Der Bundesrat hätte weiter gesagt, dass Herr Schüle mit seinem Antrag einer einzigen Methode, nämlich dem UKV, ein Privileg einräume, womit der Bundesrat aber leben könne. Weil Herr Schüle den Antrag in der Kommission nicht stellte, musste ich das jetzt noch nachschieben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Schüle

22 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

2 Stimmen

Art. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 5bis*Antrag der Kommission*

....

– einschliesslich der Verknüpfungen mit den Stammlinien sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau wird teilweise ausgebaut.

Art. 5bis*Proposition de la commission*

....

– aux lignes existantes, ainsi que par une liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard. Le tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau est en partie amélioré.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Wir nähern uns nun wieder dem Zustand, wo Fleisch am Knochen wächst. Artikel 5bis mit dem Titel «Finanzierte Neat-Investitionen» gibt in klarer Gliederung gemäss Konzept Nationalrat Auskunft darüber, was auf den Achsen Lötschberg, Gotthard und Ostschweiz in die Finanzierungs-Envelope einbezogen wird, was also gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung finanziert werden soll.

Zum Abschnitt Gotthard habe ich keine Bemerkungen; zum Abschnitt Lötschberg auf Wunsch der Kommission folgendes: Mit der Formulierung «Anschluss an die Simplonlinie» ist der Südausgang des Lötschberg-Basistunnels bei Raron mit einer Rhone-Brücke, welche die Verbindung mit der SBB-Simplonstammlinie herstellt, gemeint. Dieser Teil ist Bestandteil der Vorlage, also projektmässig und finanziell sichergestellt. Der Autoverlad hingegen, auch hier erwähnt, ist lediglich planerisch sichergestellt, aber nicht finanziert. Er ist ausdrücklich nicht Bestandteil des Neat-Projektes, sondern ist bekanntlich dem Reduktionsprogramm des Bundesrates bei der Neat zum Opfer gefallen.

Zum Abschnitt Ostschweiz: Hier hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zwei Ergänzungen von Bedeutung vorgenommen und damit zwei Differenzen zum Nationalrat geschaffen:

1. Die Verknüpfung des Personenverkehrs zwischen St. Gallen und der Gotthardachse erfolgt auf den Linien der Bodensee-Toggenburg-Bahn, der Schweizerischen Südostbahn und der Schweizerischen Bundesbahnen bis nach Pfäfers/SZ. So die Fassung des Bundesrates und des Nationalrates. Die Kommission ist der Meinung, der vorgesehene Ausbauperimeter sollte bis Arth-Goldau geführt werden, dorthin, wo die Verbindung mit der Gotthardlinie effektiv erfolgt. Diese beschiedene Erweiterung erscheint logisch und macht verkehrstechnisch Sinn. Sie verursacht einen Mehraufwand von 3 bis 4 Millionen Franken.

2. Der Güterverkehr aus dem Rheintal soll über eine irgendwie geartete Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie aus dem Raum St. Gallen/Ostschweiz auf die Gotthardachse geführt werden. Diese Lösung kann geographisch betrachtet vom Hirzel bis zu einem kurzen Bogen Thalwil plaziert werden. Güterverkehr und Personenverkehr werden also differenziert betrachtet, denn niemand denkt daran, den Güterverkehr schwergewichtig über die Höhendifferenzen zwischen St. Gallen und Arth-Goldau zu führen. Diese Linie ist – wie bereits dargelegt – für den Personenverkehr prädestiniert. Ihre Kommission nimmt damit die in der ersten Runde mit dem Antrag Gempferli beschlossene Ergänzung von Artikel 23 Absatz 2 Litera c – damals auf Verfassungsstufe – wieder auf.

Diese Ergänzung ist dann allerdings im Nationalrat – das war der Antrag Hollenstein – mit 118 zu 27 Stimmen klar abgelehnt worden. Diese Konzeptergänzung – Anschluss Ostschweiz – hat Mehrkosten von rund 200 Millionen Franken zur Folge. Wir wissen, dass diese Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ein sehr dezidiert vertretenes Anliegen der Ostschweizer Regierungskonferenz, aber auch des Gotthardkomitees ist. Die Ostschweizer Regierungen stellen sich auf den Standpunkt, dass mit der Berücksichtigung ihres Begehrens die Akzeptanz der Gesamt-

vorlage in der Volksabstimmung in Ihrem Gebiet bedeutend erhöht werden könne.

In Kenntnis der relativ bescheidenen Mehrkosten von rund 200 Millionen Franken beantragt Ihnen Ihre Kommission, hier der, gesamthaft gesehen, bescheidenen Projektausdehnung der Neat zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Noch eine Bemerkung: Es hat eine Aussprache zwischen mir und einer Vertretung der Ostschweizer Kantone, begleitet durch das Gotthardkomitee, stattgefunden. Dort wurde diese Formulierung von seiten der Ostschweizer Kantone eingebracht. Ich bin froh, dass die Kommission das übernommen hat; ich kann diese Neuerung völlig unterstützen.

Angenommen – Adopté

Art. 6–8*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 8bis*Antrag der Kommission*

Abs. 1 Bst. a, c, d

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1 Bst. b

Streichen

Abs. 2

.... Vorhaben erfordern separate allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse.

Art. 8bis*Proposition de la commission*

Al. 1 let. a, c, d

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1 let. b

Biffer

Al. 2

.... à l'article 5bis sont réglés par des arrêtés fédéraux de portée générale distincts.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Zu Absatz 1 Litera b von Artikel 8bis, «Sachplan»: Hier beantragt die Kommission Streichung. Sie ist die Konsequenz aus dem neu formulierten Artikel 5bis, wo nunmehr die «direkte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie» – wie hier formuliert –, unter bewusster Weglassung des Begriffs «Hirzeltunnel», in die Finanzierungsregelung nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung aufgenommen worden ist. Damit ist Litera b obsolet geworden. Die Ostschweiz ist also vom Stadium der Planung in das Stadium der Projektierung und Finanzierung hineingeraten, ohne jede Diskussion – fast ein Wunder, wenn wir uns an die homerischen Debatten von vor einem Jahr erinnern. Aber Wunder können der Neat ja nur gut tun!

Zu Absatz 2: Wir bringen hier mit dem Begriff «allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse» eine präzisierende Einfügung. Dies ist eine logische Konsequenz aus dem neu formulierten Absatz 4 von Artikel 23 der Übergangsbestimmungen, welcher besagt, dass die verschiedenen Eisenbahn-Grossprojekte in allgemeinverbindlichen, referendumspflichtigen Bundesbeschlüssen definiert werden müssen. Projekte, die in Artikel 5bis nicht erwähnt sind, jedoch der Finanzierung gemäss Artikel 23 der Übergangsbestimmungen unterstehen, bedürfen selbstverständlich ebenfalls noch der Umschreibung in allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen. Dies würde beispielsweise später einmal für die sogenannten Zufahrtslinien innerhalb des Alpentransitperimeters bzw. für die Zufahrtsstrecken ausserhalb dieses Perimeters gelten.

Die Zustimmung Ihrer Kommission zu dieser Präzisierung erfolgte mit 7 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Danloth, Maissen)

Titel

Zufahrten

Abs. 1

Im Hinblick auf eine optimale Auslastung und umweltgerechte Ausgestaltung der Neuen Alpentransversale stellt der Bund rechtzeitig die Ergänzung der in Artikel 5bis aufgeführten Vorhaben sicher, namentlich:

a. die Zufahrtslinien zu den Basistunnels;

b. den Ausbau der Anschlussstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden.

Abs. 2

Bei diesen Ausbausritten ist auf die Entwicklung der Technik im Bau und Betrieb von Eisenbahnen, des Lärmschutzes und der Verkehrsnachfrage Rücksicht zu nehmen.

Abs. 3

Der Bund sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen. Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die neuen Linien bis spätestens zur Inbetriebnahme der Zufahrtslinien an.

Abs. 4

Die Finanzierung dieser Ergänzungen und Anpassungen des Neat-Gesamtkonzeptes erfolgt aus dem Fonds gemäss Artikel 23 Absatz 3 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung. Hierzu bedarf es eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses.

Art. 9

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Danloth, Maissen)

Titre

Accès

Al. 1

En vue de garantir une utilisation optimale des capacités de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes ainsi qu'un aménagement tenant compte des impératifs de la protection de l'environnement, la Confédération s'assure à temps que les projets mentionnés à l'article 5bis seront complétés comme il convient par, notamment:

a. la construction des lignes d'accès aux tunnels de base;

b. l'extension des lignes de raccordement aux lignes ferroviaires suisses à travers les Alpes dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays.

Al. 2

La réalisation de ces travaux tiendra compte de l'évolution des techniques dans les domaines de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, de la protection contre le bruit et de l'évolution de la demande en matière de transports.

Al. 3

La Confédération veille à la bonne coordination avec les entreprises de chemin de fer privées. Les CFF et les entreprises concernées ont au plus tard jusqu'à la mise en service des lignes d'accès pour adapter leurs réseaux aux nouvelles lignes.

Al. 4

Ces modifications du concept global des NLFA sont financées par le fonds selon l'article 23 alinéa 3 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Ce financement est régi par un arrêté fédéral de portée générale.

Danloth Hans (C, UR), Sprecher der Minderheit: Alle Jahre wieder! Ich komme mit meinem Anliegen im vollen Wissen, dass es schwierig ist, aber ich bin überzeugt, dass es begründet ist.

Der Nationalrat hat in Artikel 9 eine Bestimmung aufgenommen, wonach «innert nützlicher Frist» der Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sichergestellt und deren Finanzierung geregelt wird. Das ist der Beschluss des Nationalrates.

Die mindestens ebenso wichtigen Zufahrtslinien, d. h. die Strecken innerhalb des Neat-Perimeters – Arth-Goldau bis Lugano beispielsweise bei der Gotthardlinie, Analoges gilt für den Lötschberg –, wurden weggelassen. Für die Anschlussstrecken im Mittelland und die Zufahrtslinien zu den Basistunnels genügt der blosse Verweis auf den Sachplan nach Artikel 8bis nicht, sondern beide stellen letztlich Bestandteile des Neat-Gesamtkonzeptes dar.

Leider hat der Nationalrat die von mir im ersten Durchgang eingebrachte und von unserem Rat – wofür ich nochmals herzlich danke – beschlossene Bestimmung von Artikel 23 Absatz 2 Litera e der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung gestrichen, wonach zum Gesamtkonzept der Neat auch leistungs- und umweltgerechte Zufahrtslinien zu den Basistunnels gehören. Mit Recht wurde zwar eingewendet, die Frage von Zufahrtslinien gehöre nicht in die Verfassung und stelle auch nicht die erste Dringlichkeit dar; dem stimme ich selbstverständlich zu. Sie aber ganz zu streichen wäre ebenso verfehlt.

Der Minderheitsantrag berücksichtigt nun die nationalrätliche Ergänzung, nämlich sowohl bezüglich der Anschlussstrecken wie auch bezüglich der Zufahrtslinien. Er zeigt in einer klaren Gliederung den ergänzenden Charakter auf und lässt durchaus offen, in welcher Form dieses Erfordernis der Zufahrtslinien erfüllt werden kann.

Wir sind beispielsweise im Kanton Uri immer noch bei der Diskussion über eine Berg- oder eine Talvariante. Es gibt aber auch andere Möglichkeiten auf anderen Strecken, anstelle von neuen Linien z. B. auch Verstärkungen und dergleichen. Ausdrücklich ist in Absatz 4 festgehalten, dass die Finanzierung zwar ebenfalls mit Fondsmitteln zu erfolgen hat, da der sachliche Zusammenhang besteht, dass es aber für die noch wenig konkreten Projekte eines neuen allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses bedarf.

Mit der heutigen Beschlussfassung ist somit keinerlei Präjudiz für die Anschlussstrecken und Zufahrtslinien geschaffen, es sei denn das Bekenntnis im Alpentransitbeschluss. Es geht also nicht an, nach Zählrahmenmanier nun einfach zwei, drei Milliarden – je nachdem, wie man nun diese Zahlen hochspielt – dazuzuzählen, sondern es braucht einen neuen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss, der dem Referendum untersteht.

Eine Aussage über die Zufahrtslinien im Neat-Perimeter ist, wie im alten Alpentransitbeschluss, unerlässlich, denn es ist für einen Laien völlig klar, dass die neuen Hochleistungszüge nicht mit 150 bis 200 Stundenkilometern auf 120 Jahre alten Geleisen den Basistunnels entgegenrasen können.

Der Bundesrat hat diese Teilbereiche einzig und allein aus finanziellen Gründen herausgestrichen, so nach dem Motto «Aus den Augen, aus dem Sinn». Eine solche Vogel-Strauss-Politik könnte sich aber rächen, denn das Volk will Klarheit haben.

Der Minderheitsantrag schafft diese Klarheit. Die Urner, Tessiner, Berner Oberländer und andere, vor allem von den Immissionen betroffene Gebiete, haben nicht, wie in gewissen Schlagzeilen von Medien stand, einfach Sonderwünsche angemeldet. Wir wollen auch keine neuen Anschlüsse – wir bekämen sie übrigens gar nicht: Was wir wollen, ist der Schutz unseres Lebensraumes.

Mit diesem Anliegen stehe ich mit meinem Minderheitsantrag zusammen mit Kollege Maissen, dem ich herzlich danke, vor Ihnen – im Wissen, dass keine kräftige Lobby hinter mir steht. Die Urner Regierung wird dem Bundesrat auch keine «wüsten» Briefe senden, so hoffe ich wenigstens. Sie wird auch, so hoffe ich, keinen Botschafter in Bern ernennen, diese Aufgabe übernehmen wir Parlamentarier schon selber. Meine

Lobby ist ideeller Natur, es geht um die Ansprüche der Anwohner, umweltverträgliche und den Lebensraum schonende Linienführungen zugesichert zu erhalten. Diese Anliegen drohen bei dieser grossangelegten Sparaktion im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder zu geraten. Unser Rat hat sich immer wieder gegenüber den Anliegen der Kantone, vor allem auch der kleinen Kantone, offen gezeigt. Dies ist die Stärke meines Antrages, die mir die Zuversicht gibt, dass unser Rat nicht nur das juristische, sondern auch das föderalistische Gewissen in diesem Bundeshaus ist und damit auf diese Stimme des Gewissens – und nicht auf zum Teil unsachliche öffentliche Kritiken – hört. Ich danke Ihnen für dieses klare Bekenntnis im voraus bestens.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Lieber Kollege Danioth, wir messen uns jeden Winter einmal auf der Loipe, entweder im Urserental oder dann im Goms, und jetzt zum zweiten Mal innert Jahresfrist am Artikel 9.

Ich habe Verständnis für das Anliegen von Herrn Danioth und der Uner. Aber ich muss sagen, dieses «Gewissen-Spielen» wird Geld kosten, Geld zur Unzeit. Sie stellen fest, dass die Mehrheit der Kommission dem Nationalrat folgt, der – da hat Herr Danioth recht – in bezug auf die Zufahrtsstrecken und die Zufahrtslinien im vagen bleibt, dies primär mit Rücksicht auf die Finanzen.

Wir haben in der ersten Runde vor einem Jahr hier etwas überraschend – selbst für die damaligen Gewinner – auf Antrag von Herrn Danioth die Zufahrtslinien zu den Basistunnels zusätzlich in die Verfassungsbestimmung aufgenommen und damit die Investitionen für die Neat um rund 4 Milliarden aufgestockt. Diesfalls kämen noch eine zusätzliche Verschuldung der Bahnen um eine Milliarde und eine Milliarde mehr aus der Treibstoffzollkasse hinzu, weil damit der ganze Finanzierungsmechanismus in allen Teilen zusätzlich in Betrieb gesetzt wird.

Die seinerzeitige Zustimmung zu diesem Antrag hat nicht unbedeutend zur kritischen Aufnahme der damaligen Beschlüsse unserer Kammer beigetragen. Sie waren aus der Gesamtschau des reldimensionierten Neat-Projektes des Bundesrates, dem unser Rat bislang in seinen Debatten gefolgt war, weder sachlich noch politisch zu rechtfertigen.

Die klare Kommissionsmehrheit, welche den nunmehr als Minderheit wiederum etwas anders formuliert aufgeführten Antrag Danioth mit 8 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt hat, ist der Meinung, dass wir uns den damaligen «Ausrutscher» nicht ein zweites Mal leisten sollten, um so weniger, als wir uns im Differenzbereinigungsverfahren befinden. Mit der Zustimmung zur Minderheit würde unser Rat neu eine sehr gravierende Differenz zum Nationalrat kreieren. Auch der Transfer des Anliegens der Minderheit von der Verfassung in den Alpentransitbeschluss bzw. in spätere allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse rechtfertigt die Aufnahme der Zufahrtslinien zu den Basistunnels in die Finanzierungs-Envelope der Neat nicht. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf Absatz 4 von Artikel 9 in der Fassung der Minderheit. Wenn wir der Minderheit zustimmen, werden nicht nur die Zufahrtslinien, sondern auch die Anschlussstrecken Bestandteil der Finanzierungsmöglichkeiten über den Fonds der Grossbauvorhaben für den öffentlichen Verkehr. Damit schaffen wir natürlich ein Präjudiz, das finanzpolitisch in der heutigen Situation nicht verantwortet werden kann. Die Minderheit Danioth geht also noch über die Zufahrtslinien hinaus. Sie will auch die Anschlussstrecken einbeziehen.

Der Minderheit darf aus den genannten Gründen nicht zugestimmt werden, auch nicht unter dem Aspekt von Absatz 4, dass diese Ergänzungen und Anpassungen des Neat-Gesamtkonzeptes noch einen oder mehrere allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse bräuchten.

Politisch gesehen würde ein Artikel 9 in der Fassung der Minderheit die Chancen der Vorlage in der Volksabstimmung, gesamtschweizerisch betrachtet, wesentlich vermindern, weil eben das Gesamtinvestitionsvolumen durch weitere Bundesbeschlüsse um einige Milliarden Franken aufgestockt werden könnte. Man hätte so bereits zum voraus einen Check dafür

ausgestellt, dass solche Bundesbeschlüsse durch den Fonds abgedeckt sein werden. Dieser müsste dann bedeutend mehr Mittel zur Verfügung haben, als wir bis jetzt beschlossen haben. Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen – nicht mit Begeisterung, aber aus Pflichtbewusstsein – sehr ernsthaft, den Antrag der Minderheit abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Herr Danioth sagte, er habe keine grosse Lobby, und das ist richtig. So werden Sie Verständnis dafür haben, dass wenigstens ich versuche, ihn hier zu unterstützen. Gemäss Artikel 5bis, von unserem Rat soeben beschlossen, sind der Zimmerbergtunnel, eine Verbindung der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie sowie der teilweise Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau Gegenstand des Finanzierungsbeschlusses und gemäss Antrag der Mehrheit bei Artikel 10bis – zu dem wir noch kommen werden – Bestandteil der zweiten Phase.

Artikel 9, den wir hier diskutieren, verpflichtet gemäss Vorschlag der Mehrheit den Bund, innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicherzustellen und deren Finanzierung zu regeln.

Es dürfte nun kaum ernsthaft zu bestreiten sein, dass dadurch, d. h. durch die beiden erwähnten Kategorien von Projektvorhaben, was die Gotthardachse betrifft, eine wesentliche Kapazitätserweiterung geschaffen wird. Eine derartige Kapazitätserweiterung macht aber offensichtlich nur dann einen Sinn, wenn auch die Zufahrtslinien zum Gotthard-Basistunnel ab Arth-Goldau und analog im Kanton Tessin entsprechend ausgebaut werden. Ist dies nicht der Fall, so entstehen entweder nicht zu verantwortende Engpässe, oder aber die Kapazitätserweiterungen im Vorgang zu den Zufahrtsstrecken wären nicht oder zumindest nicht in diesem Ausmass erforderlich.

Die Zufahrtslinien zu den Basistunnels müssten somit zwangsläufig Objekte der finanzierten Neat-Investitionen, gemäss Artikel 5bis des Alpentransitbeschlusses sein. Dies wäre nicht nur von der Sache her gesehen logisch, es wäre, zumindest was den Gotthard betrifft, auch rechtlich gesehen geboten, und zwar aufgrund des Transitvertrages mit der EU. Dieser erwähnt nämlich in Artikel 5 Buchstabe b neben dem Herzstück, dem Gotthardbasistunnel, ausdrücklich: «... den Bau einer Linie zwischen Arth-Goldau und Lugano.» Im Anhang II, auf welchen Artikel 6 des Transitvertrages verweist, ist sogar ausdrücklich von einer «Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano» die Rede.

Wenn nun – für mich an sich unverständlich, aber man muss ja schliesslich auch Realist sein – darauf verzichtet werden soll, die Zufahrtslinien zum Gegenstand der finanzierten Neat-Investitionen gemäss Artikel 5bis zu machen, dann ist es wohl das Minimste, dass die Zufahrtslinien wenigstens im Sinne des Minderheitsantrages Danioth angedockt werden. Diese Argumentation gilt, das sei abschliessend gesagt, ungeachtet dessen, ob dann bei Artikel 10bis dem Antrag der Mehrheit oder der Minderheit I (Bisig) gefolgt wird.

Ich ersuche Sie daher, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Berichterstatter hat das Wesentliche gesagt. Der Antrag ist verständlich; er war auch vor einem Jahr verständlich. Bedenken Sie aber, dass die ganze Übung, die wir durchführen, auch eine Sparübung ist. Wir haben mehrere Milliarden Franken einzusparen und können deswegen nicht alle Wünsche, so berechtigt sie sind – ich will das betonen –, berücksichtigen.

Würde der Minderheitsantrag angenommen, wäre auch eine Befristung des Fonds nicht mehr absehbar, und die Gesamtkosten der Eisenbahn-Grossprojekte wären in diesem Sinne nicht mehr fassbar.

Deshalb muss ich Sie ersuchen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

8 Stimmen



Art. 10

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 10bis

Antrag der Kommission
Mehrheit

Abs. 1

Die Neat gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in zwei Phasen realisiert:

- a. die erste Phase umfasst den Bau der Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg;
- b. die zweite Phase umfasst den Bau des Monte-Ceneri-Tunnels und des Zimmerbergtunnels, den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie den Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie.

Abs. 2 (neu)

Der Bundesrat entscheidet über den Baubeginn der zweiten Phase.

Abs. 3 (neu)

Das Betriebskonzept ist laufend zu optimieren, und der Technologiefortschritt bei den Bahnen ist auszuschöpfen.

Minderheit I

(Blisig, Rhyner, Schüle, Uhlmann, Weber Monika)

Abs. 1

Die Neat gemäss den Artikeln 3 bis 9 wird in Phasen realisiert.

Abs. 2 (neu)

Die erste Phase beinhaltet den Basistunnel am Gotthard.

Abs. 3 (neu)

Weitere Phasen umfassen den Basistunnel am Lötschberg, den Zimmerbergtunnel, den Ceneritunnel, den Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie sowie den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau.

Abs. 4 (neu)

Der Bundesrat entscheidet über den Baubeginn der weiteren Phasen und Etappen.

Abs. 5 (neu)

Das Betriebskonzept ist laufend zu optimieren, und der Technologiefortschritt bei den Bahnen ist auszuschöpfen.

Minderheit II

(Cavadini Jean, Gentil)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 10bis

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en deux phases:

- a. la première phase comprend la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg;
- b. la deuxième phase comprend la construction des tunnels du Mont-Ceneri et du Zimmerberg, l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau, ainsi que la construction d'une liaison directe entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard.

Al. 2 (nouveau)

Le Conseil fédéral décide de la date du début des travaux de la deuxième phase.

Al. 3 (nouveau)

Le concept d'exploitation sera optimisé et il sera tenu compte des derniers progrès technologiques en matière de chemins de fer.

Minorité I

(Blisig, Rhyner, Schüle, Uhlmann, Weber Monika)

Al. 1

La nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes selon les articles 3 à 9 est réalisée en plusieurs phases.

Al. 2 (nouveau)

La première phase comprend le tunnel de base du Gothard.

Al. 3 (nouveau)

Les phases ultérieures englobent le tunnel de base du Lötschberg, le tunnel du Zimmerberg, le tunnel du Mont-Ceneri, la construction d'une ligne directe entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard ainsi que l'amélioration du tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau.

Al. 4 (nouveau)

Le Conseil fédéral se prononce sur le début des travaux des phases et étapes ultérieures.

Al. 5 (nouveau)

Le concept d'exploitation sera optimisé et il sera tenu compte des derniers progrès technologiques en matière de chemins de fer.

Minorité II

(Cavadini Jean, Gentil)

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Das ist nun von der politischen Diskussion her gesehen das Herzstück des Alpentransitbeschlusses. Wir haben eine Vorausdiskussion im Zusammenhang mit der Finanzierung geführt. Ob wir damit bereits über die drei Varianten – Mehrheit, Minderheit I (Blisig) und Minderheit II (Cavadini Jean) – gerichtet haben, bleibt offen.

Die Mehrheit der Kommission will hier unter dem Stichwort «Phasenbildung» – was eine Phase ist, habe ich Ihnen erläutert – in einer ersten Phase die beiden Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg und in einer zweiten Phase alles andere erstellen lassen.

Die Minderheit I sieht in der ersten Phase nur den Basistunnel am Gotthard und – wie sie sagt – «in weiteren Phasen» den Rest vor.

Einig sind sich die Mehrheit und die Minderheit I darin: Der Bundesrat soll über den Baubeginn von Teilprojekten im Rahmen der zweiten bzw. der weiteren Phasen, über die Bildung von Bauetappen und über die Aufstellung von Zeitplänen, beschliessen können. Ich verweise auf Artikel 23 Absatz 4 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung.

In beiden Anträgen – im Antrag der Mehrheit und im Antrag der Minderheit I – ist von «bedarfsgerechter Etappierung» weder ausdrücklich noch sinngemäss die Rede. Beide Varianten akzeptieren die bundesrätliche Netzlösung als Dach, wie dies von beiden Räten in der ersten Runde festgelegt worden ist.

Beide Varianten sehen von dem im Beschluss des Nationalrates enthaltenen Hinweis auf die geologischen und technischen Probleme der Plora ab, nachdem die Abklärungen unserer Kommission sowie der derzeitige aktuelle Stand der Untersuchungen und Bohrungen in der Ploramulde dieses Kriterium als hilfreich erscheinen lassen.

Ganz kurz zum neuesten Stand der Untersuchungen in der Plora: Wir gehen vom Kenntnisstand des 16. September 1997 aus, als unsere Kommission in das Sondiersystem Polmengo bei Faldo «eingefahren» ist. Gestützt darauf ist unsere Aufforderung hin – Herr Schüle war der Urheber – eine «Plattform Plora» erstellt worden, die von allen beteiligten Geologen und Ingenieuren, auch von den Kritikern, unterzeichnet worden ist, dazu noch vom Vertreter der Generaldirektion SBB, Herrn Urech, sowie vom Vertreter der Alptransit Gotthard SBB und vom Bundesamt für Verkehr.

Die Basis für die «Plattform Plora» bilden die Erkenntnisse vom 15./16. September 1997, die wie folgt lauten: «Die Bohrung» – gemeint ist die Bohrung BS42 – «durchquerte die Plorazone rund 150 Meter über dem künftigen Gotthardbasistunnel und erreichte Gesteine, die dem Südrand des Gotthardmassivs angehören. Die durchbohrte Breite der Zone beträgt rund 180 Meter. Das in der Plorazone angetroffene

Gestein besteht ausschliesslich aus relativ festem Dolomitmarmor. Die Bohrung war trocken. Kein Wasserdruk.» Der Kenntnisstand vom 8. Dezember, 06.00 Uhr, basiert auf einem von mir bestellten Telefonanruf, mit Zusatzskizzen von Herrn Zbinden, stellvertretender Delegierter Alptransit Gotthard SBB: «Weiterhin kein zuckerförmiger Dolomit bei späteren Bohrungen. Kein Wasser und keine tieferen Temperaturen vorgefunden.»

Fazit: Die im Vergleich zum Kenntnisstand des Nationalrates in der Junisession 1997 relativ optimistischen Aussagen in der «Plattform Piora» der Geologen und Ingenieure sind immer noch gültig. Abschliessende Resultate der Sondierbohrungen in bezug auf die Piora werden erst im Frühjahr 1998 zur Verfügung stehen. Man darf aber heute schon sagen, dass der «worst case» mit Mehrkosten von 700 Millionen Franken und einer Bauverzögerung von bis zu sieben Jahren im betreffenden Abschnitt mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht eintreffen wird.

Es gibt aber nicht nur die Voraussicht der Menschen, es gibt auch noch höhere Mächte, etwa die Vorsehung Gottes. Die haben wir in der Pioramulde noch nicht erkunden können.

Nun komme ich mit einigen Stichworten zum Standpunkt der Mehrheit zurück – Ich möchte den Minderheiten nicht allzu sehr vorgreifen –: Für den Standpunkt der Mehrheit spricht – jetzt schlüpfe ich wieder in die Rolle des beauftragten Sprechers und «Anwaltes» – die Tatsache, dass der Gotthard-Basistunnel das Kernstück der zentralen, direktesten und kürzesten Verbindung unter den Alpen hindurch ist. Diese Linienführung verbindet die grössten Agglomerationen nördlich und südlich der Alpen. Gerade in unserem Rat ist in erster Runde immer wieder betont worden – und zwar von allen Seiten –, dass der Gotthard ohnehin gesetzt sei. Solches habe ich auch von unserem derzeitigen Ratspräsidenten noch so in beiden Ohren.

Wenn der Nationalrat die Gotthard-Basislinie in eine zweite Phase verwiesen, relegiert hat, so vordergründig aus geologisch-technischen Gründen, was indessen, wie bereits mehrfach dargelegt, keine echte Etappierung darstellt, auf alle Fälle nicht mehr angesichts der heutigen Kenntnisse der «Piora-Probleme». Wenn aber das Geologieproblem in der Piora nicht mehr derart ins Gewicht fällt und damit der Gotthard-Basistunnel in der Variante des Nationalrates automatisch in die erste Phase kommt, dann müssen wir diese Korrektur auch textmässig vornehmen. Die Variante des Nationalrates, die von der Minderheit II gestützt wird, ist damit nicht mehr nötig, nicht mehr sinnvoll und sollte daher nicht mehr weiterverfolgt werden.

Weiter: Auch in der Variante der Mehrheit wird sich vom Baubeginn, aber vor allem auch von der Bauzeit her eine natürliche zeitliche Staffelung der Inbetriebnahme der beiden Basistunnels ergeben. Hinter der Variante der Mehrheit stehen sodann 19 Kantonsregierungen, die Ostschweizer Regierungskonferenz und das Gotthardkomitee (das ist natürlich eine politische Betrachtungsweise). Der Durchbruch der Kommissionsmehrheit würde, so wird argumentiert, die Akzeptanz in der Volksabstimmung und damit die Chancen erhöhen, dass das Multipack trotz aller widrigen Umstände – die Situation der Bundesfinanzen, die vermutlich bis dahin noch nicht abgeschlossenen bilateralen Verhandlungen, mindestens Innenpolitisch nicht abgeschlossen, ungewisse Aussichten für die LSA – durchkommen könnte.

Sodann wissen wir – das ist ein formaljuristisches Argument –, dass die EU im Rahmen der bilateralen Verhandlungen auf der präzisen Erfüllung des Transitabkommens – welches eben zwei Alpendurchstiche vorsieht – beharrt. Im weiteren wird damit argumentiert, dass die zeitgerechte Umsetzung des Alpenschutzartikels mit dem Stichjahr 2004 den Baubeginn für beide Basistunnels, insbesondere wegen der kürzeren Bauzeit eben auch des Lötschbergs, vor diesem Stichjahr erforderlich mache.

Natürlich beinhaltet die Variante des Nationalrates keine eigentliche Etappierung; dennoch hat sie Verwirrung gestiftet und Ängste geweckt. Dies trotz den beiden «Zückerchen» in Form des Zimmerberg- und des Monte-Ceneri-Tunnels als Bestandteile der Gotthard-Basislinie in der ersten Phase.

Von daher abgeleitet kommt nun wiederum ein innenpolitisches oder, wie andere sagen, ein staatspolitisches Argument: Die Verweisung des Lötschberg-asistunnels in eine zweite Phase – wenn man den Gotthard klar in die erste nimmt, immer im Rahmen der Netzvariante – sei nicht vertretbar und müsste zu unerträglichen Spannungen im föderalistischen Gefüge führen, welches wegen der prekären Finanzsituation und den Sparbemühungen der öffentlichen Hand ohnehin schon starken Torsionserscheinungen ausgesetzt sei. Das ist ja immer wieder der Grund, der vom Bundesrat angeführt wird: Wir haben die Netzvariante schon beschlossen, wir müssen sie aus staatspolitischen Gründen jetzt umsetzen.

Ich habe bereits zur Finanzierungsseite Ausführungen gemacht. Die Kommissionsmehrheit ist davon überzeugt, dass Ihre Variante – beide Basistunnels in Front – mit den jetzt beschlossenen Finanzierungsmitteln ohne Überbeanspruchung des Fonds und damit der Bundesfinanzen im Rahmen dieser Fondslösung machbar ist.

Unter dem Vorbehalt, dass ich das Wort nochmals erhalte, Herr Präsident, möchte ich dem Rat jetzt schon beantragen, der Mehrheit zuzustimmen und die Anträge der beiden Minderheiten abzulehnen. In der entscheidenden Abstimmung oblegte in der Kommission – bei kompletter Besetzung – der «Antrag der Mehrheit» mit 7 zu 6 Stimmen über die «Minderheit I».

Bisig Hans (R, SZ), Sprecher der Minderheit: Artikel 10bis stellt wohl die entscheidende Neat-Frage. Gestatten Sie mir deshalb einleitend und zum besseren Verständnis des Minderheitsantrages I auch einige grundsätzliche Bemerkungen.

Wir sind in der Schlussrunde einer Vorlage, die weit über unsere Zeit hinaus Wirkung zeitigen wird; wir sind an der Schlussredaktion von Beschlüssen, die sämtliche Politikbereiche nachhaltig beeinflussen werden. Was wir jetzt beschliessen, steht nicht einfach auf Papieren und Disketten. Es wird gebaut, und es verändert sowohl unsere Landschaft als auch unsere Gesellschaft auf Generationen hinaus. Jetzt sind Verantwortung und Augenmass gefragt. Zuviel ist ebenso schädlich wie zuwenig.

Die staatspolitische Dimension des Geschäftes scheint erkannt worden zu sein, allerdings wird dieser Begriff da und dort zu eng gefasst. Neben innen- und aussenpolitischen Konsequenzen sind auch die finanzpolitischen Auswirkungen zu beachten. In der Schlussrunde befinden sich auch die bilateralen Verhandlungen mit der EU. Hier erweist sich das Verkehrsdossier immer mehr als Angelpunkt für einen erfolgreichen Verhandlungsabschluss, in diesem Zusammenhang der Alpenschutzartikel einerseits und das Transitabkommen andererseits.

Eine verfassungskonforme wie auch diskriminierungsfreie Umsetzung des Alpenschutzartikels ist nicht möglich, das wissen wir. Der Widerspruch zwischen Alpenschutzartikel und Transitvertrag besteht nach wie vor. Auch das Transitabkommen kann nicht buchstaben- und zahlengetreu umgesetzt werden, höchstens sinngemäss. Die vereinbarten Zellen – z. B. die Inbetriebnahme der Transitstrecke über den Lötschberg und den Simplon bis Ende 1994 bzw., wenn man die Verlängerungsmöglichkeit dazuzählt, bis 1995 – können bei weitem nicht eingehalten werden. Das gilt noch vielmehr für die alpenquerenden Eisenbahn-Neubaustrecken, müssen doch vertragsgemäss die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes im Jahr 2005 dem Verkehr übergeben werden.

Selbst der Bundesrat weicht mit seiner redimensionierten Lösung von den Festlegungen im Anhang II zum Transitabkommen ab, verpflichtet sich doch die Schweiz zu einer Neubau-strecke zwischen Arth-Goldau und Lugano und nicht nur zu den Basistunnels Gotthard und Ceneri.

Es lohnt sich, den Vertragstext wieder einmal durchzulesen! Hier wird klar zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen unterschieden. Die Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg zählen zu den langfristigen Massnahmen, bei denen lediglich die ungefähre Tunnellänge und die voraus-

sichtliche Dauer der Arbeiten festgehalten sind. Von einer gleichzeitigen Ausführung steht kein Wort da. Vielmehr ist von einer schrittweisen Kapazitätserhöhung im kombinierten Verkehr auf den alpenquerenden Strecken des Gotthards und des Lötschbergs die Rede sowie von einer Beschleunigung des Verkehrsflusses und weiteren Kapazitätserweiterungen.

Von aktuellem Interesse ist unter anderem Artikel 8, die Festsetzung der Preise, welche den zuständigen Behörden oder Organen der Vertragsparteien vorbehalten bleibt. Diese haben lediglich dafür zu sorgen, dass im kombinierten Verkehr Preisbedingungen gelten, die gegenüber denen im Strassenverkehr wettbewerbsfähig sind.

Ein Vertragspunkt ist übrigens auch die Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes. Dazu gehört wohl auch die A 4 im Knonauer Amt, Herr Bundesrat.

Die bilateralen Verhandlungen, das Transitabkommen sowie der Alpenschutzartikel und die damit verbundenen aussenpolitischen Konsequenzen scheinen mir darum ungeeignet zu sein, um allzu enge Vorgaben zu begründen. Anders sieht es mit den innenpolitischen Auswirkungen aus. Diese werden letztlich für die Mehrheitsfähigkeit der Vorlage entscheidend sein. Es kann nur um die Mehrheitsfähigkeit gehen, denn es werden nie alle einverstanden sein! Es sind zu viele Interessen im Spiel, um mehr als eine mittlere Unzufriedenheit erreichen zu können. Es geht um viel, um sehr viel Geld – um Geld, das wir erst noch bekommen müssen, bevor wir es verteilen können.

Wir beginnen ja nicht bei Null. Wir fahren dort weiter, wo der Nationalrat aufgehört hat. Wir sind zwischenzeitlich um einiges gescheitert geworden und wissen bedeutend mehr über den Bedarf und die Angebotsmöglichkeiten, über die Kosten, über die internationale Vernetzung und nicht zuletzt auch über die Geologie. Entscheidende Fragen sind beantwortet und müssen nicht mehr aufgegriffen werden. Die Netzlösung ist beschlossen; den vielfach beschworenen staatspolitischen Interessen ist Genüge getan. Beschlossen sind die erste und zweite Etappe von «Bahn 2000», der Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz, die Lärmsanierungsmassnahmen und weitgehend auch die Finanzierung. Beschlossen sind also Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs von gegen 30 Milliarden Franken.

Es geht lediglich noch darum, diese Infrastrukturvorhaben zeitlich so festzulegen, dass daraus ein bestmögliches Kosten-Nutzen-Verhältnis resultiert. Entscheidend ist ein effizienter Mitteleinsatz, sind also bedarfsgerecht gestaffelte Investitionen mit einer minimalen Verschuldung und damit möglichst wenig Passivzinsen.

Die triste Finanzlage des Bundes erlaubt uns buchstäblich keine Sonderzüge. Mit grossem Aufwand und wenig Erfolg haben wir beim Budget 1998 sparen wollen. Dabei haben wir festgestellt, dass es die Sachvorlagen sind, bei denen Sparpotential vorhanden ist. Das «FÖV-30-Milliarden-Franken-Paket» kann durchaus verschieden verschnürt werden, unter Ausnützung oder unter Vernachlässigung des Sparpotentials – eines Sparpotentials von jährlich rund 200 Millionen Franken.

Die – aufgrund des Stimmenverhältnisses in der Kommission von 7 zu 6 – knappe Minderheit bei Artikel 10bis zeigt den Weg auf, wie die innen- und aussenpolitischen Verpflichtungen erfüllt werden, wie alles gebaut und trotzdem kein Geld verschleudert wird. Weder der Alpenschutzartikel noch das Transitabkommen können buchstaben- bzw. zahlengetreu umgesetzt werden. Gefragt sind – wie ich eingangs gesagt habe – Vernunft, Verantwortung und Augenmass. Zuwenig dürfen wir uns nicht, zuviel können wir uns nicht leisten.

Als erste Etappe kann darum nur der Gotthard-Basistunnel genügen. Der Gotthard ist die naheliegende, natürliche und selbstverständliche Alpentransversale, die sich in einer fast vierzigjährigen Evaluation als die zweckmässigste herauskristallisiert hat. Er bietet die besten Voraussetzungen für die zu lösenden Verkehrsprobleme. Darum geht es, um nichts anderes!

Die Zustimmung zum Alpentransitbeschluss in der Volksabstimmung vom 27. September 1992 ist nicht zuletzt unter der

Voraussetzung erfolgt, dass die Neat mit Darlehen finanziert und innert 60 Jahren amortisiert werden kann.

Das muss ich auch an die Adresse von Dick Marty sagen. Auch das Ja zur Alpen-Initiative basiert auf Annahmen, die heute relativiert werden müssen. Dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs müssen wir äusserst kritisch und souverän entgegentreten. Nicht «Bahn 2000», der Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und der Lärmschutz werden im Zentrum der Diskussion stehen, sondern Neat und Sinn – oder Unsinn – des gleichzeitigen Baus von zwei Basistunnels.

Der unbefriedigende Fortgang der bilateralen Verhandlungen über das Landverkehrsdossier mit den Immer weiter gehenden, offenbar unumgänglichen Zugeständnissen und dem neuen Festlegen der Schmerzgrenze relativiert den Wert des Transitabkommens. Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass ein Infrastrukturüberangebot die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs schmälert – und das erst noch in einer äusserst angespannten Finanzsituation der öffentlichen Hand und der Bahnen, auch der privaten Bahnen und der KTU. Ich erinnere übrigens in diesem Zusammenhang an das «Haushaltziel 2001».

Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr steht für mich ausser Frage, offenbleibt aber die Zweckmässigkeit der Massnahmen. Wenn wir den Umwegverkehr schon zurücknehmen – und das entgegen dem Transitabkommen zu extrem günstigen, wettbewerbsfernen Konditionen –, darf von der EU im Sinne einer Gegenleistung erwartet werden, dass sie auf Wortklaubereien verzichtet und den effektiven Bedarf im Auge behält. Immerhin wird in EU-Kreisen neuerdings wieder von ausreichenden Kapazitäten gesprochen.

Wie erwählt, können und wollen wir nicht bei Null beginnen. Das passende Schloss für den Neat-Schlüssel kann aus meiner Sicht in einer ersten Phase nur der Gotthard-Basistunnel sein, und das aus staatspolitischen Überlegungen. Der Gotthard ist die zentrale Nord-Süd-Verbindung, welche sich in einer jahrelangen Evaluation als die zweckmässigste herauskristallisiert hat. Der Gotthard ist weder die Alpentransversale der Ostschweiz noch der Zentral- oder Nordostschweiz. Er bietet ganz einfach die beste Voraussetzung für die Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme. Das gilt für den Personen- wie für den Güterverkehr, was sich mit Zahlen auch problemlos belegen lässt.

Bei einem Kostenverhältnis zwischen Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel von zwei zu eins – 7 zu 3,5 Millionen – resultiert beim Gotthard-Basistunnel im Personenverkehr ein Reisezeitgewinn von fast vier zu eins. Spätestens seit die Cisalpina AG beschlossen hat, auf der Strecke Basel-Bern-Malland täglich nur noch einen, dafür auf der Gotthardroute vier Pendolini zu führen, ist der Bedarf des Personenverkehrs auch geklärt. Bezüglich Güterverkehrskapazität ist das Verhältnis drei zu eins. Der Kapazitätsgewinn auf der Lötschberglinie ist zudem fast ausschliesslich «Bahn 2000» zuzuschreiben, beim Gotthard aber ganz klar dem Basistunnel.

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Ohne Gotthard gibt es keine Neat, das haben selbst die BLS-Vertreter festgestellt. Es darf auch nicht um ein gegenseitiges Auspielen gehen. Den «Nebeneingang» Lötschberg braucht es alleine schon für die Übergangslösung Huckepack und aus Sicherheitsgründen.

Mit dem Ausbau der Scheitelstrecke ist die Dringlichkeit des Basistunnels aber nicht mehr gegeben. Mit der nun hoffentlich definitiven Entwarnung im Bereich der Geologie am Gotthard können wir wieder zur Verkehrspolitik zurückkehren und pragmatische Lösungen beschliessen. Dazu zähle ich sicher nicht ein Vorziehen des Monte-Ceneri-Basistunnels. Von solchen sekundären Hindernissen gibt es noch einige mehr, z. B. auch die Strecke zwischen Arth-Goldau und dem Nordportal. Selbst der Zimmerbergunnel ist nicht prioritär, es sei denn, man versteht diesen als Teil des Konzepts «Bahn 2000», als Kompensation für den fallengelassenen Knoten Luzern und für die bisher etwas vernachlässigte Ostschweiz. Neat-Abstimmung vom 27. September 1992, Alpenschutzar-

tikel, Transitabkommen, Bedarfsabklärung beim Personen- und beim Güterverkehr, Auslastung der Pendolinozüge auf der Gotthard- und Lötschbergroule, Landverkehrsverhandlungen mit der EU, LSVA, Bahnreform, Vernehmlassung zum Alpentransitabgabegesetz, Kapazitätssteigerungspotential, Personenverkehr und Reisezeitgewinn, rollende Autobahn als Übergangslösung zum Unbegleiteten Kombinierten Verkehr, Kosten-Nutzen-Optimierung und Finanzsituation der öffentlichen Haushalte und der Bahnen, vor allem auch Berücksichtigung der Situation im Regionalverkehr: die Konsequenz aller aufdatierten Daten und Fakten kann in einer ersten Phase nur eine abgespeckte Neat sein. Diese basiert auf dem Netzmodell des Bundesrates, ist bedarfsorientiert, mach- und bezahlbar. Geologische Geplänkel und das regionalpolitische Hickhack sind endlich beiseite zu lassen. Was zählt, ist vor allem die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und der Schutz der Transitlandschaften.

«Neat leicht» heisst für mich rollende Autobahn über den Lötschberg mit Vier-Meter-Eckhöhe im Sinne einer Übergangslösung mit dem Ziel Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr und Gotthard-Basistunnel. Alles andere hat Zeit und kann situationsgerecht nachgezogen werden.

Ich bitte Sie um Zustimmung zum Antrag der Minderheit I.

Cavadini Jean (L, NE), porte-parole de la minorité: Le nombre de signataires de la minorité II prouve le poids de cette proposition: deux commissaires égarés, mais qui tentent de retrouver le sens commun. Nous plaçons la solution du Conseil national, presque pour mémoire.

L'antériorité de la réalisation du Lötschberg avait assurément les meilleurs arguments: un coût inférieur, la rapidité de la réalisation et l'acceptation politique des régions concernées. Mais tous ces éléments réunis ne paraissent pas suffire. La simultanéité de la construction des deux tunnels a pour elle la raison politique. Nous admettons que les dernières nouvelles de la géologie, opportunément réconfortantes, stimulent cette perspective. Mais nous rappelons encore une fois l'origine de l'aventure que nous vivons. Notre pays a promis d'aménager deux nouveaux axes ferroviaires sous le massif alpin, lorsqu'il a conclu l'accord de transit. Nous ne saurions ici nous dérober, même si l'on peut parfois considérer que cette offre est excédentaire.

Au-delà de toutes les considérations techniques – et on vient de nous montrer qu'elles sont nombreuses et complexes –, au-delà de toutes les contraintes financières – dont nous avons longuement discuté ce matin et dont on connaît l'implacable pesanteur –, nous devons apporter une réponse politique, et celle-ci passe assurément par le parallélisme des formes. Tout report dont le Lötschberg serait l'objet signifie assurément sa non-réalisation, chacun le sait.

M. Bisig ne l'a pas dit formellement, mais il a bien fait valoir la nécessité de ne pas engager des dépenses exagérées, de bien vérifier avant de poursuivre que le seul Saint-Gothard ne puisse absorber l'ensemble du trafic considéré, bref de construire d'abord et essentiellement le Saint-Gothard, puis, dans un horizon qui se dérobe comme le mirage de notre convergence nationale, nous pourrions considérer dans une deuxième étape que le Lötschberg pourrait être réalisé. Il n'en irait certainement pas de même avec un Saint-Gothard qui sera nécessairement réalisé comme l'ont bien montré tous ceux qui se sont déjà exprimés.

Le Conseil national a eu le courage de faire un choix que nous saluons, car il assure la réalisation du fameux réseau sur lequel nous paraissions d'accord. Mais la mémoire paraît manquer à quelques-uns et le recul de la dolomie friable leur donne des ailes. Ils survolent les basses, mais tenaces contingences d'une politique des transports qui est d'intérêt national. Nous insistons pour que nous réalisions le réseau, tout le réseau, et rien que le réseau.

Et en témoignage de notre bonne volonté, M. Gentil et moi-même retirons notre amendement.

Bloetzer Peter (C, VS): Kollege Schiesser hat heute morgen die Frage gestellt: Worum geht es? Es ist die richtige Frage; seine Antwort hat mich allerdings nicht überzeugt.

Es geht darum, diese Vorlage so zu gestalten, dass sie den Leitlinien der Politik unseres Landes entspricht, der Stärkung des Zusammenhaltes, der Förderung der staatlichen Handlungsfähigkeit und der Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt. Um diesen Leitlinien zu entsprechen, muss die Vorlage insbesondere vier Anforderungen erfüllen:

1. Die Vorlage muss den Zielen der Verkehrs- und Umweltpolitik entsprechen. Unsere Verkehrspolitik will der Forderung nach Mobilität im Sinne eines umweltverträglichen, volkswirtschaftlich sinnvollen und tragbaren Verkehrs entsprechen, das zu erwartende Verkehrswachstum im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene umleiten und unsere Zentren und Wirtschaftsräume an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personenverkehr anschliessen. Das Ziel ist nur durch eine Verbesserung des Angebotes auf der Schiene und die hierzu notwendige Infrastruktur erreichbar.

Es braucht hierzu den gleichzeitigen Bau der beiden Neat-Achsen, um mit dem Lötschberg-Basistunnel rechtzeitig Kapazitäten für die Umsetzung des Alpenschutzartikels und des Transitabkommens bereitzustellen – beides feste Randbedingungen unserer Verkehrspolitik – und mit der raschen Realisierung des Gotthardtunnels die langfristig notwendige Attraktivität im Güter- und Personenverkehr anbieten zu können.

2. Die Vorlage muss den finanzpolitischen Anforderungen entsprechen. Mit dem Finanzierungsbeschluss, wie wir ihn beschlossen haben, ist das Konzept vorsichtig und ausreichend finanziert.

3. Die Vorlage muss unseren aussenwirtschafts- und europapolitischen Anforderungen entsprechen. Das Transitabkommen vom 2. Mai 1992 verpflichtet die Schweiz, bis im Jahr 2005 die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes dem Verkehr zu übergeben.

Im Rahmen der bilateralen Verhandlungen hat sich, wie wir wissen, klar gezeigt, dass die EU nicht Hand bieten will zu einer Revision des Transitabkommens in dem Sinne, dass von der Erwähnung bestimmter Infrastrukturvorhaben abzusehen und eine Formulierung anzustreben wäre, wonach die für den Transitverkehr notwendige Kapazität zur Verfügung zu stellen wäre. Verkehrskommissär Neil Kinnock hat unmissverständlich erklärt, dass die EU eine technisch bedingte Etappierung akzeptieren könnte, nicht aber eine Etappierung aus politischen oder finanziellen Gründen. Es ist deshalb unzweckmässig, weiter versuchen zu wollen, die bestehenden doppelspurigen Alpentunnels auszuweiten und das Problem mit um einige Zentimeter vergrösserten Tunnels oder mit um einige Zentimeter tieferen Wagen zu lösen.

Die Eisenbahn der Zukunft braucht grössere Profile und eine kleinere Zahl von Güterwagentypen, damit Produktion, Betrieb und Unterhalt billiger und konkurrenzfähig werden. Diese zukunftsgerichteten Schritte müssen jetzt bei den Hauptbauwerken beginnen. Es bedarf in diesem Sinne zielgerichteter Entscheide und Massnahmen. Ein Abweichen von der Netzlösung würde die bilateralen Verhandlungen und unsere Beziehungen zur EU, unserem Haupthandelspartner, erheblich erschweren.

4. Die Vorlage muss eine letzte wichtige Anforderung erfüllen: Sie muss mehrheitsfähig sein. Die Basis zu dieser Anforderung ist die Netzlösung, wie sie vom Bundesrat und bisher von beiden Kammern beschlossen wurde. Gegen eine Etappierung und einen phasenweisen Bau der Neat und für die gleichzeitige Verwirklichung der beiden Basistunnels sprechen, wie wir gesehen haben, verschiedene Gründe. Insbesondere hätte eine Vorlage, die in bezug auf die beiden Basistunnels, Gotthard und Lötschberg, keine gleichzeitige Realisierung vorsieht, beim Stimmvolk keine Chance.

Das diesbezügliche grosse Misstrauen beim Stimmvolk, welches durch die bisherigen Beratungen entstanden ist, muss durch eine unmissverständliche und klare Formulierung abgebaut werden. Die Fassung der Kommissionsmehrheit erfüllt diese Anforderung; sie ist mehrheitsfähig.

Der Antrag der Kommissionsmehrheit ist eine taugliche Lösung. Wie so oft weist diese taugliche Lösung die Züge eines Kompromisses zwischen den Extremen auf. Zur Bedeutung



von Kompromissen in der Politik unseres Landes möchte ich den grossen Denker Karl Schmid zitieren: «Es ist richtig, wenn man den Kompromiss in Gesinnungsfragen ablehnt, aber es ist falsch und gefährlich, wenn man ihn in Sachfragen verleumdet. Wer auf die allgemeinen Zusammenhänge keine Rücksicht nimmt, hat es leicht, radikale Lösungen vorzuschlagen. Diese haben immer das für sich, dass sie logisch einleuchtend sind. Aber das Radikale ist oft auch leichtfertig. Schwierig aber ist der Kompromiss; er verlangt mehr als logische Konsequenzen. Es ist auch in den grössten Staaten so, dass die Politik sich in Kompromissen vollzieht, und es ist vollends demagogisch, wenn man in einem Lande wie der Schweiz sich über den Kompromiss aufhält. Die Schweiz ist seit 600 Jahren ein Kompromiss und beruht auf 'Verkommnissen', wie das alte Wort für solche Verständigungen lautet. Dass sie besteht und so mancher äusseren und inneren Schwierigkeit Herr wurde, ist darin begründet, dass man sich immer wieder zu Kompromissen bereit fand. Kompromisslose, radikale Entscheidungen hätten ihren Bestand in Frage gestellt.»

Ich glaube, dass der Antrag der Kommissionsmehrheit nicht nur mehrheitsfähig ist, sondern auch einen klugen Kompromiss darstellt.

Ich ersuche Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Maissen Theo (C, GR): Im Alpentransitbeschluss hat vor allem der Nationalrat wesentliche Änderungen vorgenommen. Man muss sich dabei bewusst sein, dass Teile fallengelassen worden sind, von denen wenig gesprochen wird. Ich erinnere z. B. daran, dass im Artikel 8, den man gestrichen hat, auch folgendes sang- und klanglos gestrichen worden ist: Der Bund «trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung». Die Vorgänger in diesem Rat haben für diese Rechtsnorm gekämpft, und ich meine, auch wenn es jetzt nicht mehr in die Systematik passt, darf man daran erinnern.

Herr Bundesrat Leuenberger hat in der Kommission bestätigt, dass sich mit der Streichung dieses Satzes am Rechtsverhältnis zu Graubünden nichts ändere. Auch an den tatsächlichen Verhältnissen, dass eben die besonderen Verkehrsverhältnisse Graubündens zu beachten sind, werde sich nichts ändern. Ich habe deshalb auf einen entsprechenden Antrag verzichtet.

In Kenntnis dieser Situation bin ich nach wie vor ein überzeugter Anhänger der Meinung der Mehrheit. Ich freue mich um so mehr, dazuzugehören, weil die selbsterzielte Minderheit, die ich angeführt hatte, heute eine Mehrheit ist. Ich möchte nur in drei Punkten nochmals in Erinnerung rufen, worum es geht:

1. Das ist für mich nach wie vor das Entscheidende: Wir haben es mit der Netzlösung, einem Konzept, zu tun. Das ist ein verkehrsplanerisches Ganzes. Man kann aus einem ganzen Konzept nicht beliebig einen Teil herausbrechen, weil sonst die Funktionsfähigkeit des Konzeptes leidet. Auch mit der von der Minderheit vorgeschlagenen Etappierung brechen wir über einen längeren Zeitraum hinweg einen Teil aus diesem System heraus; dann funktioniert dieses System eben nicht mehr. Wenn man sich schwerpunktmässig auf die Gotthardachse konzentrieren müsste, würde das voraussetzen – um den Mischverkehr zwischen dem langsamen Güterverkehr und dem schnellen Personenverkehr bewältigen zu können –, dass es hier möglicherweise eine dritte Röhre brauchen würde und auch bei den Zufahrten mehr gemacht werden müsste.

2. Ich bin nach diesen langen Diskussionen davon überzeugt, dass, wenn eine Lösung mehrheitsfähig ist und eine Chance haben soll, dies eben die Netzlösung der Mehrheit ist. Das ist eine klare politische Überlegung. Sachlich meine ich, sollte es in diesem Land auch einsehbar sein, dass wir die Hauptstadt Bern angemessen in das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen «einbinden» müssen.

3. Dieser Punkt ist verkehrsplanerisch gedacht, hat aber wichtige Bedeutung für weite Teile dieses Landes: Ich befürchte, dass wir, wenn wir uns in bezug auf den Nord-Süd-Verkehr auf die Gotthardachse konzentrieren, im Raume Zü-

rich eine Verkehrsüberlastung bekommen, und zwar mit Nachteilen für sämtliche Gebiete, die über diesen Raum Zürich, diesen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt, erschlossen werden. Ich denke da an weite Teile der Ostschweiz, der Zentralschweiz und auch an Graubünden. Wir dürfen den Raum Zürich nicht überlasten. Es braucht, wie das unsere Vorväter bereits mit der Linie Lötschberg-Simplon gemacht haben, eine Verteilung der Verkehrswege Nord-Süd, um den Verkehr bewältigen zu können.

Aufgrund dieser knapp dargelegten Überlegungen bitte ich Sie, mit Überzeugung der Mehrheit zuzustimmen.

Delalay Edouard (C, VS): La discussion qui se déroule depuis huit heures ce matin nous démontre que la seule solution, si nous voulons obtenir l'adhésion du peuple au projet que nous traitons, est la solution du réseau, c'est-à-dire la construction simultanée des tunnels du Gothard et du Lötschberg.

Le débat qui nous occupe dure depuis dix ans. Il nous a quand même permis de dégager quelques points importants. Je voudrais rappeler à cet égard trois d'entre eux qui me paraissent essentiels:

1. Il n'est pas possible de réaliser de tels investissements sans assurer leur financement. Le Parlement l'a cru en 1991 avec son projet; le peuple l'a cru également lors du vote. A la suite d'un réexamen demandé par le Département fédéral des finances et par la Délégation des finances, il a été constaté que nous ne pouvions pas nous lancer dans la réalisation d'un ouvrage pareil sans en assurer le financement. La décision qu'a prise notre Conseil tout à l'heure va dans cette direction puisque, aussi bien par les droits sur les carburants que par la TVA, nous avons garanti le financement de cet ouvrage.

2. Ce point n'a pas encore été évoqué aujourd'hui. Seule la solution du réseau permet de résoudre le problème technique relatif au transit de marchandises à travers les Alpes. Faut-il rappeler que le tunnel de base du Gothard n'est pas à même d'absorber les convois de 4 mètres de hauteur d'angle en raison des tunnels qui existent aujourd'hui et qui ne sont pas suffisamment hauts pour ce trafic. Dès lors, malgré l'appui politique massif en faveur du Gothard, il faut bien admettre que cette solution est insuffisante pour résoudre le problème qui nous est posé et répondre à nos engagements internationaux. Cela m'amène tout simplement à refuser la proposition de la minorité I qui veut donner la priorité au Gothard, parce que cette solution est insuffisante.

3. Le système du réseau est un projet qui n'est pas seulement destiné à remplir nos obligations internationales, il a également une fonction de desserte du territoire national. Pensez-vous qu'il y ait une seule chance que le peuple dise oui à ce projet si le 70 pour cent de la population suisse a comme destin de seulement passer à la caisse pour financer les transversales alpines, sans avantage direct pour la région qu'elle habite? C'est cela qui m'amène aussi à refuser la proposition de minorité II qui veut donner la priorité au Lötschberg, même si, en commission, j'ai été fortement tenté d'y adhérer. Mais, comme en commission déjà, j'ai trouvé qu'elle n'était pas bonne et que seule la solution en réseau était à même de répondre à toutes les conditions que nous souhaitons poser, j'ai refusé de faire partie de la minorité II. Alors, je suis bien heureux qu'aujourd'hui, dans sa sagesse, M. Cavadin l'ait retirée.

La proposition de la majorité de la commission est celle qui est à même de réunir un consensus sur le fait de poser en principe la construction de deux transversales et, avec comme première priorité, la réalisation des deux tunnels de base. D'autres aménagements, comme les lignes d'approche ou d'autres tunnels qui seraient nécessaires à l'ensemble du projet, seraient réalisés dans une deuxième étape. Je donne donc mon appui à la proposition de la majorité de la commission et je vous prie de la suivre.

Onken Thomas (S, TG): Bei der ersten Beratung dieses Geschäftes bin ich hier mit der Kommissionsmehrheit einmarschiert, Seite an Seite mit Kollege Loretan, auch mit Kollege

Bisig; mit der Kommissionsmehrheit, die damals eine Priorität beim Gotthard setzen wollte und den Lötschberg zurückgestuft hat. Sie alle wissen, wie diese Übung ausgegangen ist. Wir haben keine Mehrheit dafür erreicht. Wir haben uns mit dieser Überzeugung nicht durchsetzen können.

Ich frage mich, warum das eigentlich heute anders sein sollte und warum uns Herr Kollege Bisig mit derartiger Überzeugungskraft genau die Lösung, die damals nicht mehrheitsfähig war, noch einmal vorschlägt.

Der Nationalrat hat dann den Spiess umgekehrt. Er hat dem Lötschberg die Priorität gegeben. Er hat den Gotthard – wenn auch zeitlich nur geringfügig, aufgrund geologisch-technischer Überlegungen – zurückgestuft, und das hat dann prompt die Zentralschweiz, das Tessin und die Ostschweizer auf die Palme gebracht. Man sieht, dass auch dieser Weg nicht mehrheitsfähig ist. So stehen wir im Grunde in einer ausserordentlich schwierigen Situation, die heute morgen schon bei der Frage der Finanzierung angesprochen worden ist.

Kollege Merz hat einsichtig dargelegt, dass aus finanzpolitischen und teilweise wohl auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen eine Etappierung angezeigt sein könnte – oder sogar angezeigt ist. Aber es gibt eben auch regionalwirtschaftliche, europapolitische, verkehrspolitische und staatspolitische Gründe, die dafür sprechen, dass wir nicht etappieren, sondern diese beiden Basistunnels, diese beiden Achsen, als Netzvariante gemeinsam realisieren, so, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat.

Regionalpolitische Gründe sind schon von Herrn Bundesrat Leuenberger genannt worden: gleiche Chancen für alle; alle an diesen Möglichkeiten teilhaben lassen; allen – das muss man offen sagen – auch Zugang zu diesem beträchtlichen Investitionskuchen gewähren, der da verteilt werden soll. Auch der kann nicht nur einer Region zugehalten werden. Die Chancenverteilung auch mit Bezug auf die wirtschaftliche Standortgunst in unserem Lande muss gewahrt bleiben, und das wird sie letztlich nur, wenn wir beide Achsen realisieren. Europapolitische Gründe: Da muss ich nicht länger werden; Kollege Bloetzer als Präsident der Aussenpolitischen Kommission hat das dargelegt. Wir haben einen Vertrag. In diesem Vertrag stehen beide Tunnel. Von dem war heute morgen, als es um die Finanzierung ging, überhaupt nicht mehr die Rede. Man unterstellt einfach, dass man dann ohne weiteres mit der Europäischen Union reden könnte und ihre Vertreter dann schon einsichtig genug wären zu sagen: «Ja gut, dann baut halt mal zunächst nur einen dieser Basistunnels.» Das ist aber keineswegs so. Die Widerstände sind dort gross. Wir stehen in heiklen Verhandlungen und haben die Probleme noch nicht gelöst. Es wäre wahrscheinlich eine erneute Provokation, ginge das Parlament jetzt hin und entschiede sich für die eine oder für die andere Lösung. Unser Land ist sprichwörtlich vertragstreu und sollte es auch bleiben. Die direkte Demokratie spielt uns mitunter einen Streich und gefährdet in gewisser Weise diesen Ruf. Möglicherweise tut sie es auch noch bei diesem Geschäft; wir wissen es nicht, wir können es nicht ausschliessen. Aber hier, in der heutigen Situation, meine ich, dass auch dieses Argument zu gewichten ist und dass wir ihm Rechnung tragen müssen. Schliesslich verkehrspolitische Überlegungen – ich nenne nur eine –: Wir haben heute morgen unisono einem Antrag von Kollege Schüle zugestimmt, der dieses Land zu einer Drehscheibe für den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr machen und auch dem unbegleiteten Güterverkehr neue Möglichkeiten einräumen will. Das ist ein Grundsatzentscheid, der hier getroffen wurde. Wir haben ihn in diesem Alpentransitbeschluss verankert. Aber die Umsetzung dieses Entscheides, der einstimmig gefällt wurde, setzt natürlich auch die Netzvariante voraus, setzt voraus, dass man Personen- und Güterverkehr entflechten kann. Solange langsame Güterzüge immer wieder angehalten und nebensächlich gestellt werden müssen, damit schnelle Personenzüge vorbeifahren können, kann das nämlich niemals aufgehen. Es ist klar, dass zwei Achsen hier zumindest bessere Voraussetzungen für die Beschleunigung der Abläufe und eine bessere Aufteilung schaffen.

Kollege Cavadini hat in seiner unnachahmlichen Art schon früher einmal gesagt: «Le Gotthard pour les hommes, le Lötschberg pour le bétail.» Dieses Argument, dieses zugespitzte Bonmot, wird mit zwei Tunnels wieder möglicher, jedenfalls diskutabler.

Schliesslich die staatspolitischen Gründe, die im abgelehnten Antrag, den uns Herr Merz heute morgen dargelegt hat, und auch in der Unterstützung, die er durch Kollege Schliesser erhalten hat, meines Erachtens unerwähnt geblieben oder zumindest nicht genug gewichtet worden sind: Die Einheit dieses föderalistischen und letztlich doch auch sehr heterogenen Landes hat nun einmal ihren Preis, und ich bin grundsätzlich bereit, ihn zu bezahlen. Die Maximalvariante habe keine Chance, sagen alle. Man könne nicht vor das Volk hintreten und ihm angesichts der heutigen finanziellen Situation den Bau von zwei Basistunnels zumuten.

Die Alternativen aber fallen immer verschieden aus. Wenn man in der Ostschweiz nach «der Lösung» fragt, nennen alle selbstverständlich den Gotthard. Fragt man in Bern, in der Romandie, ist es ebenso selbstverständlich der Lötschberg. Je nachdem, wo man gerade wohnt und welche regionalen Interessen man vertritt, entscheidet man sich für die näher liegende und den eigenen Anliegen besser dienende Variante. Das ist jedoch auch keine konstruktive Lösung. Diese Möglichkeiten sind in unserem Lande auch nicht mehrheitsfähig.

Natürlich liesse es sich politisch in einer Volksabstimmung entscheiden. Aber die Wunden bei denen, die zu den Verlierern gehören, bei dem Landestell, der zurückversetzt wird, die würden bleiben. Ein solches Zerwürfnis möchte ich nicht. Ich finde, unser Land hat schon schwere Herausforderungen und Aufgaben genug. Dass wir uns nun noch eine weitere aufladen wollen, die wirklich eher entzweierend, ja sogar eher spaltend als integrierend ist, kann ich nicht gutheissen. So bin ich heute bei denen, die mit Überzeugung – obwohl es ein ausserordentlich schwieriger Weg sein wird – für die Lösung der Kommissionsmehrheit einstehen.

Ich bitte Sie, sich ebenfalls dieser Mehrheit der Kommission anzuschliessen, nachdem Sie heute morgen auch die finanziellen Beschlüsse dazu gefasst haben.

Danioth Hans (C, UR): Es kommt mir vor, wie wenn wir in einem riesigen Labyrinth wären und nicht mehr wüssten, wo der Ausgang ist. Ich bin mit vielen anderen der Meinung, dass wir heute punkto Neat-Frage an einem Scheideweg angelangt sind. Es stellen sich mir drei Hauptfragen:

1. Soll das vom Volk beschlossene Netzkonzept umgesetzt oder aber über die Etikette einer angeblichen Etappierung still beerdigt werden? Das ist die brutale erste Frage.
2. Kann unser Land aus einer drohenden verkehrspolitischen Isolation herausbrechen?
3. Ist die Schweiz in der Lage, sich an der Schwelle zum neuen Jahrhundert zu einem gemeinsamen nationalen Werk aufzuraffen?

Die Fragen mögen überspitzt erscheinen. Im Kern geht es aber bei unserer heutigen Entscheidung um derartig grundlegende Aspekte unserer Verkehrs-, Raumordnungs-, Wirtschafts- und Staatspolitik. Als nunmehr bestandener Politiker, der zwar fest in seiner Heimat verankert und damit dem Gotthard verbunden ist, aber auch das Wohl des ganzen Landes im Auge hat, bin ich stärker denn je von der Richtigkeit eines echten Netzkonzeptes und damit vom Antrag der Mehrheit überzeugt.

Es ist unbestritten, und es ist die erfreuliche Nebenwirkung der vertieften Abklärungen des nationalräthlichen Etappierungskonzeptes durch die Kommission unseres Rates, dass sich die düsteren geologischen Prognosen bezüglich der Ploramide inzwischen deutlich aufgehellt haben. Wenn auch der schlimmste Fall mit jeder positiven Bohrung immer unwahrscheinlicher erscheint, so wird das Sondierungsprogramm doch noch ein Jahr in Anspruch nehmen. Die technische Machbarkeit des Gotthard-Basistunnels zu vernünftigen finanziellen Bedingungen ist heute jedoch nicht mehr zu bezweifeln. Ich verweise auf die klaren Ausführungen des unabhängigen Experten, Professor Kovari.

Trotzdem wird der Bundesrat nicht vor Beendigung dieser Abklärungen grünes Licht für einen Baubeginn am Gotthard geben können oder wollen, obschon dies technisch an sich möglich wäre, auch von der Zeitachse her. Die Kompetenz, welche die Kommission dem Bundesrat für die Festlegung des Zeitplanes gemäss Artikel 23 geben will, ermöglicht dies, um so eine sinnvolle Feinabstimmung der Neat-Achsen beim Baubeginn und beim Bauprozedere der beiden Basistunnels als einer der Hauptbestandteile vorzunehmen. Es ist nicht so, dass der Startschuss für beide Tunnels gleichzeitig erfolgen muss – und schon gar nicht deren Fertigstellung.

Der Vorsprung des Lötschbergtunnels auf der Zeitachse – immer unter den heutigen Annahmen natürlich – lässt sich nun ernsthaft nicht in Abrede stellen. Rechtfertigt es sich aber, mit dem Beginn am Lötschberg unnötig Zeit zu verlieren, nachdem wir wissen, dass es ihn braucht?

Auch Herr Bisig hat es nicht bestritten: Es braucht ihn erstens für die realistische Umsetzung des Alpenschutzartikels, die nach Verfassung auf das Jahr 2004 vorgesehen ist. Denn die Rola, die rollende Landstrasse für Hunderttausende von Lastwagen, die sich gleich einem Tatzelwurm durch unser Land windet, ist wohl nicht die Superlösung, als die sie von gewissen Politgrössen angepriesen worden ist. Der Huckepackverkehr wird zwar immer in der Nische der grossen Verkehrsunternehmungen eine Daseinsberechtigung behalten; das ist richtig so. Der UKV wird aber eine immer grössere Bedeutung erlangen. Aber nur die Neat kann trotz der Verbesserungen am bestehenden Bahnnetz diese Aufgabe längerfristig übernehmen.

Es braucht den Lötschberg aber auch, wie es Herr Onken dargelegt hat, für die Erfüllung unserer völkerrechtlichen Verpflichtungen, die darin bestehen, zumindest bis 2005 erste Teile der Neat in Betrieb zu nehmen. Gewisse zeitliche Toleranzen werden von der Verfassung her wie auch von den Partnern der Transitabkommen stillschweigend akzeptiert, nicht aber eine bewusste Verzögerung oder ein Hinausschieben bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag.

Sollten wir indessen, wie es die Minderheit I vorschlägt, den Lötschberg bewusst zurückstellen, kann es wohl, wenn eine Etapplerung dann überhaupt noch Sinn machen sollte, nur in Frage kommen, eben zuerst den Gotthard zu bauen und dann einige Jahre später die zweite Etappe mit dem Lötschberg in Betracht zu ziehen. Das wäre nicht vor dem Zeitraum 2012–2015 – es sind also Zeiträume, die wir gar nicht überblicken können.

Die EU, bei der wir mit der Netzlösung in der Pflicht stehen, würde eine solche Vertragsverletzung nicht ohne weiteres hinnehmen, obschon der Berichterstatter erklärt hat, sie müsse es dann wohl oder übel. Die betroffenen Bevölkerungszentren und Wirtschaftsräume der Lötschbergachse würden eine derartige Zurücksetzung noch viel weniger hinnehmen. Das Volk hat vor fünf Jahren dem Netzkonzept als solchem ausdrücklich zugestimmt. Neueste Umfragen haben ergeben, dass die Neat auch heute nur als Netzlösung eine Chance der Akzeptanz hat. Es ist meines Erachtens auch nicht statthaft, in einer kommenden Volksabstimmung diese bereits bejahte Frage des Netzkonzeptes mit der zweiten, offenen Frage, nämlich der der Finanzierung, zu verknüpfen.

Der umgekehrte Fall nach der nationalrätlichen Version ist nicht vergleichbar. Ich glaube nämlich nicht, dass der Gotthard-Basistunnel mit einer doppelt so grossen Kapazität in seiner Linienführung als Grundlage für eine Schnellbahn auf einer Scheitelhöhe von 550 Metern – als unverzichtbares Rückgrat der Neat – in Frage gestellt werden kann. Somit ist unser Parlament letztlich vor die Entscheidung gestellt, welche Neat wir eigentlich wollen. Halten wir am Netzkonzept fest, das zwei Achsen nicht konkurrenzierend, sondern komplementierend vorsieht, oder beordnen wir das Netzkonzept stillschweigend?

Ich meine, auch die finanzielle Differenz sei bei allem Sparzwang zu beachten. Der Lötschberg ist neustens mit 3,43 Milliarden Franken veranschlagt. Auch Kollege Bisig räumt ein, dass weitere Investitionen am Lötschberg notwendig sind, so dass sich die mögliche Ersparnis in der Grössenordnung von 2 Milliarden bewegen wird, eine Summe auf

20 Jahre – wenn Sie den Viertel des Bundes nehmen –, bei der man sich dann fragen muss: Wollen wir eine solche Lösung, die weder der Wirtschaft noch der Staatskasse dienen wird, die also letztlich teurer zu stehen kommt?

Erkennen wir aber, dass nur ein Netzkonzept, das diesen Namen verdient, die vielfältigen Ansprüche an ein neues Namenssystem zu erfüllen vermag, dass diese Lösung nicht nur, aber auch staatspolitisch richtig ist – wie es Kollege Maissen sagte –, dass sich eine abgestimmte, zeitgleiche Inangriffnahme der beiden Hauptwerke aufdrängt, dann dürfen wir mit gutem Gewissen dem heute vorliegenden, mehrheitsfähigen und finanziell sanierten Konzept der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Das Konzept der Minderheit I führt verkehrspolitisch in die Sackgasse und droht, den Neat-Zug staatspolitisch zum Entgleisen zu bringen. Verhindern wir das, und übernehmen wir die Verantwortung und die Führung in diesem Land!

Präsident: Wir haben noch fünf Wortmeldungen und können das Geschäft deshalb nicht bis 13 Uhr abschliessen. Ich schlage Ihnen vor, das Geschäft heute trotzdem zu Ende zu beraten.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag des Präsidenten	21 Stimmen
Dagegen	14 Stimmen

Uhlmann Hans (V, TG): Ich will keine Noten verteilen, aber ich stelle als Kommissionsmitglied und als Ratsmitglied fest, das sich seit Jahren mit dieser Vorlage beschäftigt, dass wir heute morgen bereits fünf Stunden diskutiert und debattiert haben. Ich persönlich habe eigentlich keine neuen Argumente hören können. Ich meine, dass man auch im Rat etwas disziplinierter sprechen sollte.

Wenn ich jetzt noch das Wort ergreife, dann nur deshalb, weil nun alle Votanten für den Antrag der Mehrheit gesprochen haben und keiner für den Antrag der Minderheit I (Bisig). Ich habe mein Votum vom 9. Dezember 1996 hervorgehoben und kann eigentlich voll und ganz auf dieses Votum verweisen. Ich erspare Ihnen jetzt eine zehnmündige Ansprache, aber einen Absatz will ich doch wiederholen, ihn Ihnen zu bedenken geben und die Argumentation, dass nur der gleichzeitige Bau der Netzvariante tragfähig sei, widerlegen.

Wenn wir die Neat in einer Volksabstimmung nicht entgleisen lassen wollten, dann müssten wir, wie das jetzt die Minderheit I beantragt, eine klare Etapplerung vornehmen; davon bin ich überzeugt. Wir haben letzte Woche von katastrophalen finanziellen Verhältnissen gesprochen. Man hat gesagt: keine neuen Ausgaben! Wir wissen, dass wir das in diesem Fall nicht tun können. Heute beschliessen wir wahrscheinlich Vorhaben, die über das Notwendige und effektiv Dringende hinausgehen. Das kann ich nicht verantworten. Ich meine, dass es gut täte, wenn Sie der Minderheit I zustimmen würden.

Den Damen und Herren aus dem Kanton Wallis möchte ich folgendes sagen – ich zitiere hier aus der Botschaft über Beiträge und Leistungen des Bundes an die Olympischen Winterspiele 2006, es ist nicht meine Erfindung. In der Botschaft steht auf Seite 21 folgendes: «Der Kanton Wallis ist für die Durchführung der Olympischen Spiele gut an das nationale und internationale Verkehrsnetz angeschlossen. Nach Angaben der Organisatoren genügt die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Grössere Vorhaben sind in diesem Bereich nicht erforderlich.»

Wicki Franz (C, LU): Herr Uhlmann hat das Zitat bereits vorgelesen.

Der Alpentransitbeschluss ist die Grundlage für die Volksabstimmung, das ist ganz klar. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden diesmal kritischer sein als im Jahre 1992. Sie werden kritische Fragen stellen. Wir werden insbesondere zwei Fragen zu beantworten haben:

1. Die Frage des Bedarfs: Braucht es die Neat überhaupt? Diese Frage ist noch nicht vom Tisch. Wenn ja: mit einer oder zwei Alpentransversalen?

2. Die zweite Frage wird die Frage der Kosten sein. Zur ersten Frage, zum Bedarf: Nach wie vor gibt es Skeptiker, die die Notwendigkeit neuer Alpentransversalen überhaupt in Frage stellen. Ich bin der Auffassung, es sei möglich, unsere Bevölkerung zu überzeugen, dass die Schweiz die Transitfunktion beibehalten will, und wenn wir diese Funktion beibehalten wollen, muss die Schweiz auch in das internationale Eisenbahnnetz integriert werden. Dazu braucht es moderne Tunnelanlagen. Schliesslich ist es dringend notwendig, vom heutigen und künftig weiter wachsenden Verkehrsvolumen einen grösseren Teil auf die Schiene zu verlagern. Das grundsätzliche Bedürfnis ist also gegeben.

Das Bedürfnis, gleichzeitig zwei Alpentransversalen zu erstellen, hat mir bis heute noch niemand bewiesen, auch in der heutigen Diskussion nicht. Sie werden das auch dem Volk schwer beweisen können. Der gleichzeitige Bau beider Basistunnels wird mit regionalpolitischen Gründen und vor allem mit dem Transitbeschluss und mit dem Alpenschutzartikel begründet. Wir werden dem Transitbeschluss und dem Alpenschutzartikel aber nur gerecht, wenn wir diese Vorlage an der Urne durchbringen. Sinn und Zweck sowohl des Transitbeschlusses wie auch des Alpenschutzartikels ist doch ein umweltschonender, effizienter Alpen transit.

Eine wortwörtliche Einhaltung des Transitvertrages ist wohl nicht sakrosankt, zumal die EU ihrerseits mit der Erfüllung von zentralen Verpflichtungen in diesem Zusammenhang im Rückstand ist. Die Schweiz kann aber grundsätzlich die im Vertrag gemachten Versprechungen erfüllen. Der Grundgedanke und der Zweck des Vertrages sind ja, dass die Schweiz genügend Kapazitäten zur Verfügung stellt. Heute weiss man, dass für die nächsten Jahrzehnte eine Achse genügt und dass die heutigen Kapazitäten bis in die zwanziger Jahre des nächsten Jahrhunderts ausreichen.

Wenn wir die Vorlage unter dem Gesichtspunkt der zweiten Frage, der Kosten, näher ansehen, zeigt sich klar: Der gleichzeitige Bau von zwei Basistunnels ist ein Luxus, den wir uns heute nicht mehr leisten können. Gleiche Chancen für alle sollte die Vorlage gewährleisten, sagte Herr Onken. Das sind Illusionen. Gleiche Chancen für alle, das wird auch der gleichzeitige Bau einer flächendeckenden Neat nicht bringen! So oder so bringen die beiden Alpentunnels vielen Gebieten unseres Landes keinen direkten Vorteil. Es bleibt uns daher nichts anderes übrig, als die Neat langfristig zu etappieren. Eine solche echte Etappierung heisst aber auch, dass klare Prioritäten gesetzt werden.

Wir müssen klar sagen, was wann gebaut werden wird. Bei einer klaren Prioritätensetzung drängt sich nur eine logische und volkswirtschaftliche Lösung auf, und das ist der Gotthard. Es trifft immer noch zu, was der Bundesrat in der Botschaft 1990 geschrieben hat: «Im Zentrum steht die Erneuerung und Umgestaltung der Gotthardlinie zu einer modernen Flachbahn. Sie bildet das Rückgrat und den Hauptentscheid im Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transversale.»

Das stimmt nach wie vor, denn die Gotthardroute weist das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Mit dieser Linienführung müssen wir nur eine einzige Gebirgskette und nicht deren zwei durchqueren. Zudem hat der Gotthardtunnel sowohl im Norden wie auch im Süden der Alpen das grösste Einzugsgebiet. Nur über die Gotthardroute lässt sich eine durchgehende Flachbahn realisieren, also eine Bahn, die den heutigen und zukünftigen Anforderungen der europäischen Verkehrssituation entspricht. Darum müssen wir uns an klare Prioritäten halten, und «klare Prioritäten» heisst: Die Gotthardachse ist vorzuziehen. Diese Prioritätensetzung drängt sich aus verkehrspolitischen, aber auch aus finanziellen und volkswirtschaftlichen Überlegungen auf.

Daher führt der Minderheitsantrag I die Neat in die richtige Richtung. Die Vorlage, die wir heute beschliessen, muss eine «UVP» bestehen, die «Umenverträglichkeitsprüfung», und mit dem Minderheitsantrag I haben wir die grösste Chance, dass das Volk dazu ja sagt.

Darf ich Sie bitten, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen.

Beerli Christine (R, BE): «Vernunft, Verantwortung und Augenmass» hat Herr Bisig als Titel für seine Ausführungen ge-

nommen. Das ist auch mein Credo, und trotzdem kommen wir nicht zum selben Schluss. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit möchte ich auf ein ausführliches Votum verzichten. Genau vor einem Jahr, am 9. Dezember 1996, habe ich viele Dinge gesagt. Es sind staatspolitische Gründe, aber nicht nur, sondern auch sehr viele andere Gründe, die mich dazu bewegen, die Mehrheit zu unterstützen. Da heute schon viel Gescheites gesagt worden ist – nicht nur einmal, sondern x-fach! –, möchte ich nichts mehr anfügen.

Ich möchte nur eine Bemerkung von Herrn Bisig ganz klar zurückweisen: Er hat vom «Gotthard-Leid» gesprochen und damit umschrieben, dass die rollende Landstrasse über den Lötschberg zieht, dass also die Lastwagen, dank den Ausbauten, die zurzeit in Vorbereitung sind, über den Lötschberg geführt werden können und dass der Personenschnellverkehr dann durch den Gotthard geht. So geht es natürlich nicht! Wir können nicht den gesamten Lastwagenverkehr durch den Lötschberg führen und die Anschlüsse an den Personenschnellverkehr nur über den Gotthard realisieren. Das ist keine Verteilung der Risiken; das ist keine Verteilung der Lasten und der Chancen. Deshalb müssen wir die Netzvariante unterstützen, die Mehrheit unterstützen. Einzig dadurch gewährleisten wir eine gerechte Verteilung der Risiken, der Lasten und der Chancen dieses Konzeptes!

Büttiker Rolf (R, SO): Nur kurz: Die Netzvariante ist nach wie vor die wenigst schlechte aller Lösungen. Gestatten Sie mir als Vertreter einer echten Bahnregion, des schweizerischen Eisenbahnknotenpunktes schlechthin, doch einige Bemerkungen:

Wir haben es heute wieder gehört, für weite Teile des Mittelandes, des Jurasüdfusses, der Nordwestschweiz ist die Frage des Juradurchstichs von zentraler Bedeutung. Und, Herr Bisig, solange wir nicht wissen, wo der Juradurchstich liegt, können wir einem Vorschlag gemäss Minderheit I nicht zustimmen. Denn gemäss Minderheit I können alle diejenigen, die wissen wollen, wo der Juradurchstich liegt, nur verlieren.

Aus staatspolitischen Gründen, aus europapolitischen Gründen, insbesondere auch im Hinblick auf Transitvertrag und die bilateralen Verhandlungen, möchte ich Sie bitten, gegen die Minderheit I anzutreten. Man kann bei diesem Vorschlag der Minderheit I kaum mehr von einer ernst gemeinten und redlichen Unterstützung der Netzlösung sprechen. Es ist ein «Killerantrag», der auf leisen Sohlen daherkommt.

Die Erstellung des Hauptbauwerkes Gotthard ruft zwingend nach weiteren Streckenausbauten auf der Gotthardachse, und damit werden Jahrzehntelang Mittel gebunden. Das kann man nicht wegdiskutieren. Der gesamthaft gesehen günstigeren Netzlösung – das haben wir durchdiskutiert – wird gemäss Minderheit I still, aber mit Vorsatz das Grab geschaufelt. Die Idee der Netzlösung war, die vorhandenen Strecken im Mittelland effizienter auszulasten, damit auf Neubauten mit ihren langwierigen Verfahren – diese kennen wir – verzichtet werden kann. Mit der Netzlösung können auch viel grössere Räume der Schweiz mit einem modernisierten Eisenbahnnetz – das hat das Eisenbahnnetz dringend nötig – erschlossen werden, und so kann eine grössere Standortgunst erreicht werden.

Die Mehrheit der Kommission bekennt sich in ehrlicher Weise zur Netzlösung, auch mit ihren Nachteilen – ich denke an die Finanzpolitik –, und unterbindet damit das lange Hin und Her und die im Volk geschaffene Verunsicherung. Wenn wir der Minderheit I zustimmen, wird die Verunsicherung noch grösser.

Deshalb möchte ich Sie bitten, der Mehrheit zuzustimmen.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Die Debatte war moderat und dennoch ertragreich. Alle Argumente sind ausgetauscht und wiederholt worden. Ich möchte Ihnen in meiner Funktion als Vertreter der Mehrheit und «rapporteur» der Kommission nur noch eines bestätigen: Die Variante der Kommissionsmehrheit ist mit den nunmehr in Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung festgelegten Finanzierungsquellen finanzierbar, ohne dass an den

Fonds unverantwortlich hohe Vorschüsse aus der Bundeskasse geleistet werden müssten. Der Fonds wird bis 2014, da die Vorschüsse zurückbezahlt sein werden, nie über eine Höhe von 2 Milliarden hinaus belastet werden; dies gestützt auf das Bauprogramm, das die Basis des Kommissionsentscheids war, mit einer leichten Hintanstellung der Tunnels am Zimmerberg und am Monte Ceneri im Zeitprogramm; das ist aber verschmerzbar. So – ich sage es jetzt so – «sau-schlecht» ist die Variante der Mehrheit auch nicht. Nachdem ich mich aber verschiedentlich persönlich, vor allem aus finanzpolitischen Gründen, eher in Richtung Minderheit geäußert habe und ich mit mir selber heute keinen leichten Stand hatte, werde ich mich – entgegen meiner Gewohnheit – in die Stimmenthaltung nicht flüchten, aber begeben.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zweck dieser ganzen Vorlage ist ja die Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Motive dafür sind im grossen und ganzen der Umweltschutz und auch der Alpenschutz; es sind aber nicht die einzigen; es gibt auch andere Motive: z. B. dasjenige, dass auf den bestehenden Nationalstrassen keine Staus entstehen; z. B. dasjenige, dass in der Schweiz Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft geschaffen werden; z. B. dasjenige des Wirtschaftsstandortes Schweiz.

Wirtschaftsstandort Schweiz heisst kürzere Reisezeiten, und zwar für alle Einwohnerinnen und Einwohner dieses Landes; heisst Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, und zwar für alle Einwohnerinnen und Einwohner dieses Landes, in welcher Region sie auch immer wohnen mögen; es heisst bessere Verbindungen für den Kanton Tessin, für den Kanton Wallis und auch für die Ostschweiz, wie Sie heute beschlossen haben. Diese Chancengleichheit soll auch Richtschnur sein für die Abstimmung, die Sie jetzt durchführen werden.

Die Ausführungen von Herrn Wicki bezüglich der Mehrheitsfähigkeit unterliegen einem Irrtum. Es ist nicht wahr, dass die Mehrheitsfähigkeit steigt, wenn wir uns für einen Basistunnel entscheiden. Die Mehrheitsfähigkeit ist vielmehr nur mit der Netzvariante möglich. Ich habe gesagt: Sie ist damit keineswegs garantiert; aber möglich ist sie nur dann. Würde man sich für einen Basistunnel und für eine Etappierung entscheiden, wäre die Mehrheitsfähigkeit heute nicht mehr gegeben. Es ist möglich, dass das vor zehn Jahren der Fall gewesen wäre. Aber es ist in der Zwischenzeit vieles geschehen. Es sind Versprechungen gemacht worden; es hat bereits eine Abstimmung stattgefunden.

Motiv für die Netzvariante ist aber auch der Transitvertrag mit Europa. Eine Etappierung sät Misstrauen. Es wurde mir nicht geglaubt, als ich als Vertreter des Bundesrates im Nationalrat sagte – damals, als die Ploramulde noch die Gemüter bewegte –, der Bundesrat werde, sobald diese Mulde durchörtert sei, dort sofort bauen. Gut, das Wort eines Bundesrates ist auch nicht mehr das, was es vor hundert Jahren vielleicht einmal gewesen ist. Aber diese Zusicherung hat nicht gereicht. Man wollte kodifiziert haben, dass der Gotthard – Plora hin oder her! – in die erste Priorität fällt. Was nun den Gotthardianern und den Gotthardianerinnen zullebe getan wurde, haben auch die Lötschbergianerinnen und Lötschbergianer zugut.

Eine Etappierung sät auch Misstrauen in Europa; das habe ich Ihnen schon vor einem Jahr gesagt. Wenn hier von einer Etappierung geredet wird, hat man dort Angst, man wolle sich um den Transitvertrag drücken.

Es gibt auch verkehrspolitische Argumente: Der Alpenschutz muss im Jahre 2005 realisiert werden. Der Transitvertrag läuft 2005 aus. Der Gotthard wird aber erst 2012 bereitstehen. Also brauchen wir aus diesen Gründen den Lötschberg, und zwar nicht etappiert.

Es geht um die geographische Verteilung des Personen- und des Güterverkehrs. Eine einzige Achse führt zu Umwegverkehr und zu Staus auf der Schiene. Mit einer einzigen Achse sind wir auch von ausländischen Investitionsentscheidungen abhängig, nämlich von den Investitionen, die im Norden und im Süden in die Anschlüsse gemacht werden. Mit zwei Achsen genügen aber die bestehenden Bahnlinien noch für eine sehr

lange Zeit. Das Netz erhöht die Flexibilität. Mit einer Achse – Frau Beerli hat es gesagt – müssen sehr viele Güterzüge über die Bergstrecke, und das ist regional auch ungerecht. Meine Damen und Herren, draussen wartet Vacherin. Er ist nicht an der Gotthardachse reif geworden, sondern in der Romandie. Diesen Vacherin wird nur mit gutem Gewissen gegessen können, wer der Netzvariante zustimmt! (*Heiterkeit*)

Präsident: Der Antrag der Minderheit II ist zurückgezogen worden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	16 Stimmen

Art. 10ter

Antrag der Kommission

....

– der Anschluss der Ost- und Westschweiz an

....

Art. 10ter

Proposition de la commission

....

– le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau

....

Präsident: Artikel 10ter ist bereits durch die Entscheide bei Artikel 23 erledigt.

Angenommen – Adopté

Art. 11 Abs. 1, 5; 12 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 11 al. 1, 5; 12 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 14 Abs. 1–3, 5

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3, 5

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

Art. 14 al. 1–3, 5

Proposition de la commission

Al. 1, 3, 5

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... au maximum (coût du capital inclus). Les prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Herr Cottler, ich entschuldige mich, ich habe auch Hunger, aber ich muss noch etwas erläutern:

In Artikel 14 Absatz 1 hat der Nationalrat die finanztechnisch korrekte Formulierung «von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen» gewählt. Wir können uns hier anschliessen.

In Absatz 2 von Artikel 14 beantragen wir die Präzisierung, dass in der Plafonierung der Verschuldung der Bahnen von maximal 25 Prozent der Projektkosten die Kapitalkosten, die über eine lange Bauzeit auflaufen werden, inbegriffen sind, dies mit der Ergänzung «einschliesslich der Kapitalkosten».

Weiter ist festzulegen, dass die Darlehenszinsen bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten aktiviert und verzinst werden, ansonsten würde es an der Grundlage mangeln, die Bahnen während der Bauzeit für die 25-Prozent-Verschuldung von ihrer Verzinsungspflicht zu befreien. Es braucht eine saubere gesetzliche Grundlage dafür, dass die während der Bauzeit anfallenden Zinskosten zum Darlehen des Bundes an die Bahnen geschlagen werden und die Verzinsung erst nach der Inbetriebnahme von Bauabschnitten zu laufen beginnt. Damit ist hinlänglich klargestellt, dass die Kapitalkosten als Projektkosten betrachtet werden dürfen.

Absatz 3 von Artikel 14 ist obsolet geworden. Das ist die Konsequenz der vom Parlament gewählten Fondslösung.

Absatz 5 von Artikel 14 legt klar, dass die 25 Prozent der Baukosten für die Neat, die aus der Spezialfinanzierung für den Strassenverkehr gespiesen werden, à fonds perdu zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrat wird als zuständig erklärt, die Verteilung der Mittel auf die beiden Basislinien festzulegen.

Wir schliessen uns dem Beschluss des Nationalrates an und stellen in diesem Sinn Antrag.

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. II Art. 3a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II art. 3a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Zuhanden der Materialien muss ich bemerken, dass Artikel 3a dieses Bundesbeschlusses «Bahn 2000» gestrichen werden kann. Dies ist die Konsequenz des alle Finanzierungsmittel zusammenfassenden Artikels 23 der Übergangsbestimmungen.

Angenommen – Adopté

Ziff. II Art. 3b

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

Abs. 3

.... von Darlehen in einer Vereinbarung.

Ch. II art. 3b

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... au maximum (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

Al. 3

.... de prêts dans le cadre d'une convention.

Loretan Willy (R, AG), Berichterstatter: Der neue Artikel 3b deckt sich mit den für die Neat festgelegten Bestimmungen, d. h., dass bei der Verschuldung die Kapitalkosten einzuschliessen sind. Die gleiche Regelung gilt auch für die Darlehenszinsen bis zur Inbetriebnahme. In Absatz 3 fallen neu gegenüber der Fassung Nationalrat die A-fonds-perdu-Beiträge weg. Für die Finanzierung von «Bahn 2000» waren und sind keine A-fonds-perdu-Beiträge vorgesehen. Deshalb diese Präzisierung von Absatz 3 von Artikel 3b gemäss Fassung Nationalrat.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 13.40 Uhr

La séance est levée à 13 h 40

96.059

Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Bau und Finanzierung

Infrastructure des transports publics. Réalisation et financement

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1997, Seite 1376 – Voir année 1997, page 1376

Beschluss des Ständerates vom 9. Dezember 1997
Décision du Conseil des Etats du 9 décembre 1997

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Wir haben die verbleibenden Differenzen in diesem grossen Geschäft in der Kommission noch einmal an zwei Sitzungen gründlich besprochen. Das Ziel dieser Differenzbereinigung ist eine breit abgestützte Vorlage, die von einer starken Mehrheit im Parlament getragen wird.

Wir werden eine schwierige Volksabstimmung zu bestehen und zu gewinnen haben. Wir legen die Vorlage in einem zweiten Anlauf, welcher nicht der einfachere, sondern der schwierigere sein wird, dem Volk vor. Diese Vorlage zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs bildet einen wesentlichen Teil der schweizerischen Verkehrs- und auch der Europapolitik.

Der Reihe nach: Zunächst werden wir im Herbst, sozusagen als ersten wichtigen Schritt, die Abstimmung über die LSVA zu bestehen haben. In einer zweiten Phase werden wir dem Volk diese Vorlage zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vorlegen müssen. Wir werden beide Abstimmungen gewinnen müssen, wenn unsere Verkehrspolitik tatsächlich zum Tragen kommen soll. Es handelt sich also um ein Gesamtkonzept, und jeder Baustein dieses Gesamtkonzeptes ist von entscheidender Bedeutung. Jeder Baustein ist wichtig, auch der, welchen wir heute behandeln. Es wird ebenfalls sehr wichtig sein, dass der Bundesrat und die beiden betroffenen Departemente – das Eidgenössische Finanzdepartement und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation – gemeinsam hinter dieser Vorlage stehen und dass eine starke Parlamentsmehrheit ebenfalls hinter dieser Vorlage steht, sonst werden wir in Schwierigkeiten kommen.

Zur Vorlage konkret: Der Ständerat ist jetzt im wesentlichen dem Konzept des Nationalrates gefolgt. Wir haben im Nationalrat in der ersten Lesung gegenüber dem, was der Bundesrat zuerst gemacht hat, und gegenüber dem, was der Ständerat in seiner ersten Lesung gemacht hat, ein völlig neues Konzept entwickelt. Jetzt ist die Kommissionsmehrheit – zum Teil einstimmig – in vielen Detailfragen den Beschlüssen des Ständerates gefolgt, damit wir die Vorlage nun auch zu einem guten Ende bringen können.

Es gibt zwei Hauptpunkte, über die wir heute und morgen noch gründlich diskutieren müssen: Der erste Hauptpunkt ist die Verfassungsbestimmung über die Finanzierung. Hier geht es vor allem um die Frage, ob wir den Benzinfünfer er-

heben sollen oder nicht. Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass der Benzinfünfer gestrichen werden soll. Im Bereich der Finanzierung geht es weiter um die Frage, ob 0,1 Mehrwertsteuerprozent oder 0,15 Mehrwertsteuerprozent erhoben werden sollen. Die Kommissionsmehrheit wird Ihnen beantragen, bei 0,1 Mehrwertsteuerprozent zu bleiben.

Der zweite Hauptpunkt ist das Bauprogramm, nämlich Artikel 10bis des Alpentransitbeschlusses. Hier geht es darum, ob wir weiterhin zu einer vollständigen Netzlösung stehen oder in irgendeiner Form eine Etappierung beschliessen wollen. Alle Minderheits- und Einzelanträge tendieren zu einer klaren Bevorzugung des Gotthards. Die Mehrheit der Kommission will bei einer Netzlösung bleiben.

Ich bitte Sie, im Interesse der Gesamtvorlage durchgehend den Anträgen der Kommission oder der Kommissionsmehrheit zu folgen und somit alle Minderheits- und Einzelanträge, über die wir zum Teil noch im Detail sprechen wollen, abzulehnen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Parmi la douzaine de divergences que le Conseil des Etats avait créées par rapport à nos dernières délibérations, seuls deux points revêtaient une signification politique et pratique notable. Il s'agissait de la question des 5 centimes supplémentaires sur le prix de l'essence et de la problématique de l'échelonnement dans le percement des tunnels.

Après les travaux de la Commission des transports et des télécommunications, une seule divergence importante subsiste avec le Conseil des Etats, c'est la question des 5 centimes. Evidemment, par ailleurs, des propositions de minorité subsistent. Nous aurons l'occasion d'en reparler par la suite.

Je tiens ici à souligner que la majorité de la commission s'est prononcée en faveur d'un projet qui n'est pas uniquement le reflet d'intérêts régionaux. En proposant la réalisation d'une véritable variante en réseau, la commission vous invite à donner un signe politique très clair à l'ensemble du pays. Lors des débats en commission, il a été constamment rappelé que la réalisation de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes est un projet national qui concerne toute la Suisse. Le financement de ces infrastructures reste donc principalement basé sur la taxe poids lourds, à quoi s'ajoute une augmentation de 0,1 pour cent du taux de la TVA, l'impôt sur les huiles minérales couvrira 25 pour cent des coûts et, finalement, les 25 pour cent restants représenteront l'endettement, la part du rali en quelque sorte.

Signalons encore que les avances temporaires de la Confédération, quand les ressources du fonds ne suffiront pas à la couverture des besoins en trésorerie, seront limitées à 4,2 milliards de francs. Cette précision figure dans les dispositions qui règlent le fonctionnement du fonds institué pour le financement des grands projets.

La suppression de la taxe de 5 centimes sur l'essence, tout en maintenant la totalité des travaux prévus par le Conseil des Etats, a fait l'objet de larges discussions. Finalement, il est apparu à la majorité de la commission qu'un éventuel manque de financement pourra être compensé par un report de certains travaux relatifs à «Rail 2000», deuxième étape, et, si nécessaire, par un recours à l'introduction momentanée d'une certaine flexibilité dans l'application de la limite susmentionnée de 4,2 milliards de francs.

Sur la deuxième étape de «Rail 2000», des économies substantielles peuvent être faites.

On peut procéder sans dommage à l'échelonnement de travaux qui ne sont d'ailleurs pas encore définis et précisés quant à leur calendrier de réalisation.

Il convient encore de compléter votre information au sujet de la «Pioramulde». Vous vous souvenez certainement que, lors de notre dernier débat, cette question avait été la principale raison pour laquelle notre Conseil avait pris la décision d'entreprendre en priorité la réalisation du tunnel du Lötschberg. En effet, les difficultés prévisibles à la «Pioramulde» ne permettraient pas raisonnablement de passer outre ces constatations et de faire démarrer la réalisation du tunnel du Gotthard comme si de rien n'était. C'est la raison pour laquelle

cette dernière avait été repoussée en deuxième étape. Depuis lors, plusieurs sondages supplémentaires ont été opérés. Ainsi, la commission a la conviction que la traversée de cette faille ne présentera pas de difficultés importantes qui généreraient des coûts supplémentaires ou provoqueraient des retards dans l'exécution des travaux. Il est ainsi ressorti clairement que la problématique de la «Pioramulde» était résolue.

La commission a la conviction de vous présenter un projet susceptible de recueillir votre adhésion. Elle est d'avis qu'il faut aller de l'avant, qu'il est absolument indispensable de dépasser le climat d'incertitude qui règne actuellement. Cette incertitude ne peut pas durer indéfiniment, pas plus que celle qui règne au sujet de la taxe poids lourds, car c'est finalement l'issue des négociations bilatérales qui est en jeu. Il faut avoir présent à l'esprit que le projet NLFA est dépendant de trois votations populaires:

1. sur le projet lui-même;
2. sur la taxe poids lourds contre laquelle un référendum a été lancé;
3. elle est encore hypothétique, mais on ne peut pas l'exclure, sur un référendum éventuel contre un des accords que nous pourrions conclure avec l'Union européenne, dans le cadre des négociations bilatérales. C'est alors la rentabilité de la NLFA qui serait remise en cause.

On le voit, la voie est encore longue, qui mène jusqu'à l'aboutissement du projet. Le Parlement a donc le devoir de mettre rapidement sous toit le projet NLFA, et c'est dans cet esprit que je vous invite à adopter les propositions de la commission ou de sa majorité.

A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Art. 23

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2 Bst. c

Festhalten

Abs. 2 Bst. b, e

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2 Bst. f

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Seller Hanspeter, Binder, Bircher, Columberg, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Ratti, Vetterli)

f. um 0,15 Prozentpunkte erhöhen.

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Zwygart

Abs. 2 Bst. c

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Föhn

Abs. 2 Bst. c

(falls der Antrag der Mehrheit angenommen wird – gleichzeitiger Bau der beiden Basistunnels)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

.... Die eidgenössischen Räte bewilligen die erforderlichen Mittel mit Verpflichtungskrediten.

(Rest des Absatzes streichen)

Art. 23

Proposition de la commission

Al. 1, 2 let. c

Maintenir

Al. 2 let. b, e

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2 let. f

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Seller Hanspeter, Binder, Bircher, Columberg, Fischer-Seengen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Ratti, Vetterli)

f. augmenter de 0,15 point tous

Al. 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Zwygart

Al. 2 let. c

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Föhn

Al. 2 let. c

(au cas où la proposition de la majorité serait acceptée – construction simultanée des deux tunnels de base)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

.... Les Chambres fédérales débloquent les moyens financiers nécessaires en votant des crédits d'engagement.

(Biffer le reste de l'alinéa)

Zwygart Otto (U, BE): Im Namen der LdU/EVP-Fraktion stelle ich den Antrag, den Benzinfünfer, wie er ursprünglich vorgesehen wurde, beizubehalten. Der Bau der öffentlichen Infrastruktur im Verkehr hat seinen Preis, und alle Verkehrsteilnehmer haben ihren Beitrag zu leisten. Es ist müssig, Schiene gegen Strasse oder Strasse gegen Schiene auszuspielen. Wenn es nicht zu einer Ausgewogenheit kommt, handeln wir kurzfristig, und die von den Berichterstattern heraufbeschworenen schwierigen Abstimmungen werden noch schwieriger. Wenn wir nämlich etwas vertuschen, führt das dazu, dass andere die Schwierigkeiten hervorzerren, und wir haben viel mehr Probleme, Argumente zu finden. Der Antrag der Kommission, auf «Benzingeld» ausdrücklich zu verzichten, ist kurzfristig. Aus abstimmungstaktischen Gründen sollten die Automobilisten nicht belastet werden, wird argumentiert. Aber bitte sehr: Wir wissen, dass langfristig nur der Verbund von Schiene und Strasse die tragbare Lösung ist. Und dieses Miteinander von Schiene und Strasse ist mit Kosten verbunden. Dafür braucht es den Benzinfünfer. Es geht nicht nur um den Verzicht auf die Einnahme von jährlich rund 300 Millionen Franken, sondern vor allem auch um die Haltung, aus der dieser Entscheid kommt. Der Ausbau der Eisenbahnen, die Fertigstellung der Autobahnen und der Lärmschutz wären ohne den stetig zunehmenden Strassenverkehr nicht notwendig. Die LSVA ist ein Teil dafür. Und wenn hier von den Berichterstattern betont wird, dass man jetzt zuerst den Abstimmungskampf für die LSVA gewinnen müsse, heisst das: zuerst Strassengeld und nachher dann doch nicht. Das ist nicht ehrlich. Die PneuFahrzeuge sollen ihr Scherflein beitragen, und das in aller Offenheit. Darum scheint uns der Benzinfünfer der richtige Weg zu sein. Wenn wir die stabilen, ja sogar sinkenden Benzinpreise betrachten, ist dieser Benzinfünfer, aufs Ganze gesehen, eine lächerliche Summe. Er ist nicht nur zumutbar, sondern auch erklärbar.

Im weiteren sind uns die Gesamtkosten dieser öffentlichen Infrastrukturen letztlich nicht bekannt. Es sind und bleiben Schätzungen. Auch wenn vielleicht an gewissen Orten wie in der Pioramulde Gewisses klarer geworden ist: Der Berg hat seine Unbekannten. Darum sind wir auf Einkünfte und Finanzen angewiesen. Wir sind auf diese Einkünfte angewiesen, damit wir am Schluss nicht neben den Löchern im Berg noch Löcher in der Bundeskasse haben.

Anders gesagt: In diesem Umfeld brauchen wir das Geld, um unseren Verkehr bewältigen zu können. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Föhn Peter (V, SZ): Erlauben Sie mir, meinen Antrag zu präzisieren. Mein Eventualantrag bezieht sich auf Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c. So habe ich ihn auch schriftlich eingereicht.

Es geht einzig und allein um den Benzinfünfer – oder präziser ausgeführt: Es geht um unseren Bundeshaushalt. Das oberste Gebot ist, das «Haushaltziel 2001» zu erreichen. Wenn wir alles und das Optimale haben wollen, muss auch die Finanzierung, und zwar bis ins Detail, optimal gesichert sein. Wir haben eine mindestens hundertjährige oder x-tausendfache Erfahrung mit Bohrungen im Erdinnern. Noch selten haben wir gehört, dass es billiger gekommen wäre als der Kostenvoranschlag. Im Gegenteil: Allermeistens kam es viel, viel teurer zu stehen. Ich muss Ihnen nicht aufzählen, wann und wo es auch in der Schweiz bei Tunnelbauten letztendlich bei der Finanzierung grosse Scherereien gab und gute, anerkannte Politiker dran glauben mussten.

Beschlossene Sache sind heute die Netzlösungen, die erste und zweite Etappe der «Bahn 2000», der Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz sowie die Lärmsanierungsmassnahmen.

Gesucht wird nun die Finanzierung dieser Eisenbahn-Grossprojekte. Wenn beide Basistunnels – ob gleichzeitig oder nicht gleichzeitig – gebaut werden, müssen auch die entsprechenden Zufahrtsstrecken ausgebaut werden. Denn im Transitabkommen verpflichtet sich die Schweiz zu einer Neubautrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano und nicht nur zu den geplanten Basistunnels, was auch logisch ist.

Die heute beantragte Finanzierung stimmt wohl auf dem Papier, aber in Wirklichkeit nie und nimmer, denn gemäss Auskünften von Spezialisten kommt es wesentlich teurer zu stehen. Denken wir unter anderem auch an die Lärmsanierungsmassnahmen – oder wir verwirklichen nur lückenhafte Eisenbahnprojekte, welche niemandem dienlich sind.

Mit meinem nächsten Gedanken beziehe ich mich auf die «Vorschau zur Frühjahrsession 1998» der Parlamentsdienste. Unter dem Titel «Weg mit dem Benzinfünfer» heisst es unter anderem, Hauptfinanzierungsquelle für die Neat müsse die Schwerverkehrsabgabe sein – so Kommissionspräsident Hämmerle. «Aus abstimmungstaktischen Gründen», heisst es weiter, «sollten die Automobilisten nicht auch noch belastet werden.» Sind Sie so sicher, dass die Abgabe des Schwerverkehrs denn auch so golden fliesst, wie angenommen?

Was mich aber noch mehr befremdet, sind die angesprochenen «abstimmungstaktischen Gründe». Es gibt keine Abstimmungstaktik und darf keine geben. Legen wir dem Schweizer Volk ehrlich vor, was unter welchen Opfern gebaut werden kann. Ich verstehe diese Aussage aus dem Munde eines sonst so bedachten Politikers überhaupt nicht.

Abstimmungstaktik hin oder her: Gerade meine geschätzten Anwesenden zur linken Seite müssten doch diesem Benzinfünfer zustimmen. Oder wo ist da die Logik, die Logik einer nachhaltigen Umweltpolitik? Die Taktik verstehe ich so, dass jeder für sein Gärtchen schaut und/oder vielleicht schon für die nächsten Wahlen. Schade!

Um das «Haushaltziel 2001» zu erreichen und die nächsten Generationen nicht in den Finanzruin zu treiben, stimmen Sie meinem Eventualantrag – dem Benzinfünfer bei gleichzeitigem Bau der beiden Basistunnels Gotthard und Lötschberg gemäss Ständerat – zu!

Nur das ist einigermassen ehrlich. Ich präzisiere nochmals: Mein Eventualantrag bezieht sich ausschliesslich auf Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c.

Seller Hanspeter (V, BE): «Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld?» Das ist nicht nur ein Liedchen in fröhlicher Runde zu vorgerückter Stunde. Es ist bei dieser Vorlage wohl die Kardinalfrage.

Die Antwort, die wir heute oder vielleicht morgen und die die Herren und Damen Ständeräte auf diese Frage geben, wird ohne Zweifel den Ausgang der obligatorischen Volksabstimmung wesentlich mit beeinflussen. Seit sich Kantone, Bund und natürlich auch die SBB mit milliardenschweren Defiziten herumschlagen, hat das eidgenössische Stimmvolk eine sehr ausgeprägte Franken- und Kostensensibilität entwickelt.

Was wir in diesem Finanzierungsartikel beschliessen, wird deshalb wohl zum Weichensteller für ein Volks-Ja oder ein Volks-Nein.

Es gilt deshalb, zwei Grundsätze zu beachten:

1. Diese Gesamtfinanzierung der Grossprojekte ist von möglichst vielen mitzutragen. Wir würden wohl einen Scherbenhaufen provozieren, wenn die Finanzierung einseitig einer oder nur einigen wenigen Gruppen zugemutet würde.

2. Die Realisierung dieser Grossprojekte darf nicht neue Schuldenberge aufhäufen und mit – vermeidbaren – Schuldzinsen zusätzlich belastet werden. Vielmehr sind die Realisierungsphasen zu erstrecken und vor allem den vorhandenen Finanzierungsmitteln anzupassen. Das zum Grundsätzlichen.

Auf diesen grundsätzlichen Gedanken basiert auch der Antrag der Minderheit, die in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe f zusätzlich einen Mehrwertsteueranteil einbauen will. Es ist nachgerade in Mode gekommen, die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen einfach der Strasse aufzubürden. Neben der LSWA soll ja auch noch ein Viertel der Mineralölsteuer-Erträge herangezogen werden.

Die gut drei Millionen – in der Regel vierrädrigen – Milchkühe namens Ford, Golf, Fiat, Peugeot, Mercedes, Mitsubishi usw. lassen sich nicht einfach beliebig weiter melken. Jeder Benutzer eines Motorfahrzeuges leistet jetzt gemäss Buchstabe d bei jedem Auftanken bereits – je nach Tankinhalt – einen Beitrag von 6 bis 12 Franken. Wenn wir Ihnen nun 5 Rappen zusätzlich aufbrummen, wird es je ein Drittel mehr sein, also zwischen 8 und 16 Rappen. Die Schmerzgrenze wird damit meines Erachtens überschritten.

Drehen wir den Spless einmal um: Was würden wohl die Bahnfahrerinnen und -fahrer sagen, wenn man die Fahrkarten und Abonnemente massiv verteuern würde, um mit diesem Mehrertrag Infrastrukturen des privaten Verkehrs zu finanzieren? Der Sturm der Entrüstung würde wohl orkanartig über die Politlandschaft hinwegfegen. Wenn es aber um die Autofahrer geht, ist plötzlich alles selbstverständlich, machbar und zumutbar.

Ein Mitfinanzieren der Grossprojekte durch 1,5 Promille Mehrwertsteuer erscheint uns deshalb und aus folgenden Gründen mehr als gerechtfertigt:

1. Diese Grossprojekte, insbesondere die neuen Aipentransversalen, sind Werke von nationaler Bedeutung. An solche Werke sollen alle, auch die Nichtautomobilisten, einen kleinen, bescheidenen Beitrag leisten, der zeitlich sogar befristet ist. Das ist vor allem auch eine Frage der Finanzierungsgechtigkeit. Soll denn die Mehrwertsteuer ausser für die üblichen Zwecke nur noch zur Finanzierung bzw. zum Stopfen von Löchern im Sozialversicherungsbereich dienen? Ich habe nichts dagegen einzuwenden, wenn man beispielsweise zur Sicherstellung der AHV Mehrwertsteuerprozente einsetzt. Ich habe aber etwas dagegen, wenn man diese Quelle nur für bestimmte Aufgaben der Allgemeinheit, des Staates reservieren will.

2. Die Bewohner dünnbesiedelter Regionen werden ein weiteres Mal benachteiligt, wenn man bloss die Milchkuh Strassenverkehr herbeizieht. Wenn sie den gleichen Mobilitätsgrad wie die Bewohner der Agglomerationen beanspruchen, sind sie infolge des nicht oder nur sehr spärlich vorhandenen Angebotes an öffentlichem Verkehr existentiell und ganz besonders auf das private Verkehrsmittel angewiesen.

Das Miteinbeziehen von 1,5 Promille Mehrwertsteuer trägt dazu bei, die Spleesse nicht noch ungleicher zu machen, als sie es sowieso schon sind. Haben Sie gerechnet, wieviel diese 1,5 Promille den Haushalt belasten? Der Durchschnittshaushalt hat mit einer Erhöhung von jährlich 60 bis 70 Franken zu rechnen, d. h. monatlich etwa einen guten Fünfliber mehr oder eine Flasche Bier inklusive Trinkgeld weniger. Zudem steuert jeder Haushalt, mit oder ohne Auto bestückt, im dünnbesiedelten oder im dichtbesiedelten Raum wohnend, im Verhältnis gleichviel zur Finanzierung dieses nationalen Werkes bei.

Die Bevorschussungslimite, das wäre der dritte und letzte Grund, und die daraus entstehende Zinsenlast könnten damit auf ein erträglicheres Mass gesenkt werden. Gemäss den

Berechnungen der Finanzdirektion würde diese Höchstlimite bei gerade noch akzeptablen drei Milliarden Franken liegen; für alle Beteiligten also eine finanzpolitisch sinnvolle und verantwortbare Lösung.

Ich bitte Sie im Namen der Minderheit und aufgrund dieser Erwägungen, dem Antrag auf 1,5 Promille Mehrwertsteuersatz zuzustimmen.

Columberg Dumeni (C, GR): Nach jahrelangen Auseinandersetzungen gelangen wir bei diesem Geschäft endlich zur Schlussrunde. Wie wir gehört haben, geht es nun darum, für diese Grossprojekte eine sichere Finanzierung zu bekommen; das war ja bei der ersten Vorlage nicht der Fall.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen bildet die Netzlösung. Es geht auch nicht nur um die Finanzierung von Alptransit, sondern um drei weitere Eisenbahn-Grossprojekte, nämlich die «Bahn 2000», den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz und die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken. Bei diesem rund 30 Milliarden Franken schweren Paket betrifft nur die Hälfte das Projekt Alptransit; dort halten wir den ursprünglichen Kostenrahmen von 15 Milliarden Franken immer noch ein.

Die CVP-Fraktion hat immer sehr viel Sympathie für den Bezug der Mineralölsteuer auf Treibstoff im Rahmen von 5 oder 10 Rappen pro Liter für die Finanzierung gehabt, so, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Dieser Benzinlifer wäre als zusätzliche Finanzierungsquelle durchaus vertretbar und verkraftbar, insbesondere wenn man bedenkt, dass die Benzpreise heute je nach Landesteil bereits um bis zu zehn Rappen variieren können. So gesehen hat Herr Zwygart recht, und dennoch können wir ihm nicht zustimmen.

Beim Antrag Föhn bin ich nicht ganz sicher, was Herr Föhn will, denn seine Fraktion ist ja geschlossen gegen diese Vorlage; das muss man ehrlicherweise sagen. Es könnte sein, dass dieser Antrag vielleicht auch einen abstimmungstaktischen Hintergrund hat, deshalb lehnen wir ihn klar ab.

Um die politische Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, ist die CVP-Fraktion jedoch nach einer erneuten Überprüfung bereit, auf die Benzpreiserhöhung um 5 Rappen zu verzichten. Logischerweise muss dieser Einnahmefall durch andere Quellen kompensiert werden; deshalb stimmen wir dem Bezug der Mehrwertsteuer zu. Wenn wir zum Prinzip ja sagen, möchten wir aber gleichzeitig den Satz so bemessen, dass er eine sichere Finanzierung dieser Grossprojekte gewährleistet. Aus diesem Grunde treten wir für den Ansatz von 0,15 Prozent ein. Dadurch können wir mit zusätzlichen jährlichen Mehreinnahmen in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken rechnen und den Benzinzollausfall voll kompensieren. Zudem wird die so oft kritisierte Strassenlastigkeit der Vorlage gemildert. Die CVP-Fraktion stimmt in diesem Punkt der Minderheit Sellaer Hanspeter zu.

Abschliessend möchte ich nochmals festhalten: Die entscheidende Schlacht – die Berichtstatter haben es gesagt – findet bei der LSVA statt. Ohne die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sind die ganze Finanzierung und damit die Realisierung sämtlicher Grossprojekte im Eimer. Ich appelliere deshalb erneut an das Verantwortungsbewusstsein der wirtschaftlichen und politischen Exponenten dieses Landes, denn ein Schiffbruch bei der LSVA würde unsere gesamte Verkehrspolitik ins Wanken bringen. Sie ist der zentrale Baustein für die verkehrspolitische Zukunft dieses Landes.

Bezzola Durl (R, GR): So wenig Steuern und Abgaben wie möglich, so viel wie nötig. Dieser Grundsatz gilt auch für die Finanzierung der Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs.

Wir fällen heute also einen Grundsatzentscheid: Entweder müssen wir so viele Finanzierungsquellen wie möglich zum Sprudeln bringen, oder wir strecken uns nach der Decke und generieren nur so viele Mittel, wie zum fragten Zeitpunkt notwendig sind.

Die FDP-Fraktion hat sich gegen das Motto «Je mehr Geld, desto besser» entschieden und will weder weitere Einnahmquellen in Form von Benzinlifer noch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 0,15 Prozent.

Während sich die Fraktion (ohne Gegenstimme) gegen eine zusätzliche Strassenlastigkeit in Form eines Benzinlifers aussprach, fiel der Entscheid gegen eine Erhöhung der Mehrwertsteuer weniger klar aus. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer macht immerhin 100 Millionen Franken pro Jahr aus, und jede zusätzliche Erhöhung der Mehrwertsteuer trifft genau diejenigen, die bereits beim Systemwechsel von der Wust zur Mehrwertsteuer überdurchschnittlich zur Kasse gebeten wurden, sämtliche Konsumentinnen und Konsumenten, den Binnenmarkt, den Dienstleistungssektor und vor allem die Tourismusbranche.

Bekanntlich gibt es in unserem Land vier Millionen Automobilistinnen und Automobilisten. Eine auf die Strasse ausgerichtete Abschöpfungstaktik würde das Fuder eindeutig überladen. Wir suchen Verbündete, die dieser Vorlage zustimmen, nicht zusätzliche Gegner. Ich bin überzeugt: Die Mittel für das geplante Projekt reichen aus. Es sind genügend Sicherheiten und Reserven eingebaut worden. Nur schon im Kostenvorschlag für die Neat von 13,5 Milliarden Franken ist eine Reserve von 15 Prozent eingebaut. Das macht 2 Milliarden Franken aus. Das ist mehr als die Hälfte der Kosten für das gesamte Lötschbergprojekt. Allein für den Gotthard-Basistunnel stehen so für unvorhergesehene Kosten 900 Millionen Franken zur Verfügung.

Die Neat feiert ihr dreissigjähriges Planungs Jubiläum. Auf dem Weg zu den beiden Basistunnels haben wir jeden noch so kleinen Stein einer eingehenden und umfassenden Prüfung unterzogen. Um sicher zu gehen, haben wir keine Grundsatzdiskussion ausgelassen und verantwortungsbewusst jeden denkbaren Unsicherheitsfaktor beiseite geräumt, Herr Zwygart und Herr Föhn. Wieviel Sicherheit wollen wir überhaupt noch einbauen?

Mit den Fortschritten in der Bautechnik, mit den heutigen Erkenntnissen und Erfahrungen im Tunnelbau, mit der immer effizienter werdenden Projektplanung und Optimierung und mit der Weiterentwicklung der Controllingssysteme werden Kostenüberschreitungen und Termenschwierigkeiten immer unwahrscheinlicher. Es gibt gute Beispiele, die diese Aussage bestätigen. Das Vereinarprojekt hat gezeigt, dass man die Kosten und Termine beim Bau eines 22 Kilometer langen Tunnels trotz zum Teil schwieriger geologischer Verhältnisse absolut im Griff hat. Das Bauvorhaben, Herr Föhn, läuft so gut, dass die Anlage bereits ein halbes Jahr vor dem geplanten Termin in Betrieb genommen werden kann.

Beim Neat-Projekt werden in der ersten Bauphase mehr Mittel benötigt, als in den Fonds fliessen. Deshalb ist eine Bevorschussung durch den Bund mit einer Obergrenze von 4,2 Milliarden Franken wie im Reglement für den Fonds vorgesehen worden. Mit diesem Vorgehen stellen wir sicher, dass die limitierten Einnahmquellen die rechtzeitige Fertigstellung der Bauvorhaben nicht gefährden. Es gibt noch eine weitere Möglichkeit, einem allfälligen Finanzierungsengpass zu entgehen.

Das Gesamtprojekt besteht auch aus neuen Projekten, die noch nicht im Detail ausgearbeitet worden sind. Das betrifft die zweite Etappe der «Bahn 2000» und die Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Die Realisierung dieser ebenfalls bedeutenden Bauvorhaben kann ohne Gefährdung des Gesamtprojektes um einige Jahre zurückgestellt werden, wenn die finanziellen Mittel nicht rechtzeitig in genügender Menge zur Verfügung stehen. Ausserdem ist geplant, den Fonds für die Finanzierung des öffentlichen Infrastrukturvorhabens so lange zu alimentieren, bis alle Projekte abgeschlossen sind und die Bevorschussung zurückbezahlt und verzinst ist. Die Behauptung, es handle sich beim vorliegenden Finanzierungskonzept um eine Unterfinanzierung, verfängt deshalb nicht. Die Volksabstimmung gewinnen wir nicht, wenn wir die Finanzierung mit Reserven und Sicherheiten überladen und unnötige Geldquellen anzapfen. Wir gewinnen die Volksabstimmung, indem wir uns nach der Decke strecken, eine ausgeglichene und langfristige Finanzierung sicherstellen und die Realisierung neuer Projekte auf die finanziellen Möglichkeiten ausrichten.

Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, der Kommissionmehrheit zuzustimmen und einen zusätzlichen Benzinlifer

wie auch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 0,15 Prozent abzulehnen. Ebenfalls wollen Sie bitte die Anträge Föhn und Zwygart ablehnen.

Dreher Michael (F, ZH): Herr Kollege Bezzola: Hatten Sie mit Ihrem engagierten Votum das Wohl der Steuerzahler – der freisinnigen Steuerzahler vielleicht – oder das Wohl der Bauwirtschaft im Auge?

Bezzola Duri (R, GR): Ich finde es relativ einfach und billig, wenn man im Zusammenhang mit Bauvorhaben immer meine Berufstätigkeit in den Vordergrund stellt. Ich bin ein überzeugter Baumeister. Herr Kollege Dreher, ich glaube, das ist hier nicht das Thema!

Wir sind für ein Verkehrskonzept, das aus Neat, «Bahn 2000», Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz und Lärmschutz besteht, für nichts anderes. Zu diesem Konzept sagen wir ja und müssen es auch finanzieren. Das Finanzierungskonzept, das jetzt auf dem Tisch liegt, ist vernünftig und ausgeglichen. Wir wollen keine zusätzliche Strassenbelastung mehr beschliessen. Darum geht es im Moment. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir jetzt mit diesem Konzept genügend Sicherheiten und Reserven eingebaut haben, so dass wir mit gutem Gewissen vor das Volk treten können.

Vetterli Werner (V, ZH): Zuerst spreche ich Helseher Columberg an: Ich bewundere Ihre heilseherischen Fähigkeiten, da Sie ja offenbar genau wissen, dass die SVP-Fraktion geschlossen gegen diese Vorlage ist. Woher Sie das nehmen, ist mir ein absolutes Rätsel. Ich würde Sie dann auch bitten, weitblickend wie Sie sind, mir doch zu sagen, wie die Situation im Jahr 2020 sein wird, wie weit wir mit den Bauprojekten sein werden, wer das bezahlen wird oder was wir dann zumal – ich erinnere mich an das Projekt «Bahn 2000», und ich erinnere mich an die erste Neat-Vorlage – bereits wieder abgebrochen haben werden.

Kollege Bezzola, Ihr geschätzter Herr Bundesrat Villiger hat immerhin gesagt, dass man nicht von einer Überfinanzierung sprechen könne, dass es sich eher um eine Unterfinanzierung handle. Der Vereinatunnel – Chapeaul – ist zeitgemäss zu Ende gebaut worden. Aber ich erinnere Sie daran: Wir haben in diesem Rat drei Änderungen beschlossen, um die Kosten im Griff zu behalten. Wenn ich mich recht erinnere, haben wir auf eine Ausweichstelle und einen Autobahnzug verzichtet, und wir haben gesagt, dass die RhB-Werkstatt in Landquart genüge, dass es keine zusätzliche Reparaturwerkstatt in Klosters gebe.

Sie sehen: Über die Finanzierung kann man sehr viel diskutieren. Die Meinungen gehen auseinander. Wir haben auch nichts anderes erwartet. Wir haben diesen Block in der Fraktion gründlich besprochen. Mit Bezug auf den Benzin fünfner hatten wir in der Fraktion am Schluss eine Pattsituation. Wir haben den politischen Problemerkreis diskutiert. Das gibt eine zusätzliche Belastung der Strasse, die jetzt, nach dem Beschluss des Nationalrates, über 60 Prozent und, nach dem Beschluss des Ständerates, über 80 Prozent beträgt. Immerhin: Die Strasse steuert 20 oder 25 Milliarden Franken bei. Wir sind uns da nicht ganz einig geworden, ob man diesen Benzin fünfner zur wirklichen Sicherung der Finanzierung sprechen soll oder nicht.

Wir haben uns selbstverständlich auch über den Antrag der Minderheit Sella Hanspeter, die Mehrwertsteuer auf 0,15 Prozent zu erhöhen, unterhalten. Wir sind im Verhältnis 3 zu 1 der Meinung, dass das richtig sei, um die Strassenlastigkeit wenigstens etwas zu reduzieren. Wie Kollege Bezzola richtig gesagt hat: Das wären 100 Millionen Franken im Jahr mehr. Über die ganzen 22 Jahre gerechnet wären das zusätzlich 2,5 bis 3 Milliarden Franken. Das wäre ja sehr wünschenswert. Auf der anderen Seite haben wir da wieder eine grundsätzliche innere Hemmung, eine Bremse. Wir möchten die Mehrwertsteuer nicht anknabbern, weil in der Verfassung 6,5 Prozent beschlossen wurden. Ein zusätzliches AHV-Prozent ist zwar durch das Volk bewilligt, aber wenn wir jetzt den Bann brechen, dann haben wir ein bisschen Angst davor,

dass in Zukunft sehr viele verschiedene Wünsche, zusätzliche Forderungen, mit der Mehrwertsteuer finanziert werden sollen.

Wir sind schliesslich trotz allem damit einverstanden, um die Vorlage besser zu finanzieren! Das heisst also: geteilte Meinung beim Benzin fünfner und Zustimmung zum Antrag der Minderheit Sella Hanspeter, die 0,15 Mehrwertsteuerprozent verlangt.

Herczog Andreas (S, ZH): Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, überall der Mehrheit zuzustimmen und alle anderen Anträge, auch den Antrag Föhn, abzulehnen, d. h., den Benzin fünfner zu streichen und die Mehrwertsteuer so zu belassen, wie sie der Nationalrat in der letzten Abstimmung beschlossen hat, nämlich bei 0,1 Prozentpunkten.

Für die Finanzierung dieser vier Grossprojekte hatten wir von Anfang an vier Kriterien:

1. Wir brauchen ausreichende Mittel.
2. Die Finanzierung soll den verkehrspolitischen Zielen entsprechen, wie sie die Mehrheit – selbstverständlich ohne die SVP – beschlossen hat.
3. Sie soll in der Volksabstimmung mehrheitsfähig sein.
4. Sie soll im wesentlichen und in den grossen Linien europaverträglich sein.

Die Hauptfinanzierungsquelle dieser Vorlage – das werden wir hier noch hunderttausendmal sagen müssen – ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Herr Föhn, Sie müssen Ihre Partei so weit bringen, dass sie keine Obstruktion gegen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe mehr macht, wenn Sie zur Finanzierung dieser Vorlage etwas beitragen wollen. Das ist die einzige Möglichkeit, diese Sache zu finanzieren. Wenn in der Volksabstimmung vom September die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelehnt wird, wird es keine Neat geben. Die Neat ist ohne leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gestorben. Deswegen müssen Sie als Hauptthema, wenn Sie an ihrem Gotthardtunnel interessiert sind, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe unterstützen. Das ist die Hauptfinanzierung; es gibt keine andere Hauptfinanzierung.

Deswegen haben wir auch in der Kommission gesagt, alle flankierenden Massnahmen seien etwas Zusätzliches. Wir haben genügend Mittel; Herr Bezzola hat das gesagt. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe plus mit den übrigen Mitteln bekommen wir pro Jahr in etwa 1,2 bis 1,3 Milliarden Franken in die Kasse. Das genügt über diese Zeitspanne gerechnet, wie wir es angetippt haben.

Die verkehrspolitischen Ziele sind ganz klar durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgedeckt, und wir brauchen den Benzin fünfner nicht. Er ist letztlich eine weitere Konsumsteuer, wenn Sie sehen, wie die Automobilverbreitung in der Schweiz ist. Es ist nicht so, dass es für jemanden im Jura einsehbar ist, zusätzlich über den Benzin fünfner noch irgendeinen Gotthard- oder Lötschbergtunnel mitzufinanzieren.

Nun zur Frage der Volksabstimmung: Diese Vorlage ist hier im Parlament so, in diesem Paket, mehrheitsfähig. Aber im Volk ist sie noch nicht ganz mehrheitsfähig – insbesondere wenn Sie die Opposition in der Finanzierung ausdehnen. Vielleicht wollen Sie das, damit man diese Vorlage «kippen» kann. Wir wollen die Opposition verengen und so weit behalten, dass die Abstimmung zu gewinnen ist.

Ich bitte Sie – auch im Namen der SP-Fraktion –, den Benzin fünfner gemäss Antrag der Mehrheit der Kommission zu streichen.

Noch zum Antrag der Minderheit Sella Hanspeter: Wir haben schon x-mal über die Mehrwertsteuersätze diskutiert. Herr Bundesrat Villiger hat eigentlich zu Recht gesagt, dass die Mehrwertsteuer die Einnahme des Bundes sei und man sie nicht permanent und noch ausdehnend zweckbinden solle. Wir sollten auch nicht einzig in bezug auf die Mehrwertsteuersätze eurokompatibel sein und sonst nirgends. Ich denke, dass auch hier darauf zu achten ist, dass die Konsumsteuern nicht erhöht werden. Ich bitte Sie, bei diesen beschlossenen 0,1 Prozent zu bleiben.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, alle Minderheitsanträge abzulehnen und dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

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

*Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr
La séance est levée à 19 h 30*

Zweite Sitzung – Deuxième séance**Dienstag, 3. März 1998****Mardi 3 mars 1998**

08.00 h

*Vorsitz – Présidence:**Leuenberger Ernst (S, SO)/Heberlein Trx (R, ZH)*

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung****Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement***Fortsetzung – Suite**Siehe Seite 251 hiervoor – Voir page 251 ci-devant**A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Fortsetzung)**A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (suite)**Art. 23 (Fortsetzung) – Art. 23 (suite)*

Scherrer Jürg (F, BE): Die Fraktion der Freiheits-Partei der Schweiz lehnt dieses Geschäft nach wie vor ab, und wir werden uns in der Schlussabstimmung auch dagegen aussprechen.

Bundesrat und Parlament haben das Volk mehrfach angelogen. Das Volk wurde bei der Abstimmung über die «Bahn 2000» in die Irre geführt. Man hatte dem Volk Kosten vorgegaukelt, die sich im nachhinein als unrealistisch herausstellten. Die «Bahn 2000» kostet heute mindestens dreimal so viel, wie dem Volk damals vorgelogen wurde. Bei den Kosten der Neat ist es dasselbe Trauerspiel, und wer heute behauptet, die Neat sei für 13,5 oder 15 Milliarden Franken zu haben, müsste wissen, dass er wieder nicht die Wahrheit sagt. Die Neat und die Grossprojekte – das sage ich Ihnen voraus – werden am Schluss gegen 100 Milliarden Franken kosten. Da können Sie sicher sein.

Zum dritten Mal wurde das Volk bei der Verfassungsabstimmung über die LSVA angelogen. Die LSVA ist gemäss Verfassung ganz klar für Strassenzwecke bestimmt. Es ist klar verfassungswidrig, diese Gelder jetzt für Bahngrossprojekte zu verwenden. Im weiteren ist die Finanzierung dieser Bahngrossprojekte nicht gesichert. Wer etwas anderes behauptet, kennt entweder die Fakten nicht, hat sich nicht genügend mit dem Geschäft befasst oder schwindelt bewusst. Die heute behaupteten Kosten sind viel zu tief angesetzt.

Wenn Herr Bezzola im Saal ist, möchte ich ihn folgendes fragen: Herr Bezzola, wenn Sie so sicher sind, dass die Kosten nicht überschritten werden, frage ich Sie jetzt, ob Sie auch mit Ihrem privaten Vermögen zu haften bereit sind, wenn diese Kosten überschritten werden. – Sehen Sie: Wenn Sie mit privatem Vermögen haften würden, gingen Sie nämlich mit den Geldern ein bisschen sorgsamer um, als wenn Sie immer wieder die Möglichkeit haben, irgendwelche Geldquellen im Volk anzuzapfen.

Die Fraktion der Freiheits-Partei der Schweiz sieht sich jetzt, wo es nur noch um Differenzen geht, natürlich dazu genötigt, immer jene Variante zu bevorzugen, welche die Projektko-

sten möglichst gering hält und die vor allem zu keinen oder nur geringen finanziellen Mehrbelastungen des Volkes führt. Wenn es sich nicht vermeiden lässt, ziehen wir das Mehrwertsteuerpromille, also die 0,15 Prozent, ganz klar dem Benzinliferer vor. Aber betreffend den Benzinliferer müssen Sie uns nichts vormachen. Es ist uns völlig klar, dass Sie jetzt, wo es um die Volksabstimmung geht, plötzlich Ihr Herz für Autofahrer entdeckt haben. Wenn die Abstimmung dann gewonnen ist, werden Sie alle die Farbe wieder wechseln, und der Autofahrer wird wieder zur Kasse gebeten. Ich frage mich nur, ob das Volk diesen Indischen Selbstrick durchschaut und diese Voriage ablehnen wird.

Ich hoffe ausnahmsweise, Herr Herczog bekomme recht, wenn er sagt, wenn die LSVA abgelehnt werde, sei die Neat gestorben. Das wäre das Beste, was unserem Land passieren könnte.

Bezzola Durl (R, GR): Bevor ich diese schwierige Frage beantworte, möchte ich von Herrn Scherrer wissen, ob er dann auch bereit wäre, für sämtliche Mehrkosten, für die zusätzlichen Kosten der Nationalstrassen aufzukommen.

Scherrer Jürg (F, BE): Herr Bezzola, das ist keine Frage der privaten Haftung. Die Nationalstrassen sind schon doppelt bezahlt. Ich erinnere Sie daran, dass netto jährlich rund 2000 Millionen Franken in die Bundeskasse fliessen, die vom privaten Strassenverkehr stammen und nicht für Strassenzwecke verwendet werden. Wenn wir dieses Spiel weitertreiben, Herr Bezzola, und nur noch Zweckfinanzierungen machen, dann bauen wir keine einzige Bahn mehr, aber wir stellen innerhalb von fünf Jahren das Autobahnnetz in der Schweiz fertig. Darauf warten wir nämlich schon lange.

Fridérici Charles (L, VD): Si je devals m'exprimer à titre personnel sur l'article 23 alinéa 2 lettre c de la constitution, je crois que j'accepterais d'augmenter de 5 centimes par litre l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant: en effet, de cette manière on élargirait le front de l'opposition au financement des nouvelles transversales ferroviaires. Mais il faut être conséquent. Je crois que nous ne pouvons pas voter contre nos convictions. C'est la raison pour laquelle je vous propose de maintenir la proposition de la commission du Conseil national et notre décision antérieure, c'est-à-dire de biffer cette augmentation de 5 centimes par litre de carburant.

Les automobilistes devront de toute manière passer à la caisse, parce que le fonds routier doit être alimenté afin que nous puissions continuer à entretenir et à terminer le réseau des routes nationales. Or, que va-t-on faire avec le financement des grands travaux ferroviaires? Nous allons tout d'abord supprimer l'affectation de la taxe poids lourds – moins 180 millions de francs dans le fonds routier –, nous allons également ponctionner le 25 pour cent de la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines – moins 500 millions de francs environ –, à quoi il faut ajouter que nous devons subventionner le transit par transport combiné – plus 90 millions de francs –, soit, au total, 770 millions de francs qui seront déjà ponctionnés dans le fonds routier. Par conséquent, ces prochaines années, dès que les grands travaux auront commencé, nous devons demander aux automobilistes environ 20 centimes par litre de carburant. Ceux-ci passeront donc une deuxième fois à la caisse, et je crois que nous ne pouvons pas augmenter déjà maintenant de 5 centimes.

Financer et subventionner le transit via le transport combiné, je crois que nous ne pouvons pas y échapper. Si nous voulons qu'il y ait une augmentation du transport combiné accompagné et non accompagné, les 200 millions de francs prévus actuellement ne seront pas suffisants et il faudra porter ces subventions à 400, voire 500 millions de francs par année pour des marchandises étrangères qui transiteront à travers la Suisse.

A ce titre, Monsieur le Conseiller fédéral, je voudrais vous poser une question. Lorsque nous disons que nous devons à l'avenir subventionner les transports combinés, je crois que

nous faisons par ailleurs des cadeaux royaux à nos partenaires de l'Union européenne. J'ai lu récemment un texte dans le cadre de la préparation des accords bilatéraux qui sont négociés, et j'ai notamment remarqué, à l'article 38 alinéa 5, que les véhicules de l'Union européenne qui transiteraient ou qui feraient des transports en Suisse jusqu'à 12 tonnes de poids total en charge seraient exonérés. Or, si ma mémoire est bonne, lorsque nous avons parlé de la redevance poids lourds liée aux prestations, les véhicules suisses entre 3,5 et 12 tonnes ne seront pas exonérés. J'aimerais donc, Monsieur le Conseiller fédéral, vous poser une question en marge de ce débat, mais qui a quand même son importance: est-ce que, selon le Conseil fédéral, la non-discrimination s'entend uniquement pour les étrangers, et est-ce que l'on admet de discriminer les Suisses?

Maspoli Flavio (D, TI): Come Ticinese ritengo che sia un privilegio oggi poter parlare a proposito di questo argomento, ed è triste dover dire che se parliamo di questo argomento, non è certo merito delle persone che siedono in questa sala. Se fosse stato per il Consiglio nazionale, oggi non parleremmo di questa faccenda.

Altra tristezza è quella che parliamo oggi di un argomento, parliamo di un'opera che forse solo i giovanissimi in questa sala riusciranno a vedere realizzata, ed uso certamente un eufemismo dicendo che nessuno di noi vedrà la Neat funzionante.

Il finanziamento è un problema sicuramente delicato, un problema delicatissimo che si presta a tatticismi di ogni e qualsivoglia sorta.

Ha detto bene il collega Scherrer Jürg poc'anzi: guarda caso, oggi tutti hanno scoperto la simpatia per gli automobilisti, la simpatia per chi conduce un'autovettura. Non più tardi di qualche anno fa, in questa sala – c'era ancora il ministro delle finanze Stich – avevo detto che l'aumento del prezzo della benzina avrebbe causato un vero e proprio disastro economico in Ticino. A quel momento, il ministro Stich mi ha deriso, in modo molto simpatico come era sua consuetudine, ma ciò non toglie che la catastrofe economico-finanziaria in Ticino è avvenuta grazie proprio anche a quell'aumento della benzina. Un ulteriore aumento del prezzo della benzina provocherebbe un peggiorarsi della situazione in Ticino ed emarginerebbe dal resto della Svizzera il nostro cantone ancora di più di quanto lo sia già oggi. Dunque, io credo come Ticinese che non si possa sostenere l'aumento del prezzo della benzina.

E allora veniamo all'aumento dell'IVA, che chiaramente è sopportabile. Perché non è lo 0,1 o lo 0,15 per cento che cambia granché, anche nel budget di una famiglia. Però creiamo un grosso precedente. Forse è vero che dall'automobilista che comunque era una vacca da mungere sempre ed ovunque, si passa oggi all'IVA che diventa un'altra vacca che si può mungere. La verità è che nel due casi mungiamo la cittadina e il cittadino, e se dovesse instaurarsi l'abitudine che per ogni e qualsivoglia «bisogno» si ricorre all'aumento dell'IVA, ben presto noi avremo un tasso di IVA vicino a quello dei paesi a noi vicini. Forse è proprio questo che qualcuno vuole, e cioè aumentare gradatamente l'IVA per renderla eurocompatibile.

E già che parliamo dell'Europa, noi riteniamo che forse i soldi o i finanziamenti di questa opera, della Neat, dovrebbero essere cercati – e molto probabilmente verrebbero pure trovati – in quei paesi che effettivamente approfittano a plene mani della Neat, e cioè i paesi europei a noi vicini. Questo è un discorso, me ne rendo conto, poco simpatico, ma è una strada che comunque andrebbe tenuta aperta. Per quanto mi è dato di sapere, per esempio l'Italia sarebbe disposta a contribuire alle spese. Comunque, questo non lo decidiamo noi, non lo decide il nostro gruppo; semmai è una semplice suggestione.

Ripeto: ringrazio anche i colleghi del nostro gruppo che mi hanno dato la possibilità di esprimermi su questo argomento, perché hanno capito quanto importante sia per il mio cantone, per il Ticino. Ringrazio fin da ora le colleghe e i colleghi che vorranno sostenere il Ticino nei prossimi dibattiti sullo stesso argomento.

Hollenstein Pia (G, SG): In der Finanzierungsfrage wird die grüne Fraktion diesmal geschlossen gegen den Vorschlag stimmen, die Mineralölsteuer auf Treibstoff um fünf Rappen erhöhen zu können. Ebenso lehnen wir den Antrag ab, die Mehrwertsteuer mit 0,15 Prozent statt nur mit 0,1 Prozent heranzuziehen. Schon in früheren Debatten haben wir uns gegen den Beizug der Konsumsteuer ausgesprochen und werden deshalb den Vorschlag der Minderheit Seller Hanspeter ablehnen. Die Mehrwertsteuer ist kein Selbstbedienungsladen. Wir Grünen haben ein grosses Interesse, dass eine mehrheitsfähige Vorlage zur Abstimmung kommt. Deshalb erachten wir es als nicht sinnvoll, die Vorlage mit fünf Rappen Treibstoffzoll zu belasten. Diese vom Ständerat vorgeschlagene Möglichkeit würde – davon sind wir überzeugt – die Gegnerschaft der Vorlage noch vergrössern. Deshalb lehnen wir diesen Vorschlag ab.

Die Kommissionsmehrheit hat ein klares Finanzierungskonzept für die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs. Hauptpfeiler ist und bleibt darin die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Dass ein Teil der SVP, wie von Herrn Föhn gestern dargelegt, angeblich mit dem Ziel der Nachhaltigkeit für fünf Rappen Benzinzoll votiert, ist nicht stichhaltig. Denn ein Grossteil der SVP macht sich gegen die LSVA stark. Damit hat sie sich eigentlich selber, mit allen anderen, die gegen die Einführung der LSVA kämpfen, bezüglich der Finanzierungsvorlage des öffentlichen Verkehrs abgemeldet.

Herr Föhn, es ist das erste Mal, dass Sie sich hier im Rat scheinbar für eine nachhaltige, ökologische Verkehrspolitik einsetzen. Bisher haben Sie und die meisten Mitglieder Ihrer Fraktion meistens nein gestimmt, wenn es um die Einführung ökologischer Massnahmen ging. Deshalb ist dem von Ihnen kundgetanen Willen zur Nachhaltigkeit grosse Skepsis entgegenzubringen. Glaubwürdig wäre es, wenn Sie sich gleichzeitig für die Umsetzung der Alpen-Initiative engagieren und uns helfen würden, den von der Stimmbevölkerung erhaltenen Auftrag auszuführen, die Schwerverkehrsabgabe endlich einzuführen. Von einem solchen Engagement Ihrerseits ist aber bis nach St. Gallen noch nichts durchgedrungen. Mit der Zustimmung zur Kommissionsmehrheit belasten wir das Paket nicht unnötig. Deshalb bitte ich Sie, alle Minderheitsanträge abzulehnen.

Noch ein Wort zu Herrn Scherrer: Sie haben erwähnt, dass die «Bahn 2000» dreimal so viel kostete, wie vorgesehen war. Ich möchte Sie hier einfach daran erinnern, dass die Autobahnen mindestens zehnmal so viel kosten, wie ursprünglich geplant war – die Folgekosten noch gar nicht eingerechnet. Es wäre schön, wenn Sie dies gelegentlich auch zur Kenntnis nehmen würden.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Ich bitte Sie, durchwegs der Kommissionsmehrheit zu folgen, und zwar aus nachstehenden Überlegungen:

Das Bauprogramm ist mit der Lösung der Kommissionsmehrheit finanziert. Finanziert ist es ohne Benzinfünfer und ohne die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,15 Prozentpunkte. Dafür sorgt übrigens auch – Herr Bezzola hat kurz darauf hingewiesen – das Fondsreglement mit verschiedenen Sicherungen. Über dieses Fondsreglement werden wir nächste Woche hier ebenfalls beraten und beschliessen.

Das Fondsreglement sieht einen Plafond für die Bevorschussung von Investitionsspitzen von 4,2 Milliarden Franken vor. Ebenfalls sieht es vor, dass neue Projekte nur in Angriff genommen werden dürfen, wenn dieser Plafond nicht überschritten wird. Es handelt sich also hier um eine doppelte Sicherung. Das Projekt ist mit dem Instrument des Fondsreglementes in Verbindung mit den Finanzierungsquellen, die wir im Verfassungsartikel vorsehen, finanziert.

Es gibt eine zweite Überlegung, weshalb die Kommissionsmehrheit sowohl den Benzinfünfer als auch die 0,15 Mehrwertsteuer-Prozentpunkte ablehnt: die verkehrspolitische Überlegung. Das Hauptziel – vor allem der Neat – ist ja bekanntlich die Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene; dafür ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe das entscheidend wichtige Verlagerungsinstrument.

Sie ist gleichzeitig auch das wichtigste Finanzierungsinstrument für dieses Projekt.

Es wird nun auch hier immer wieder gesagt, diese Finanzierung sei zu strassenlastig. Eine gewisse Strassenlastigkeit ist gewollt. Wir wollen ja die Strasse belasten, damit die Verlagerung auf die Schiene erfolgen kann. Aber die Finanzierung ist nicht ausschliesslich strassenlastig. Ich erinnere nur an die Verschuldung, die keineswegs von der Strasse finanziert wird, sondern aus allgemeinen Bundesmitteln. Auch aus dieser verkehrspolitischen Sicht sind weder ein Benzinfünfer noch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer nötig und sinnvoll. Als dritte Überlegung schliesslich noch ein Wort zur Abstimmungspolitik oder Abstimmungstaktik: Es ist sicher nicht verboten, sondern es ist sogar dringend nötig, ein wirklich mehrheitsfähiges Projekt vorzulegen, wenn wir in einem zweiten Anlauf vor Volk und Stände treten. Es wird schwierig sein, diese Abstimmung zu gewinnen; wir haben das auch hier im Saal bereits gesehen. Wenn jetzt diejenigen, die das ganze Projekt bodigen wollen, noch möglichst viel Opposition auf ihrer Seite vereinigen wollen, ist das durchaus folgerichtig. Wir aber wollen dieses Projekt durchbringen. Wir wollen auch die Finanzierung durchbringen. Deshalb machen wir ein mehrheitsfähiges Projekt. Deshalb wollen wir nicht ohne Not für wenig Geld eine neue Oppositionsfront eröffnen, nämlich jene der Automobilistinnen und Automobilisten.

Noch ein Wort zur Mehrwertsteuer: Es ist ja klar, und es wurde vom Finanzdepartement am Anfang immer wieder gesagt, dass die Mehrwertsteuer für ein derartiges Infrastrukturprojekt insgesamt kein unproblematisches Finanzierungsmittel ist. Die Mehrwertsteuer ist eine allgemeine Konsumsteuer, die nicht zweckgebunden für so ein Projekt eingesetzt werden sollte. Wir haben in langen Beratungen mit 0,1 Mehrwertsteuerprozent einen Kompromiss gefunden.

Es ist nun wenig sinnvoll, im Rahmen dieser Differenzbereinigung noch einmal etwas aufzuladen. Wir haben Mehrwertsteuerpromille; wir wollen diese Promille nicht auch noch halbieren und damit eine neue Differenz zum Ständerat schaffen, die wenig bringt, aber die ganze Geschichte weiter verzögert.

Die Kommission hat mit 21 zu 1 Stimmen beschlossen, auf den Benzinfünfer zu verzichten – mit überwältigender Mehrheit also –, und sie hat mit 13 zu 11 Stimmen beschlossen, den Mehrwertsteuerzuschlag bei 0,1 Prozent zu belassen.

Noch ein Wort zur Verfassungsmässigkeit, vor allem der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe: Herr Scherrer, es ist ja genau so, dass wir hier eine Verfassungsgrundlage machen. Wir sprechen hier genau über die Verfassungsgrundlage und sagen, dass ein Teil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für diese Grosseprojekte eingesetzt werden darf. Wenn diese Verfassungsgrundlage – über die wir heute beschliessen – durchkommt, kann die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe dafür verwendet werden. Es hat also alles seine Richtigkeit und seine Korrektheit. Ich bitte Sie, auf der ganzen Linie der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Par 21 voix contre 1 et avec 3 abstentions, la commission vous recommande de renoncer au prélèvement de 5 centimes supplémentaires sur l'essence. La commission a la conviction que le projet est financé de manière équilibrée, qu'il n'est pas nécessaire, à tout prix, de rechercher des ressources supplémentaires. Surtout, il s'agit quand même, à un moment donné, de savoir faire preuve de réalisme, il ne s'agit pas d'accentuer encore la part qui serait exigée de la route pour financer les grands projets. Les automobilistes y contribuent déjà par le 25 pour cent de la part de l'impôt sur les huiles minérales. Ce n'est donc pas un manque d'honnêteté qui anime la commission, lorsqu'elle vous propose de renoncer à ces 5 centimes.

Le projet sera difficile à faire passer devant le peuple et lorsque les sources de financement seront suffisantes, il ne faut pas, encore une fois, prendre le risque de dresser à tout prix les associations d'automobilistes contre le projet. Cependant, il est certain qu'on ne peut pas renoncer à ces 5 centimes sans imaginer qu'il puisse y avoir des compensa-

tions, si nécessaire, qui permettent de réduire les coûts, d'échelonner les coûts du projet. A cet effet, il est parfaitement possible de reporter de quelques années l'exécution de certains travaux prévus dans la 2^e étape de «Rail 2000».

En effet, il n'y a aujourd'hui encore aucun projet concret qui ait été développé à ce titre. Ainsi, il sera parfaitement possible d'adapter le volume des travaux à exécuter en fonction des ressources disponibles et ne pas dépasser la limite des 4,2 milliards de francs pour les avances consenties par la caisse fédérale.

J'insiste ici sur le fait qu'il ne s'agit pas de réduire le projet, mais plutôt de le réévaluer. La possibilité d'exécuter tous les travaux prévus demeure. C'est le calendrier uniquement qui est en cause. D'autres l'ont dit, contrairement à ce qui s'est passé ces dix dernières années, on peut raisonnablement tenir compte de la tendance à la baisse des prix dans le génie civil, ce qui évitera d'être confronté rapidement à des dépassements dans les coûts de réalisation, surtout si on sait qu'une marge de 15 pour cent a été prévue dans le calcul des coûts du projet.

Encore une fois, pour toutes ces raisons, je vous invite à adopter la proposition de la commission et à renoncer aux 5 centimes supplémentaires.

En ce qui concerne le taux de TVA, la commission vous recommande, par 13 voix contre 11, de vous en tenir à la décision du Conseil des Etats, soit de prélever 0,1 pour cent de TVA, ce qui représente une somme annuelle de 200 millions de francs. J'ajouterai que la somme qui serait représentée par les 5 centimes de pour cent supplémentaires revêt, du point de vue de la majorité de la commission, une importance très relative et marginale par rapport au coût total des travaux (30 milliards) et à la durée de ces derniers (20 ans). Et même si certains ont pu plaider en faveur du caractère indolore de la pilule, en disant: «On ne verra quasiment rien si on augmente un peu plus la TVA», la majorité de la commission reste convaincue qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter de la sorte la TVA. Elle vous invite à en rester au 0,1 pour cent supplémentaire, selon la décision du Conseil des Etats.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zwei Vorbemerkungen, die nur indirekt mit dieser Vorlage zusammenhängen:

1. Herr Frideric hat das provisorische Transportabkommen mit der Europäischen Union zitiert und gesagt, dort würden leichte Lastwagen bevorzugt; das sei eine Bevorzugung der Mitglieder der EU gegenüber der Schweiz. Diese Bemerkung ist unzutreffend. Es ist ganz selbstverständlich, dass dieses Abkommen einerseits nicht diskriminatorisch gegenüber den EU-Mitgliedstaaten, andererseits aber auch nicht diskriminatorisch gegenüber der Schweiz sein darf. Das heisst, jede Kontingentierung, die irgendeine Erleichterung bedeutet, muss im selben Ausmass auch den Schweizer Camionneuren gewährt werden. Das gehört zur Interpretation dieses Vertrages.

2. Ebenfalls mit den bilateralen Verhandlungen in Zusammenhang stehend, aber für diesen Entscheid hier wichtig, ist folgendes: Beachten Sie, dass in Absatz 2 Buchstabe b steht, dass «höchstens zwei Drittel» des Ertrages aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für die Neat verwendet werden können. Wieso ist dieses Wort «höchstens» äusserst wichtig? Weil nicht die vollen zwei Drittel für die Neat verwendet werden müssen; das ist deswegen wichtig, weil wir angesichts der durchschnittlichen Gebühr von 325 bis 330 Franken möglicherweise gezwungen sein werden, den Bahnverkehr zu subventionieren, sei das via rollende Landstrasse, sei das via Huckepackverkehr.

Der Bundesrat hat beschlossen, dass das höchstens 200 Millionen sein dürfen. Nun wurde die Befürchtung laut, diese 200 Millionen nehme man dann wieder den Automobilistinnen und Automobilisten weg. Ich erkläre hiermit, dass dies nicht der Fall ist, sondern dass wir diesen Betrag aus der LSA nehmen werden. Deswegen die Formulierung «höchstens zwei Drittel». Die Automobilistinnen und Automobilisten müssen also nicht befürchten, die Subventionierung der Bahn erfolge durch Besteuerung des Benzins.

Welter wurde zur Finanzierung der Neat gesagt, dass deren Hauptsäule die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sei, über die wir wahrscheinlich im September abstimmen werden. Ich muss allerdings beifügen, dass es nicht so ist, wie Herr Scherrer Jürg in seinem Votum bereits frohlockte, dass die Neat einfach nicht gebaut würde, wenn die LSVA nicht akzeptiert würde. So einfach ist es nicht! In Wirklichkeit ist es so, dass dann die Finanzierung der Neat einstweilen nicht sichergestellt wäre; den Beschluss aber, eine Neat zu bauen, hat das Schweizer Volk gefällt. Diesem Beschluss muss in irgendeiner Art und Weise nachgekommen werden, selbst wenn die LSVA scheitern sollte – was unter keinen Umständen passieren darf und was, so glaube ich, auch nicht passieren wird. Zu den konkreten Anträgen: Der Bundesrat hat Ihnen ursprünglich eine Finanzierung auch aus dem Benzinzollertrag vorgeschlagen. Nach wie vor ist das sachlich richtig. Es würde bedeuten, dass ausländische Automobilistinnen und Automobilisten etwas an die Neat beitragen würden, wenn sie in der Schweiz Benzin tanken. Eine Finanzierung über das Benzin wäre auch gerecht, eine ursachengerechte Besteuerung, und deswegen wurde sie vorgeschlagen. Aber dessen ungeachtet hat der Bundesrat, als er Ihnen immerhin vor schon bald zwei Jahren die Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs unterbreitete, gesagt, er wisse und rechne damit und werde seine aktive Unterstützung dafür leisten, dass diese Vorlage noch durch das Parlament überarbeitet wird. Es ist eine sehr schwierige Vorlage, eine Vorlage, die am Schluss mehrheitsfähig sein muss. Da ist natürlich die Überlegung des Parlamentes, welche Finanzierungsmöglichkeit dereinst mehrheitsfähig sein kann und welche nicht, ein ganz wichtiges Indiz. Insofern spielt das Parlament – Sie sind ja die Volkskammer – eine seismographische Rolle. Wenn Sie zum Schluss kommen, dass ein Benzinfünfer nicht mehrheitsfähig sein kann, dann schliesst der Bundesrat sich Ihnen diesbezüglich an, wissend, dass die Finanzierung ja mit der Mehrwertsteuer sichergestellt sein wird. Die Hauptsache ist, dass die LSVA, die Mehrwertsteuer und die geplante und begrenzte Verschuldung zur Finanzierung dieses grossen Werkes dienen werden. In diesem Sinne schliesst sich der Bundesrat Ihrem Vorschlag an.

Präsident: Herr Bundesrat, Herr Friderici möchte Ihnen eine Frage stellen. Sind Sie einverstanden?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Er soll mir eine Frage über die Vorlage stellen, nicht über das europäische Übereinkommen. Über das diskutieren wir jetzt eigentlich nicht.

Friderici Charles (L, VD): Monsieur le Conseiller fédéral, je ne suis pas satisfait de la réponse que vous m'avez donnée et je vous lis ici le texte de cet alinéa 5 de l'article 38: «Les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux véhicules ayant un poids total admis en charge égal ou supérieur à 12 tonnes. Toutefois, le présent accord n'empêche pas l'adoption par chaque partie sur son territoire de mesures visant les véhicules ayant un poids total autorisé en charge inférieur à 12 tonnes.» Or, dans la loi fédérale concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations que nous avons préparée et que nous avons votée dans cette Chambre, les véhicules suisses entre 3,5 et 12 tonnes sont taxés.

Steinemann Walter (F, SG): Abgesehen davon, dass die EU-Staaten das Dossier Landverkehr noch nicht abgesehen haben, kommen Sie immer wieder mit den 325 Franken für die Durchfahrt durch die Schweiz. Sie wissen doch genau, dass 200 Ecu abgemacht worden sind, und das sind heute doch rund 310 Franken. Ich bitte Sie, das Volk diesbezüglich doch aufzuklären.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Eine Vorbemerkung: Ich beantworte beide Fragen, schon nur deswegen, weil man sonst meint, ich könne sie nicht beantworten. Aber ich möchte das Parlament doch darauf aufmerksam machen, dass mit der Einführung der Zusatzfrage mitten in einer De-

batte wohl ursprünglich die Absicht verbunden war, dass Fragen zur konkreten Vorlage gestellt werden können – und nicht zu etwas, das mit der Vorlage überhaupt nichts zu tun hat. Insofern stelle ich es dem Präsidenten anheim, künftige ähnliche Fragen allenfalls überhaupt nicht zuzulassen. Dennoch beantworte ich jetzt Fragen, die mit dieser Vorlage überhaupt nichts zu tun haben.

1. Zur Frage von Herrn Friderici: Dieser Vertrag, der einstweilen zwischen der Europäischen Kommission und der Schweiz abgemacht worden ist, beschlägt das Verhältnis zwischen den beiden Partelen. Darin steht natürlich nicht, was die Schweiz schweizerischen Camionneuren – und Camionneuren – auch noch zuerkennen muss. Selbstverständlich wissen wir, wenn wir den «Europäern» ein bestimmtes Kontingent zugestehen, wie z. B. bei den leichten Lastwagen, dass wir dies im selben Ausmass auch den Schweizern zugestehen müssen. Dieses Zugeständnis – ist, wie ich dann in der Debatte über die bilateralen Verträge durchaus zugestehen will, ein absoluter Blödsinn, weil nämlich Leerfahrten nicht begünstigt werden sollten – erfolgte aber im Interesse des gesamten Vertrages, um vor allem das südliche Nachbarland Italien für eine Zustimmung zum Vertrag gewinnen zu können. Nehmen Sie das zur Kenntnis!

2. Zur Frage von Herrn Steinemann, die ebenfalls mit der Neat-Vorlage nichts zu tun hat. Ich beantworte sie trotzdem: Abgemacht wurde in diesem Vertrag eine Summe – jetzt müssen Sie aber aufpassen, Herr Steinemann – von 200 Ecu, ausgedrückt in Schweizerfranken, umgerechnet zum Durchschnittskurs der letzten zwölf Monaten vor Vertragsunterzeichnung, mindestens aber 325 Franken und höchstens 330 Franken.

Präsident: Herr Bundesrat, ich werde mir Mühe geben, besser zu präsidieren, aber ich sehe den Leuten nicht an, was sie fragen wollen. *(Heiterkeit)*

Abs. 1, 2 Bst. b, e – Al. 1, 2 let. b, e
Angenommen – Adopté

Abs. 2 Bst. c – Al. 2 let. c

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, den Antrag Föhn zu Absatz 2 erst nach Artikel 10bis des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zu behandeln. – Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Kommission 147 Stimmen
Für den Antrag Zwygart 15 Stimmen

Abs. 2 Bst. f – Al. 2 let. f

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Mehrheit 90 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 79 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3
Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Kommission 146 Stimmen
Für den Antrag Föhn 21 Stimmen

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Art. 4bis Abs. 1a
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag Vetterli
Streichen**Art. 4bis al. 1a****Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Vetterli
Biffer

Vetterli Werner (V, ZH): Sorry, dass ich als Kommissionsmitglied im Plenum einen Einzelantrag stelle. Der Grund: Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hatte im Alpentransitbeschluss in Artikel 4bis die ständerätliche Ergänzung von Absatz 1a mit 19 zu 0 Stimmen gestrichen, nach einem Rückkommensantrag aber dem «Drehscheibenantrag» unerwartet mit 13 zu 8 Stimmen eine Mehrheit verschafft. Vor lauter Umdrehen und Drehscheibe vergass ich dann, einen Minderheitsantrag einzureichen.

Warum empfehle ich Ihnen, diesen Absatz 1a zu streichen? Der Alpentransitbeschluss ist in sechs Abschnitte gegliedert. Dieser Artikel 4bis Absatz 1a ist Bestandteil des 2. Abschnittes mit dem Titel «Konzept». Inhaltlich würde die Version des Ständerates, wenn schon, eindeutig in den 1. Abschnitt «Grundsatz» gehören. Da dieser 1. Abschnitt nicht mehr auf Ihrer Fahne figuriert – weil es dort keine Differenzen mehr gibt –, muss ich Ihnen zum besseren Verständnis die beschlossenen Artikel 1 und 2 dieses Abschnittes schnell zitieren und Sie bitten, diese Inhalte mit dem neuen Artikel 4bis Absatz 1a zu vergleichen:

Im ersten Satz von Artikel 1, «Ziele», heisst es: «Der Bundesrat verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa» Im zweiten Satz heisst es: «Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen»

In Artikel 2, unter «Förderungsmaßnahmen», heisst es dann: «Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete flankierende Massnahmen» – «flankierende» haben Sie am 18. Juni 1997 auf Antrag Ihrer Kommission eingefügt, Ständerat Schüle hat das offensichtlich im Amtlichen Bulletin des Nationalrates übersehen – «anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.»

Den Artikel 3 hat der Nationalrat in der Sommersession 1997 eliminiert, weil wir das Konzept bereits im neuen Artikel 23 der Bundesverfassung klar definiert haben. Die flankierenden Massnahmen haben wir wie erwähnt vom gestrichenen Artikel 3 in den Artikel 2 umplaziert; sie sind also enthalten. Der Antrag Schüle wurde im Ständeratsplenum offensichtlich sehr spät eingereicht; er figurierte lediglich handschriftlich auf der Fahne, und es war auf der Fahne fälschlicherweise in der Hitze des Gefechtes auch von «UVK» anstatt von «UKV» für «Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr» die Rede; das steht übrigens immer noch falsch auf Ihrer Fahne. Trotzdem wurde diese Schnellschussergänzung im Ständerat ohne Diskussion mit 22 zu 2 Stimmen angenommen.

Anfang Januar hat Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in der Differenzbereinigung diese durch den Ständerat beschlossene Ergänzung diskutiert, ziemlich übel zerzaust und als unnötig deklariert und taxiert. Hier eine Collage von Zitaten aus der Januarsitzung der Kommission. Man sagte da u. a.: «Dieser Absatz bringt nichts, er ist rein deklamatorischer Natur.» «Der Passus ist etwas naiv formuliert und bestenfalls feuilletonistisch, nicht aber verkehrspolitisch auszulegen.» «Der Absatz ist falsch plaziert, wenn überhaupt, müsste er im Bundesbeschluss A integriert sein.» «Ich verstehe diesen Absatz mehr als ein 'Wort zum Sonntag'.» «Dieser Absatz ist eine Leerformel, ist lediglich Garnitur, l'art pour l'art, ein Schnellschuss.» «Artikel 4bis Absatz 1a hat höchstens den Charakter eines Vorwortes.»

So negativ beurteilte unsere Kommission diesen Absatz 1a und schickte ihn demzufolge mit 19 zu 0 Stimmen bei 1 Ent-

haltung bachab. Einen Monat später kam die Kommission wegen eines Rückkommensantrages auf diesen Absatz 1a zurück und – man höre und staune – drehte ihr Verdikt von 19 zu 0 Stimmen um. Sie drehte die Scheibe um 180 Grad und beschloss mit 13 zu 8 Stimmen, sich der – gelinde gesagt – unbescheidenen Zielsetzung «Drehscheibenfunktion der Schweiz», d. h. dem Ständerat, anzuschliessen.

Ich bitte Sie, an unserem Artikel 4bis, den wir in der Sommersession beschlossen haben, festzuhalten und diese phantastische, unerfüllbare Formulierung des Ständerates, die zu dem Zielsetzungen wiederholt, die bereits im Artikel der Bundesverfassung und in Artikel 1 unter den Grundsatzbestimmungen des Alpentransitbeschlusses figurieren, zu streichen.

Präsident: Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Kommission unterstützt, also den Antrag Vetterli ablehnt. Die SP- und die FDP-Fraktion unterstützen ebenfalls den Antrag der Kommission.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Herr Vetterli hat den Ablauf der Kommissionsberatungen richtig wiedergegeben. Ich möchte inhaltlich zwei, drei Worte dazu sagen: Es handelt sich, wie richtig gesagt wurde, um eine Absichtserklärung, um die Zielvorstellung, dass die Schweiz sozusagen als Bahnländchen in Europa eine spezielle Funktion ausüben soll, nämlich sowohl im Personenschnellverkehr als auch im Güterverkehr. Gegen diese Zielvorstellung wird ja wohl niemand etwas einzuwenden haben. Sie ist natürlich eher deklamatorischer Art, eben eine Zielvorstellung: In diese Richtung wollen wir unseren Schienenverkehr entwickeln. Dagegen kann nicht viel einzuwenden sein.

Als das im Ständerat mit überwältigender Mehrheit angenommen wurde, dachten wir uns, es mache wenig Sinn, daraus eine Prestigefrage zu machen, um so mehr als das Anliegen berechtigt ist. Deshalb hat sich die Kommissionsmehrheit in einem zweiten Anlauf dafür ausgesprochen, dem Ständerat in dieser Sache zuzustimmen. Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

84 Stimmen

Für den Antrag Vetterli

51 Stimmen

Art. 5bis**Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Binder, Friderici, Glezendanner, Ratti, Vetterli)

Festhalten**Art. 5bis****Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Binder, Friderici, Glezendanner, Ratti, Vetterli)

Maintenir

Binder Max (V, ZH): Es ist erstaunlich, wie Ihre Kommission den Entscheid des Plenums, der mit 118 zu 27 Stimmen zustande gekommen ist, respektlos und leichtsinnig in die Wüste schickte und sich der ständerätlichen Phantasievariante anschloss.

Die Ablehnung dieser Variante durch den Nationalrat in der Sommersession ist nicht als Absage an den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz zu werten. Wir denken, dass die Ostschweiz viel eher an attraktiveren Verbindungen von München nach St. Gallen und Zürich interessiert sein sollte und es auch ist. Hier ist das Verkehrsaufkommen wesentlich grösser als auf der Strecke St. Gallen–Arth–Goldau. Von Bedarf kann für diese Strecke in keiner Hinsicht gesprochen werden. Der geringe Güterverkehr – er liegt im Prozentbereich des Güterverkehrsaufkommens aus Deutschland und

Österreich – und die täglich etwa 800 Reisenden in beiden Richtungen rechtfertigen eine Investition von rund 290 Millionen Franken keinesfalls; 200 Millionen Franken sind für den im ständerätlichen Beschluss als Verbindung zwischen der linken Zürichseelinie und der Gotthardlinie geplanten Hirzeltunnel und 90 Millionen Franken für Ausbauten von St. Gallen bis Arth-Goldau vorgesehen. Solche finanzpolitisch, später aber auch betriebswirtschaftlich unverantwortliche «Regionaldesserts», die letztlich niemandem schmecken, dürfen nicht serviert werden. Wo kein Bedarf besteht und kein solcher geschaffen werden kann, sind solche Investitionen und selbst solche Investitionsabsichten Schildbürgerstreiche der Sonderklasse.

Die Neat ist keine «Spinnennetzbahn», sie darf kein regionales Wunschkonzert sein. Ein Neat-Entscheid muss wohl eher auf der nationalen Europapolitik als auf der nationalen Regionalpolitik basieren. Insofern hat eine solche Investition nichts mit der Neat, sondern vielmehr mit dem Stimmenfang einzelner Politiker zu tun.

Wir müssen uns nach der Decke strecken. Das wurde in der Kommission immer wieder gesagt, übrigens auch gestern und heute hier im Rat. Ich glaube, das ist bei der heutigen Finanzlage von Bund, Kantonen und Gemeinden, aber auch der Steuerzahler, eine anerkanntens- und ehrenwerte Einstellung. Nur nützt diese Erkenntnis nichts, wenn sie bloss als Phrase Eingang ins Protokoll findet. Den Worten müssen Taten folgen.

Die Akzeptanz dieser Vorlage verbessern wir nicht durch vermehrte Erfüllung von Regionalwünschen einzelner Parlamentarier und Mitglieder von Kantonsregierungen, denn diese Wünsche verursachen unverhältnismässig hohe Kosten. Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben genug von überrissenen Vorlagen, die nie wirtschaftlich sein können, die sie aber mit Steuern oder Abgabegeldern zu bezahlen haben. Das Schweizer Stimmvolk stimmt nur einer Neat-Vorlage zu, die schlank daherkommt.

Stimmen Sie also dem Antrag der Minderheit zu, und halten Sie am weisen Entscheid Ihres Rates fest. Sie verhindern damit eine unnötige Belastung der Vorlage und gleichzeitig eine unverantwortliche Geldverschwendung.

Vetterli Werner (V, ZH): Die SVP-Fraktion ist einstimmig für diese Minderheit, also für Festhalten an unserem Beschluss. Das ist doch wirklich alter Wein in neuen Schläuchen, den man uns da wieder «unterjubeln» will! Dieser Wein hat nicht nur Zapfen, er ist einfach eine Zumutung. Neuerdings will man diese Nebenlinie der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Südostbahn (SOB) nicht nur bis Pfäffikon, sondern über den Sattel bis nach Arth-Goldau mit zusätzlichen 4 bis 5 Millionen Franken ausbauen. Vor allem will man den vom Nationalrat abgelehnten, unnötigen Hirzeltunnel wieder ins Programm aufnehmen.

Wir haben in der Sommersession diesen regionalen Wunsch, Herr Binder hat es erwähnt, mit 118 zu 27 Stimmen abgelehnt, und zwar nicht deshalb, weil wir das den Ostschweizern nicht gönnen würden, sondern weil uns das als Parlament ungläubwürdig macht und wir die Glaubwürdigkeit der Vorlage bewahren wollen. Es besteht nämlich weder für den Hirzeltunnel noch für diesen Ausbau bis Arth-Goldau Bedarf. Die Fakten sind folgende: Es besteht kein Bedarf beim Güterverkehr. Gemäss Antwort des Bundesamtes für Verkehr vom 15. November 1996 an Ständerat Onken kommen 90,2 Prozent des deutsch-österreichischen Güterverkehrs via Basel, 9,4 Prozent via Schaffhausen-Singen und lediglich 0,4 Prozent via St. Margrethen in die Schweiz. Aus dem südöstlichen Deutschland tendiert der Güterverkehr ab der Linie Ulm-Augsburg-München seit jeher Richtung Brenner. Auch gemäss neuen Aussagen der Verwaltung braucht es keine Ostschweizer Güterverbindung via Rapperswil und linkes Zürichseeufer zum Gotthard. Der Güterverkehr kann weiterhin problemlos über die Schlaufe Zürich geschickt werden.

Es besteht auch kein Bedarf beim Personenverkehr. Ein Ausbau dieser Privatbahnen bis Arth-Goldau auf Kosten der Neat, die ich immer noch als Alpentransversale verstehe, und der Bau eines Hirzeltunnels lassen sich auch mit dem Perso-

nenverkehr nie und nimmer rechtfertigen. Auch hier gebe ich Ihnen die Zahlen: Aus dem Raume Ostschweiz, also aus St. Gallen, Appenzell, aus dem Rheintal, dem Toggenburg und der March, aber auch aus Österreich, reisen täglich – hören Sie gut zu! – 813 Personen Richtung Gotthard. Diese 813 Ostschweizer – wohlgemerkt, hier sind beide Richtungen einberechnet – ergeben im Durchschnitt pro Schnellzug St. Gallen-Arth-Goldau oder Arth-Goldau-St. Gallen 27 Reisende. Und dafür wollen wir über 200 Millionen Franken investieren! Von Bedarf – weder beim Güter- noch beim Personenverkehr – kann beim besten freundeidgenössischen Willen keine Rede sein.

In unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen wurde sogar von einem «schlitzihrigen» Vorstoss gesprochen, und zwar deshalb, weil im Beschluss des Ständerates noch 200 Millionen Franken für einen Hirzeltunnel versteckt sind. Wenn Sie jetzt meinen, der Hirzeltunnel sei im ständerätlichen Beschluss gar nicht erwähnt, muss ich Ihnen sagen, dass die Verwaltung in der Kommission von einer sinnvollen, guten Formulierung gesprochen hat, und erst auf klare Nachfrage erfuhr man, dass damit im Klartext der Hirzeltunnel gemeint sei. Es bestehen dafür auch bereits zwei Vorprojekte. Der ständerätliche Kommissionsprecher hat zwar von relativ bescheidenen Mehrkosten von rund 200 Millionen Franken gesprochen. So weit sind wir also mit unserem Sparwillen, dass 200 Millionen Franken relativ bescheidene «200 Millilöcherchen» geworden sind!

Der wahre Grund für diesen Antrag ist regionalpolitischer und abstimmungspolitischer Natur. Man glaubt mit diesem Zückerchen die Ostschweizer Stimmbürger für ein Ja zur ganzen FöV-Vorlage gewinnen zu können. Da kommt mir der Sündenfall von 1991 in den Sinn. Damals hat das Parlament unter dem Titel «Neat» u. a. auch aus abstimmungspolitischen Gründen 60 Millionen Franken für die Sanierung des Bahnhofes Chur gesprochen. Heute können wir uns keine solchen Sündenfälle mehr leisten. Ich glaube nicht daran, dass sich der Stimmbürger so noch ködern lässt. Die Stimmbürger sind kritischer und vor allem auch sparsamer geworden.

Fazit: Wollen Sie wirklich alten Wein in neuen, insgesamt 200 Millionen Franken teuren Schläuchen bewilligen? Ich plädiere für das Gegenteil. Schenken wir dem Stimmvolk klaren Wein ein! Verzichtet wir nach acht Monaten – wie damals mit 118 zu 27 Stimmen – auf den versteckten Hirzeltunnel, der die Vorlage mit seinem Zapfengeruch verdirbt. Stimmen Sie mit der Minderheit Binder für Festhalten.

Hollenstein Pia (G, SG): Herr Binder, Sie haben gesagt, die Ostschweiz oder – wie Sie wörtlich gesagt haben – St. Gallen müssten mehr an einer Verbindung Zürich–St. Gallen interessiert sein. Es ist natürlich schwierig, von Zürich zu hören, woran St. Gallen interessiert sein müsste. Dem ist nämlich nicht so. Tatsache ist, dass St. Gallen ganz klar Interesse an einer attraktiven Güterverkehrsverbindung zum Anschluss Gotthard hat. Deshalb ist es richtig, wenn man der Mehrheit zustimmt und dem Ständerat folgt. Dass in der Kommission ein Stimmungsumschwung stattgefunden hat und dies bei der letzten Abstimmung noch nicht möglich gewesen war, hat mit der Einsicht der Mehrheit der Kommission zu tun, dass es sinnvoll ist, wenn auch die Ostschweiz in dieser Vorlage so erwähnt wird, wie es der Ständerat vorschlägt. Es ist nicht sinnvoll, einen ganzen Landesteil in der Vorlage nicht zu erwähnen oder ihn davon auszuschliessen, ausser – da sind Sie als SVP-Mann angesprochen – man will die ganze Vorlage eigentlich gar nicht. Unser Parlament müsste Interesse daran haben, dass die Vorlage mehrheitsfähig ist und wird, und deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Wenn Herr Vetterli sagt, es bestehe überhaupt kein Bedarf, dann stimmt das so auch nicht. Gerade im südöstlichen Teil der BRD besteht ein sehr grosses Potential. Sie haben die Zahlen erwähnt, die zeigen, wie wenige auf den Schienen verkehren. Das heisst eben gerade, dass heute ein grosses Potential auf der Strasse fährt; sobald eine attraktive Verlagerungsmöglichkeit der Güter auf die Bahn von der Bodenseeregion an den Anschluss Gotthard geschaffen ist, wird es attraktiv. Weil das Potential zur Verlagerung so gross ist,

brauchen wir die Variante, d. h. eine attraktive Verbindung von der Ostschweiz zum Gotthardanschluss. Es stellt sich einfach die Frage, welches Verkehrssystem wir anbieten wollen. Bieten wir diese Möglichkeit nicht an, werden die Güter weiterhin auf der Strasse transportiert. Das kann nicht Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik sein. Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit zu folgen.

Präsident: Die sozialdemokratische Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Mehrheit unterstützt.

Bezzola Duri (R, GR): Ich bitte Sie ebenfalls, der Kommissionmehrheit zuzustimmen. Ich glaube nicht, dass der Kanton Graubünden von diesem Anschluss speziell profitieren wird, aber ich möchte darauf hinweisen, dass dadurch auch die Transporte der Güter und Personen aus dem süddeutschen Raum, aus der Region Bodensee an die Hauptachse Gotthard angeschlossen werden. Bekanntlich nimmt ja der Ost-West-Verkehr zu; wenn also der Bedarf heute noch nicht vorhanden ist, wie das Kollege Vetterli behauptet hat, dann wird es sicher in Zukunft der Fall sein. Deshalb bin ich der Meinung, dass diese Region, dieser Wirtschaftsraum, ebenfalls auf attraktive Weise an die Gotthardlinie angeschlossen werden muss. Ich hatte in Stuttgart mit einer Delegation Gelegenheit, mit Ministerpräsident Teufel und Generalsekretär Müller, der für das Verkehrsdossier zuständig ist, über diesen Anschluss zu sprechen. Sie haben sich im Detail über die Bedeutung dieses Anschlusses geäußert und gefordert, dass man den Anschluss bei sämtlichen Überlegungen bezüglich beider Achsen unbedingt einbeziehen solle.

Auch ich bin der Meinung, dass man das Fuder nicht überladen darf; aber es geht ja immerhin um die gesamte Region Ostschweiz und die Bodenseeregion, einen bedeutenden Wirtschaftsraum. Deshalb ist es notwendig, dass man für einen attraktiven Anschluss an die Gotthardlinie sorgt. Wir müssen Verbündete für diese Vorlage suchen, und Verbündete sind auch in der Ostschweiz zu finden. Es muss eine mehrheitsfähige Vorlage geben, dazu braucht es die Einbindung der Ostschweiz.

Ich weiss, Kollega Vetterli und Kollega Binder, dass es um 200 Millionen Franken geht, die für diesen Anschluss bereitgestellt werden müssen. Aber es lohnt sich, diese Mittel zugunsten einer starken Region und zur Aufwertung der Hauptachsen bereitzustellen.

Ich bitte Sie, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen.

Grendelmeier Verena (U, ZH): Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Es ist seltsam, wie schnell man vergessen hat, was Neat eigentlich bedeutet. Neat heisst: Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Worüber wir heute noch einmal abstimmen werden, das sind eigentlich regionale Wünsche, die an und für sich in Ordnung wären, wenn wir das Geld dazu hätten. Aber überlegen Sie sich doch, dass es nicht nur um diese 200 Millionen Franken geht, die das angeblich kosten soll – so sicher bin ich da auch nicht, meistens kostet es noch sehr viel mehr –, dazu kommen auch noch die Betriebskosten. Sie haben es gehört: Wenn diese Züge nicht ausgelastet sind – und sie werden es nicht sein, davon bin ich vollständig überzeugt –, dann haben wir noch zusätzlich ein Betriebsdefizit.

Das macht einmal mehr deutlich, dass wir uns Gedanken über die Grenzen der Mobilität machen müssen. Wir haben in der allerersten Diskussion zu diesem Thema – vor allem im Ständerat – alle Wünsche zur Kenntnis nehmen müssen, z. B. irgendeines Regionalbahnchens. Ständeräte müssen ihren Regionen ein Geschenk versprechen; das liegt im Wesen ihres Mandates. Solche Geschenke können wir uns nicht leisten. Wir können nicht gleichzeitig vom Sparen reden und jedes wünschbare Ziel anpöhlen. Das geht vor allem dann nicht, wenn man weiss, dass die Hauptverbindung in der Zukunft nicht mehr EU-Italien sein wird – Italien ist das einzige Land, das mit der Alpentransversale mit dem Norden Europas verbunden werden soll –; die ganz grossen Verkehrswege werden in Richtung West-Ost gehen, nämlich dann, wenn die neuen Länder im Osten zur EU gehören werden. Es ist des-

halb bestimmt nicht sinnvoll, dass wir noch mehr Löcher durch die Alpen bohren, die wir nicht verantworten können. Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit zuzustimmen.

Columberg Dumeni (C, GR): Die CVP-Fraktion bittet Sie, dem Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen und mit diesem unbedeutenden Nebensatz keine Differenz zu schaffen.

Es geht nicht um Geschenke, Frau Grendelmeier. Es geht darum, einem begründeten Anliegen zu entsprechen und diesem nur zu entsprechen, wenn der Bedarf ausgewiesen ist. Wenn ich das Wort ergreife, dann muss ich unbedingt eine Richtigstellung zu den Ausführungen von Herrn Vetterli vornehmen: Sie bezieht sich auf den Bahnhof Chur. Herr Vetterli erweckt mit seinen Ausführungen den Eindruck, dass der damalige Beschluss von 1991 eine reine Geldverschwendung gewesen sei. Dem ist nicht so. Ich möchte nicht das Ganze nochmals aufrollen, denn das war eine lange Geschichte – mit der Option Ostschweiz, mit der Option Graubünden. Nach langwierigen Verhandlungen konnte man sich damals auf einen Vermittlungsvorschlag einigen, und zwar in dem Sinne, dass als Abgeltung für andere Versprechen auch der Bahnhof Chur saniert werden sollte. Die Sanierung des Bahnhofes von Chur ist – wenn man die Verhältnisse berücksichtigt – ein sehr, sehr dringendes Anliegen. Diese Finanzierung wäre nicht mit ordentlichen, sondern mit diesen ausserordentlichen Mitteln erfolgt. Das ist wichtig. Man soll nicht Dinge erzählen, die weder sachlich noch verkehrspolitisch begründet sind.

Noch einmal: Ich bitte Sie im Namen der CVP-Fraktion, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen, damit wir nicht noch eine zusätzliche – unnötige – Differenz haben.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: La majorité de la commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats, à savoir ajouter la mention d'une liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard, à quoi s'ajoute l'amélioration du tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau.

Les interventions précédentes ont bien démontré la complexité de ce problème et les discussions qui ont eu lieu autour de cette partie du réseau. Les autorités cantonales de Suisse orientale, avec lesquelles le processus a été conduit, ont réagi – et cela peut se comprendre – face à la première décision qui avait été prise: le rejet du tunnel du Hirzel ou le fait qu'il n'ait pas été retenu.

La présente proposition est une forme de compensation, de remplacement qui prévoit d'organiser la circulation ferroviaire dans cette région. C'est vrai qu'il y a peut-être eu des raisons politiques qui se sont ajoutées et qui ont fait que la décision du Conseil des Etats a passé la rampe en commission. Mais il fallait, là aussi et encore une fois, tenter de réunir le plus large consensus possible autour d'un projet qui doit intéresser l'ensemble du pays: c'est le principe du réseau. J'espère que si ce principe est défendu par beaucoup de membres de notre Conseil, il le sera également lorsqu'il s'agira d'en parler à l'autre bout du pays. Signalons que le coût de la réalisation de cette liaison supplémentaire se montera, il est vrai, à environ 200 millions de francs.

Pour ces raisons, nous vous invitons à voter la proposition de la majorité de la commission et à rejeter la proposition de minorité Binder.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Ostschweiz hat in diesem Saal, bei diesem Geschäft, aber auch bei anderen Vorstössen die Bedeutung des Hirzeltunnels immer wieder in den Vordergrund geschoben. Der Bundesrat ist nach wie vor der Meinung, der Hirzeltunnel sei nicht die geeignete Lösung, um die Ostschweiz an diese Eisenbahntransversale anzubinden. Aber die Stellung der Ostschweiz im Zusammenhang mit der Neat ist natürlich ein wichtiges Anliegen, denn schliesslich bauen wir etwas von nationaler Bedeutung, an dem alle Regionen ihren Anteil haben sollen. Ich habe deswegen eine Sitzung mit den Ostschweizer Kantonen und dem Gotthardkomitee einberufen; die Formulle-

rung, wie sie der Ständerat übernommen hat, stammt aus dieser Sitzung und ist ein Vorschlag der Ostschweiz. Er geht von der Erkenntnis aus, dass es nicht der Hirzeltunnel sein muss, der die ideale Verbindung darstellt – dass aber die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie sichergestellt werden muss. Das ist ein legitimes Anliegen, und dieses Anliegen will der Bundesrat unterstützen.
Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 105 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 46 Stimmen

Art. 8bis Abs. 1 Bst. b, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 8bis al. 1 let. b, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Fischer-Seengen, Binder, Diener, Hegetschweiler, Hollenstein, Vetterli)

Abs. 1

....

a. die erste Phase beinhaltet den Bau des Basistunnels am Gotthard;

b. die zweite Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Lötschberg, des Monte-Ceneri-Tunnels

Minderheit II

(Binder, Vetterli)

Abs. 1

....

a. den Bau des Basistunnels am Gotthard, den Bau des Zimmerbergtunnels und den Bau des Monte-Ceneri-Tunnels;
b. die zweite Phase umfasst weitere Bauprojekte nach erfolgreichem Bedarfsnachweis.

Abs. 2

Das Parlament entscheidet über weitere Bauprojekte und deren Baubeginn.

Antrag Dünki

Abs. 1

....

a. die erste Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Gotthard;

b. Gemäss Antrag der Minderheit II

Abs. 2

Gemäss Antrag der Minderheit II

Antrag Föhn

Abs. 1

....

a. die erste Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Gotthard sowie den Bau des Zimmerbergtunnels;

b. Gemäss Antrag der Minderheit II

Abs. 2

Gemäss Antrag der Minderheit II

Antrag Baumberger

Abs. 1

.... wird in Phasen realisiert:

a. die erste Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Gotthard und den Bau des Monte-Ceneri-Tunnels, einschliesslich der Verknüpfung an die Stammlinien;

b. die zweite Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Lötschberg und den Bau des Zimmerbergtunnels, einschliesslich der Verknüpfung an die Stammlinien;

c. die dritte Phase umfasst die weiteren gemäss Artikel 5bis finanzierten Neat-Investitionen.

Abs. 2

Der Baubeginn der einzelnen Phasen und Projekte richtet sich nach der Bewilligung der entsprechenden Verpflichtungskredite durch die eidgenössischen Räte und nach der Bewilligung des Bundesrates für Projekte und Zeitpläne.

Art. 10bis

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Fischer-Seengen, Binder, Diener, Hegetschweiler, Hollenstein, Vetterli)

Al. 1

....

a. la première phase comprend la construction du tunnel de base du Saint-Gothard;

b. la deuxième phase comprend la construction du tunnel de base du Lötschberg, du tunnel du Monte Ceneri

Minorité II

(Binder, Vetterli)

Al. 1

....

a. la construction du tunnel de base du Saint-Gothard, la construction des tunnels du Zimmerberg et du Monte Ceneri;

b. la deuxième phase comprend d'autres projets de construction après que la preuve du besoin aura été apportée.

Al. 2

Le Parlement décide des autres projets de construction de même que de la date des débuts des travaux.

Proposition Dünki

Al. 1

....

a. la première phase comprend la construction du tunnel de base du Saint-Gothard;

b. Selon la proposition de la minorité II

Al. 2

Selon la proposition de la minorité II

Proposition Föhn

Al. 1

....

a. la première phase comprend la construction du tunnel de base du Saint-Gothard et du tunnel du Zimmerberg;

b. Selon la proposition de la minorité II

Al. 2

Selon la proposition de la minorité II

Proposition Baumberger

Al. 1

.... est réalisée en plusieurs phases:

a. la première comprend la construction du tunnel de base du Saint-Gothard et du tunnel du Monte Ceneri, y compris les raccordements aux lignes existantes;

b. la deuxième comprend la construction du tunnel de base du Lötschberg et du tunnel du Zimmerberg, y compris les raccordements aux lignes existantes;

c. la troisième comprend les autres investissements financés de la NLFA selon l'article 5bis.

Al. 2

Le début des travaux des différentes phases et projets est décidé selon l'approbation des différents crédits d'engagement correspondants par les Chambres fédérales et après approbation par le Conseil fédéral des projets et du calendrier.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Sie haben hier und heute die wahrscheinlich letzte Gelegenheit, eine echte, an den

Verkehrsbedürfnissen orientierte Etappierung des Neat-Bauprogramms zu beschliessen. Sie haben hier und heute die wahrscheinlich letzte Gelegenheit, ein Bauprogramm zu beschliessen, das nicht nur für betriebsblinde Politiker, sondern auch für die Stimmbürgerschaft nachvollziehbar und deshalb akzeptabel ist.

Der Beschluss des Ständerates stellt bereits einen ersten Lichtblick dar. Die Horrormeldungen über die Pioramulde, welche die Debatte unseres Rates im vergangenen Juni beherrschten, haben sich glücklicherweise als unbegründet erwiesen, womit wenigstens die «Priorisierung» des Lötschbergs vom Tisch war. Für die gleichzeitige Realsierung beider Basistunnels wird mit folgenden Argumenten gefochten: Es wird gesagt, die Nichtrealsierung des Lötschbergtunnels beinhalte nur eine Ersparnis von etwa 3 Milliarden Franken, ein Betrag, welcher eine staatspolitische Brückierung der Westschweiz nicht rechtfertige.

Ich möchte klar festhalten, was in vielen Studien und Expertisen schon dargetan wurde: Der Lötschbergbasistunnel allein bringt keine Kapazitätserhöhung. Die Engpässe bei dieser Transversalen liegen im Jura, bei der Strecke Bern–Thun und bei der Simplon-Südrampe. Der Bau des Lötschbergbasistunnels – damit er wirklich etwas bringt – macht zwangsläufig weitere Ausbauten nötig; ganz im Gegensatz zum Gotthardbasistunnel, der allein schon eine enorme Kapazitätserhöhung bringt. Deshalb bringt eine Verschiebung des Lötschbergs in die zweite Etappe nicht nur eine vorläufige Einsparung von 3 Milliarden Franken, sondern sehr viel mehr, sofern man sich nicht mit einem symbolischen Ausbauschritt ohne Kapazitätserhöhung begnügen will.

Der Vorwurf, ein Postulat zur Etappierung mit Priorität Gotthard sei nicht ehrlich, weil damit das ganze Netzkonzept in Frage gestellt werde, geht ins Leere. Ich möchte dazu zwei Dinge festhalten:

1. Das Netzkonzept wird durch den Antrag der Minderheit I nicht in Frage gestellt.

2. Die Befürchtung der Lötschberg-Anhänger, der Lötschbergbasistunnel würde bei einem solchen Bauprogramm gar nie realisiert, kann nur deshalb entstehen, weil offenbar diese Leute daran zweifeln, dass der Bedarf an zwei Basistunnels tatsächlich gegeben ist, sonst hätten sie ja diese Befürchtung gar nicht. Es ist also völlig unlogisch, wenn man uns vorwirft, wir würden den Lötschberg grundsätzlich torpedieren, wenn wir ihn in die zweite Etappe verweisen.

Nochmals: Für mich ist klar, dass der Lötschbergtunnel zu bauen ist, sobald dies nötig und verkraftbar ist; der Bundesrat soll die Kompetenz haben, darüber zu entscheiden. Jeder Unternehmer, jeder Handwerker, jeder Private, der seinen Betrieb erweitern will, tut dies etappenweise, und zwar je nach Bedarf und wenn er es verkraften kann. Oder haben Sie schon von einem Unternehmer gehört, der gleichzeitig zwei neue Fabriken baut, und zwar ohne dass er sicher ist, diese auch auslasten zu können? Vernunftgemässes Handeln ist in diesem Sinn auch vom Staat zu erwarten.

Das staatspolitische Argument wird hochgespielt. Wer an die Basis geht, sich auch im Kanton Bern und im Weisland umhört, stellt fest, dass die Behauptung der staatspolitischen Notwendigkeit einer gleichzeitigen Realsierung beider Röhren nur in den Köpfen der Politiker vorhanden ist, im Volk aber nicht verfochten wird. Das Volk ist vernünftig, es will wie ein verantwortungsbewusster Unternehmer handeln, nämlich eines nach dem anderen realisieren, je nach Bedarf.

Ich habe keine Angst vor einem solchen Volksentscheid. Die Idee einer gestaffelten Realsierung der Basistunnels mit Priorität Gotthard hat in verschiedenen Anträgen ihren Niederschlag gefunden. Die Minderheit I will in erster Linie den raschen Baubeginn des Gotthardbasistunnels als der wichtigsten und der terminbestimmenden Komponente der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Die übrigen Komponenten sind in die zweite Etappe verwiesen; der Baubeginn soll im Ermessen des Bundesrates stehen.

Diese Lösung hat bereits im Ständerat eine respektable Minderheit von 16 Stimmen gefunden. Ich meine, sie sei auch im Nationalrat am ehesten mehrheitsfähig.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Minderheit I zuzustimmen.

Le président: Monsieur Friderici, je vous demande de poser une question exactement en rapport avec le projet.

Friderici Charles (L, VD): Monsieur le Président, tout à l'heure, la question que j'ai posée avait quand même un rapport avec le financement des nouvelles transversales ferroviaires alpines.

Monsieur Fischer, vous avez énuméré très complaisamment tous les goulets d'étranglement sur la variante du Lötschberg. Savez-vous à partir de quelle année les camions avec une hauteur d'angle de quatre mètres pourront circuler sur l'axe du Gotthard?

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Auf der Gotthardachse werden keine begleiteten Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe fahren, das ist auch nicht nötig. Der Gotthard soll vielmehr für den unbegleiteten kombinierten Verkehr bereitgestellt werden. Für das andere bauen wir die Lötschberg-Bergstrecke ja im Moment aus, nämlich für das Auslaufmodell des begleiteten Huckepackverkehrs, das in wenigen Jahren sowieso verschwinden wird.

Binder Max (V, ZH): Kommt Zeit, kommt Rat! Dieses Sprichwort trifft in hohem Mass für die Geologie am Gotthard zu. Unter dem Eindruck der absoluten Unsicherheit, ja teilweise sogar der Unmöglichkeit, einen Gotthardbasistunnel zu bauen, hat unser Rat das Herzstück der Neat, wie es immer wieder genannt wird, in die zweite Phase verwiesen.

Nachdem die Sondierarbeiten weitgehend abgeschlossen sind, erweist sich die Pioramulde nicht als das bautechnische und finanzielle Schreckgespenst, als das sie angekündigt wurde. In der Kommissions Sitzung vom 9. Februar haben uns die Geologen die Wundernachricht vom Nichtvorhandensein des zuckerförmigen Dolomits wie auch vom Fehlen eines sehr hohen Wasserdrucks im Baubereich des Basistunnels glaubhaft übermittelt.

Aufgrund von drei Bohrungen – über und unter und seitlich des Basistunnels – kann heute mit 90prozentiger, vielleicht 95prozentiger Sicherheit davon ausgegangen werden, dass keine grösseren Überraschungen beim Tunnelbau auftreten werden als jene, die bei jedem anderen Tunnelbau eben auch auftreten.

Mit einer weiteren Sondierbohrung wiederum seitlich des Basistunnels, die Ende April fertig sein sollte, soll das bisherige Resultat bestätigt und damit die Sicherheit, dass keine Störzone vorhanden ist, auf 98 Prozent erhöht werden.

Diese Erkenntnis muss zu neuen Beschlüssen führen, wenn wir in bezug auf Bedarf, Kosten, Finanzierung und wirtschaftliche Aussichten der Investitionen glaubhaft politisieren wollen. Ein neuer Beschluss ist nötig, und zwar nicht in dem Sinn, dass wir uns dem finanzpolitischen und verkehrstechnischen Fehlbeschluss des Ständerates anschliessen, gemäss welchem allen ein wenig gegeben wird und überall zu bauen begonnen wird.

Jetzt müssen Prioritäten gesetzt werden. Sie müssen so gesetzt werden, dass wir mit dem eingesetzten Geld einen in jeder Beziehung möglichst hohen Gegenwert bekommen. Wenn wir das berücksichtigen, müssen wir uns für eine gut ausgebaute, durchgehende Flachbahn einsetzen. Diese Bedingung erfüllt im Moment nur der gleichzeitige Bau von Gotthard-, Zimmerberg- und Ceneritunnel.

Eine Transversale soll ausgebaut werden. Der Gotthard bietet mancherlei Vorteile: grösseres Kapazitätsangebot und damit auf längere Zeit keine weiteren Investitionen. Laut Studie Ecoplan werden die Kapazitätsgrenzen am Gotthard erst gegen das Jahr 2050 erreicht. In Zahlen heisst das: Eine Erhöhung der Güterzugkapazitäten von 130 bis 140 Zügen pro Tag 1996 auf 200 bis 220 Züge pro Tag gegenüber dem Lötschbergbasistunnel mit 100 bis 110 Zügen. Gewichtsmässig stehen 20 Millionen Tonnen am Gotthard 9 Millionen Tonnen am Lötschberg gegenüber. Im Personenverkehr sind es täglich 108 Personenzüge am Gotthard, 72 am Lötschberg oder 13 000 Reisende am Gotthard gegenüber gut 7000 am Lötschberg.

Diese Zahlen belegen, dass auch die im Moment aufwendigere Investition langfristig die wirtschaftlichere ist. Immerhin müsste für einen transparenten Vergleich der beiden Achsen zusätzlich zum Lötschberg- ein Simplonbasistunnel mit einberechnet werden. Nur dann kann diese Variante mit der Flachbahn Gotthard verglichen werden.

Im weiteren ist die Lötschberglinie im Betrieb auch wesentlich energieaufwendiger: Aufgrund des 300 Meter höher liegenden Eingangsportals muss bei einem Transportumfang von 40 Millionen Tonnen mit einem Nettomehraufwand, also unter Berücksichtigung der Rekuperation, von 53 Millionen Kilowattstunden gerechnet werden.

Warum nun braucht es zum Gotthardbasistunnel hinzu gleichzeitig den Zimmerberg- und Ceneritunnel? Die Zurückstellung des Ceneritunnels würde die Kapazität und die Angebotsqualität der kürzesten Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen verschlechtern. Die Gotthardlinie muss als Flachbahn attraktiv werden. Der Zimmerbergtunnel ist speziell zu betrachten. Er ist nicht nur Teil der Gotthardachse, sondern auch Bestandteil des Angebotes «Bahn 2000». Er wird lediglich rechnerisch dem Gotthard angelastet. Ein Verzicht in der ersten Etappe ist deshalb weniger sinnvoll als ein Verzicht auf den Ceneritunnel. Auch wenn aus Kapazitätsgründen kein absolut dringender Handlungsbedarf besteht, würde ein Verzicht nicht nur das Angebot Nord-Süd verschlechtern, sondern es würden bedeutende Verkehrsströme – Zürich–Zug–Luzern – nicht von einer Fahrzeitverkürzung profitieren. Es gibt noch einen weiteren Grund, diesen Tunnelbau prioritär zu behandeln: Im Moment wird der Bau des Tunnels Zürich–Thalwil für «Bahn 2000» in Angriff genommen. Als Bestandteil der Submission Zürich–Thalwil wurde vom beauftragten Unternehmen als Option ein Weiterfahren der Tunnelfräse in den Zimmerberg verbindlich offeriert. Diese Fräse wird voraussichtlich gegen Ende 1999 in Thalwil sein. Das heisst, es müsste spätestens im nächsten Jahr entschieden werden, ob die Maschine ausgebaut werden oder ob sie weiterfahren soll.

Bei einem Ausbau der Maschine wäre die Baustelleninstallation in der Brunau, die gesamte «Brunau-Logistik», nur noch für den Uetlibergtunnel verwendbar. Bei einem späteren Bau des Zimmerbergtunnels müsste von der Zuger Seite her gearbeitet werden – in einem ökologisch sehr empfindlichen Gebiet. Die Einsparungen bei einem Weiterfahren der Fräse machen einen Betrag in der Grössenordnung 80 bis 100 Millionen Franken aus. Es wurde oft gesagt, wir müssten uns nach der Decke strecken. Tun wir das! Ich sagte, den Worten müssten Taten folgen. Ich glaube, 100 Millionen Franken auf diese Weise zu vergeben, sei falsch.

In Absatz 1 Buchstabe b geht es darum, keine Projekte mehr aufzuzählen, sondern völlig offenzulassen, welche Projekte in der zweiten Phase gebaut werden sollen. Der Bedarfsnachweis setzt die Prioritäten. Die Projekte sind in Artikel 8bis, «Sachplan», erwähnt.

Der Minderheitsantrag zu Absatz 2 ist als logische Folge von Absatz 1 Buchstabe b zu verstehen, indem das Parlament über Projekte und Baubeginn entscheiden soll.

Setzen Sie heute noch Prioritäten mit diesem Entscheid bezüglich der Neat; geben Sie damit der Neat eine Chance! Es wäre falsch zu sagen, die Neat sei gestorben. Mein Antrag wurde in der Kommission mit 10 zu 2 Stimmen bei 8 Enthaltungen abgelehnt. Sie sehen also, mein Antrag hat in der Kommission Verständnis gefunden, nur hatten die Politiker den Mut zum Entscheid nicht.

Dünki Max (U, ZH): Jedermann weiss, dass wir uns zurzeit nicht zwei neue Eisenbahn-Alpentransversalen leisten können. Wir brauchen vorläufig auch nicht zwei neue Basistunnels. Eine Alpentransversale genügt, um den internationalen Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlegen, wie dies die Schweiz gegenüber der EU versprochen hat. Alles andere ist Luxus, welcher nicht finanzierbar ist.

Fragen Sie einmal die Frauen oder die Männer auf der Strasse oder in der «Stammbez», wie sie über die Vorlage denken. Sie werden schwerlich vernünftige Leute finden, die

zwei Basistunnels auf einmal befürworten. Selbstverständlich gehen die Meinungen in der Frage auseinander, ob dem Gotthard oder dem Lötschberg die Priorität einzuräumen ist. Die einen befürworten die Gotthard- und die anderen die Lötschbergvariante. Aber zwei Tunnels will im Moment wirklich nur eine ganz kleine Minderheit.

Die Bürgerinnen und Bürger, die nachher über die Vorlage abzustimmen haben, schütteln über die Planung des Parlamentes nur den Kopf und fragen sich, ob «die in Bern oben» eigentlich von allen guten Geistern verlassen sind. Weil sie sich aus politischen Gründen nicht auf eine Linie einigen können, versuchen sie, allen etwas zu geben, um ja niemanden zu verärgern, obschon alle wissen, dass damit das Fuder überladen wird.

Mir hat kürzlich ein Stimmberechtigter geschrieben: «Mich dünkt, diese Sache nimmt im eidgenössischen Parlament einen unglücklichen Verlauf. Falls die Räte wirklich beschliessen, Gotthard und Lötschberg-Simplon gleichzeitig zu bauen, ist ein Nein in der Volksabstimmung höchstwahrscheinlich. Das wäre schade.» Recht hat er. Aus dieser Sorge heraus habe ich meinen Antrag eingereicht. Wenn man im Leben alles haben will, bekommt man in der Regel nichts.

Worin unterscheidet sich mein Antrag von den Minderheitsanträgen? Sowohl im Antrag der Minderheit I (Fischer-Seengen) als auch im Antrag der Minderheit II (Blinder) wird in erster Priorität der Gotthardbasistunnel gefordert. Aus sachlichen Gründen bin ich damit einverstanden. Die Minderheitsanträge wollen aber auch den Bau des Zimmerbergtunnels und den Bau des Monte-Ceneri-Tunnels; selbstverständlich soll nur der Bau am Lötschberg zurückgestellt werden.

Ich schlage Ihnen ein vereinfachtes Verfahren vor: Ich beantrage Ihnen, dass die erste Phase nur den Bau des Basistunnels am Gotthard umfasst; alle weiteren wünschbaren Bauprojekte – Lötschberg, Monte Ceneri, Zimmerberg oder Hirzel – sollen generell in eine weitere Ausbauetappe eingestuft werden. Sie sollen dann gebaut werden, wenn der Bedarfsnachweis erbracht, aber auch die Finanzierung sichergestellt ist.

Das Parlament hätte später Gelegenheit, darüber zu entscheiden, welches Bauprojekt es berücksichtigen will. Wir würden damit kein Präjudiz schaffen und hätten freie Hand, je nach dem wirklichen Bedürfnis das eine oder andere Teilstück nachträglich in Angriff zu nehmen. Das wäre eine saubere Lösung. Kurz zusammengefasst: Bauen wir zunächst das Allernotwendigste, d. h. nur den Basistunnel am Gotthard. Die anderen wünschbaren Tunnel sollen darob nicht vergessen werden, aber über die Realisierung soll dann entschieden werden, wenn der Bedarfsnachweis erbracht ist und über die Finanzierung Klarheit besteht.

Wenn Sie meinen Antrag annehmen, würde die Hürde bei einer Volksabstimmung viel kleiner; der Antrag ist auch vernünftig und logisch. Wir müssen hier in Bern endlich zur Kenntnis nehmen, dass das Schweizer Volk mit allergrösster Wahrscheinlichkeit keine zwei neuen Basistunnel wünscht und auch nicht bereit ist, sie zu finanzieren. Wir sollten jetzt die gesamtschweizerischen Interessen in den Vordergrund stellen und nicht auf egoistischen, lokalpatriotischen Standpunkten verharren.

Sie können mir vorwerfen, dass ich als Zürcher für die Gotthardvariante votiere. Das stimmt, weil sie, im gesamten betrachtet, die bessere Lösung ist. Ich gebe aber hier zu Protokoll, dass ich auch für eine Lötschberglinie wäre, wenn sich das Parlament vorerst nur auf einen Basistunnel einigen würde. Nötig, wichtig und finanzierbar ist nur ein neuer Alpendurchstich! Alles andere ist Utopie und Starrköpfigkeit.

Wenn Sie dem Antrag der Kommissionsmehrheit folgen, machen Sie bestimmt die Rechnung ohne den Wirt. In diesem Fall ist das Volksnein vorprogrammiert. Im übrigen hat unsere Fraktion diese Meinung immer vertreten; wir haben sie nicht ändern müssen.

Ich empfehle Ihnen, meinen Antrag zu berücksichtigen. Ich sage Ihnen nochmals: Weniger ist vielfach mehr. Vernunftgemässes Handeln tut in der heutigen Zeit not, und das erwarten doch die Wählerinnen und Wähler von ihren Volksvertretern.

Föhn Peter (V, SZ): Bei Absatz 1 beantrage ich Ihnen «Gotthard light», d. h., in der ersten Phase sollen nur der Basistunnel am Gotthard und der Zimmerbergtunnel gebaut werden. Die zweite Phase würde weitere Bauprojekte beinhalten, aber erst nach erfolgtem Bedarfsnachweis.

Bei Absatz 2 beantrage ich, wie die Minderheit II (Binder), dass das Parlament über weitere Bauprojekte und deren Baubeginn entscheiden soll. Eigentlich sollte ich dem Antrag der Mehrheit respektive dem Beschluss des Ständerates zustimmen und schön ruhig sein, ja sogar in die Hände klatschen, da der Ausbau der Strecke zwischen Pfäffikon und Arth-Goldau im Kanton Schwyz soeben neu aufgenommen wurde. Also schneide ich mit meinem Antrag für den Kanton Schwyz kein Stück von diesem Kuchen ab.

Aber mit meinem Antrag will ich gerade aufzeigen und einmal mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, wie besonders bei diesem Geschäft viele Parlamentarier und Parlamentarierinnen von allem Anfang an für Ihr Gärtchen geschaut und zum Teil gar Wucher betrieben haben, was ansonsten doch stets verpönt ist. Springen wir doch einmal über unseren Schatten und lassen wir regionalpolitische Wünsche aus dem Spiel! Besinnen wir uns zurück und fragen uns: Was heissen die vier Buchstaben Neat? Specken wir ab, denn weniger ist mehr! Es gilt, Prioritäten zu setzen und diese auch einzuhalten. Nur so können wir der Umwelt, unserem Finanzhaushalt und unseren Bürgerinnen und Bürgern – besonders unseren nächsten Generationen – gerecht werden, zumal die Nachhaltigkeit heute ein Schlagwort par excellence ist.

Aber Nachhaltigkeit ist auch in bezug auf unsere Bundesfinanzen gefragt. Die alljährlichen Budgetdebatten zeigen deutlich, wie wenig Erfolg unseren Sparbemühungen beschieden ist. Einzig bei den einzelnen Sachvorlagen ist Sparpotential vorhanden. Das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis ist anzustreben.

1. Mit dem Ausbau der Scheitelstrecke am Lötschberg ist die Dringlichkeit dieses Basistunnels heute nicht unbedingt gegeben. Zumindest stimmt meiner Ansicht nach das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht.

2. Von seitens der EU werden die Basistunnels im langjährigen Massnahmenkatalog nur verlangt, von einer gleichzeitigen Ausführung steht gar nichts. Es ist einzig von einer schrittweisen Kapazitätserhöhung auf den alpenquerenden Strecken und einer Beschleunigung des Verkehrsflusses die Rede.

3. Volkswirtschaftlich gesehen ist es doch ein Blödsinn, gleichzeitig mehrere Grossbaustellen einzurichten. Die Schweizer Bauwirtschaft wird betreffend technische Infrastruktur überfordert sein bzw. fällt nachher um so schneller wieder in ein Loch.

Fragen können Sie sich, weshalb ich bei der «Gotthard light»-Variante den Monte-Ceneri-Tunnel nicht in der ersten Phase belassen habe. Das ist relativ einfach zu erklären. Wo wird heute im Süden der Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, abgenommen? Er wird nicht nur in Chiasso, sondern viel mehr noch auf der Seite Luino abgenommen. Mit dem Zuwarten mit dem Bau des Monte-Ceneri-Tunnels könnte man den Italienern die Zusicherung abringen, dass der Hauptverkehr südlich des Monte Ceneri abgenommen werden müsste. Dies ist also eine reine Vorsichtsmassnahme; man könnte die Italiener in die Pflicht nehmen. Zudem könnte der Monte-Ceneri-Tunnel auch mit einem verzögerten Baubeginn mindestens gleichzeitig mit dem Gotthardbasistunnel eröffnet werden.

Ich will die Neat – aber lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. So wie ich des Volkes Stimme höre und interpretiere – wie mein Vorredner –, hat die Variante der Kommissionsmehrheit heute keine Chance. Das Volk will nur verwirklichen und bezahlen, was unbedingt gebraucht wird. Mit Phase 2 kann man, wenn nötig, rasch genug reagieren. Verantwortung und Fingerspitzengefühl sind gefragt, denn es geht um viel, sehr viel Geld.

In Absatz 2 beantrage ich, gemäss dem Antrag der Minderheit II, dass das Parlament und nicht nur der Bundesrat über weitere Bauprojekte in dieser Grössenordnung und deren Baubeginn zu entscheiden hat.

Ich bitte Sie, stimmen Sie der zentralen Nord-Süd-Verbindung zu, ansonsten könnte uns das Volk zwingen, nochmals bei null zu beginnen. «Gotthard light», dann gibt's keinen Streit.

Bonny Jean-Pierre (R, BE): Herr Föhn, ich möchte Ihnen eine Frage stellen: Sie haben eine Variante entwickelt, die so ziemlich das Extremste ist, was man vertreten kann. Sie haben vom Antrag der Minderheit II (Binder) auch die Litera b übernommen: «Die zweite Phase umfasst weitere Bauprojekte nach erfolgtem Bedarfsnachweis.»

Welches ist die staatspolitische Überlegung, die hinter Ihrem Antrag steckt? Der Antrag schleibt mehr als die Hälfte der Schweiz – Sie sind ja aus dem Kanton Schwyz, der den Namen Schweiz in sich trägt – einfach beiseite.

Föhn Peter (V, SZ): Danke für die Frage. Ich will nichts und niemanden beiseite schieben. Im Gegenteil: Wir wollen alle einbinden. Wir stimmen der Netzlösung nach wie vor zu, aber nur dann, wenn sie erforderlich ist und wenn der Bedarfsnachweis gegeben ist. Wir sind dagegen, dass man jetzt daran geht, alles anzufangen. Unter Umständen hätten wir dann letztlich zwei Basistunnels, aber für die ebenso wichtigen Zufahrtsstrecken wären vielleicht dann keine Finanzen mehr vorhanden. Das würde ich schade finden. Wir brauchen eine Schnellbahn, eine Nord-Süd-Verbindung. Das bringt der Schweiz und unseren Nachbarländern mit Abstand am meisten. Wir müssen diese wirklich ausbauen und verwirklichen können – mit Basistunnels und Zufahrtsstrecken.

Baumberger Peter (C, ZH): Eine Minderheit der CVP-Fraktion ist nach wie vor der Meinung, dass wir bei der Neat ähnlich wie bei der etaplierten «Bahn 2000» zwar auch eine Netzvariante anstreben wollen, dass wir es uns aber weder leisten dürfen noch können, mit Geld, das wir nicht haben, gleichzeitig zwei Basistunnels zu bauen, eine Investition vorzunehmen, die wir nicht in diesem Umfang brauchen und welche mangels Ausbau der Zufahrtsstrecken eben auch in sich selber untauglich ist.

Es wurde schon mehrfach gesagt: Wir wissen, dass wir auf weite Zukunft hinaus höchstens einen Basistunnel brauchen. Die künftige Transportkapazität von 50 Millionen Tonnen im Jahr wird höchstens zur Hälfte genutzt; das wissen wir aufgrund des Berichtes von Coopers & Lybrand und ähnlichen Studien. Wir wissen auch, dass es noch auf lange Zeit überhaupt ohne Neat reichen würde.

Nun kann man sagen, es könne niemand sicher voraussagen, wie sich das Güterverkehrsvolumen entwickelt. Aber was macht man in einer solchen Situation? In einer solchen Situation wird etappiert; überall, wo Leute wirtschaftlich tätig sind, wird in einer solchen Situation etappiert. Ich erinnere nochmals an die Situation von 1992, da haben wir schon einmal abgestimmt. Damals schien es gratis zu sein. Wenn Sie jene Zahlen mit den heutigen vergleichen, dann sehen Sie, dass sich die Kosten verdoppelt haben, die Güterverkehrsprognosen jedoch nur zur Hälfte eingetreten sind.

Einen weiteren Grund, um zu etappieren, kennen Sie alle: Das Geld, wovon wir zu wenig haben, brauchen wir für eine ganze Menge Dinge, nicht nur für die Sanierung unserer sozialen Institutionen. Wir brauchen es auch auf der Investitionsseite. Wir brauchen es auch für Investitionen für die Bahnen. Ich erinnere die Weischen an den Anschluss der Westschweiz an den TGV; ich erinnere an die Lärmschutzmassnahmen, die dringend erforderlich sind; ich erinnere an «Bahn 2000».

Was müssen wir zuerst haben, wenn wir etappieren? Nun, erstens kann die Neat ihre Aufgabe nur erfüllen, wenn sie den vorhandenen Verkehrsströmen gerecht wird; zweitens kann sie für den Güterverkehr nur tauglich sein, wenn sie eine Flachbahn ist. Beim Personenverkehr brauchen wir ein möglichst grosses Einzugsgebiet, und das – niemand hat das bestritten – kann doch im Ernst nur der Gotthard sein!

Meine Freunde aus der Romandie, ich möchte die Genfer, die Waadtländer und die Walliser sehen, die sich über den Lötschberg erschliessen lassen. Ich glaube, die «cohérence

nationale», die immer zitiert wird, wird hier überstrapaziert. Warum auch nicht eine der Varianten gemäss den Anträgen der Minderheiten Fischer-Seengen oder Binder? Weil eben die Kapazität des neuen Basistunnels ohne Bau der Zufahrtslinien gar nicht voll genutzt werden kann. Also brauchen wir, was ich in meinem Antrag formuliert habe: zunächst einmal die Verknüpfung zu den Stammlinien. Wir brauchen sodann, davon bin ich im Unterschied zu Kollege Föhn überzeugt, den Ceneritunnel.

Wir brauchen aber im Moment den Zimmerbergtunnel nicht. Warum? Lesen Sie noch einmal in der Botschaft von 1992 nach: Es ist damals gestützt auf Überlegungen des ETH-Instituts für Verkehrstechnik festgehalten worden, dass ein Gotthardbasistunnel ohne Ceneritunnel kaum wesentlich besser wäre als der Lötschbergbasistunnel ohne Simplonlösung. Es bliebe auch dort das Nadelöhr im Süden. Jedenfalls ist sicher – das hat sich seit 1992 nicht verändert –, dass sich Kapazität und Angebotsqualität des Gotthards wesentlich verschlechtern, wenn wir in dieser ersten Phase nicht gleichzeitig den Ceneritunnel bauen.

Sodann sehen Sie, dass wir nördlich von Arth-Goldau drei Zulaufstrecken haben: Basel–Luzern, Basel–Brugg und Zürich–Zug. Meine Ostschweizer und meine Zürcher – ich bin selbst Zürcher –: Es ist deshalb möglich und zumutbar, den Zimmerbergtunnel als Anschluss Ostschweiz zu verstehen, wie das 1992 der Fall gewesen ist. Deshalb – und auch unter Rücksichtnahme auf die «Lötschbergianer» – bin ich der Meinung, dass wir auch den Zimmerbergtunnel, den wir heute kapazitätsmässig noch nicht brauchen, in die zweite Etappe verweisen sollten.

Es geht also darum, ein Konzept zu realisieren, das taugt und dessen hohe Kosten wir dem Volk verständlich machen können. Wir wissen alle – es ist im Ständerat gesagt worden –, dass das Projekt einer UVP harzt, nämlich einer «Urnenverträglichkeitsprüfung». Diese können wir nur bestehen, wenn wir – dies im Übrigen in Übereinstimmung mit dem Konzept von 1992 – in der ersten Phase nur bauen, was wir brauchen. Wir müssen das Geld dafür zwar auch zusammenkratzen, aber wir können immerhin begründen, warum wir es brauchen. Wir wollen nicht, wie die Mehrheit, mit Geld, das nicht vorhanden ist, Dinge bauen, die wir gar nicht brauchen.

Ich bitte Sie also, meinem Antrag zu folgen. Er nimmt das Konzept von 1992, dem das Volk zugestimmt hat, wieder auf.

Vetterli Werner (V, ZH): Die SVP-Fraktion hat das Kapitel «Phasierung» – so heisst es ja neuerdings – der Neat diskutiert und empfiehlt Ihnen mit 7 zu 3 Stimmen, die Minderheit II (Binder) zu unterstützen.

Diese klare Unterstützung basiert auf der Bevorzugung der Gotthardachse und vor allem darauf, dass wir nur für eine bedarfsgerechte, transparente, finanziell mach- und tragbare Lösung einstehen. Dies ist auch die einzige Chance – davon sind wir überzeugt –, die Vorlage beim Volk überhaupt durchzubringen.

Die Minderheit II – Sie haben es gehört – will eine klare «Phasierung». Sie will zuerst den Bau des Gotthardtunnels, logischerweise inklusive Zimmerbergtunnel und Ceneritunnel, die gleichzeitig fertiggestellt werden sollen, dann nach einem echten aktuellen Bedürfnisnachweis die Realisierung der zweiten Phase und zudem die Kompetenz beim Parlament, über Projekt- und Baubeginn zu entscheiden.

Wir wollen keine Wunschprojekte auf Vorrat. Wir wollen nur das bauen, was wirklich nötig ist. Wir wollen zudem in der Praxis den Beweis, dass der Güter- und Personenverkehr zunimmt und dass die Güterzüge – vor allem im Süden – übernommen und weitergeführt werden können. Wenn die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene trotz allen überaus optimistischen Prognosen nicht oder nicht im erhofften Mass stattfinden würde, wären wir und wäre der Bund mit dem schrittweisen Ausbau bezüglich Investitionskosten, Finanzierung, Betriebs- und Unterhaltskosten viel flexibler. Wir könnten besser auf Markt- und Preisentwicklungen reagieren, und damit wäre das Risiko viel geringer.

Wir taxieren die von gewissen Kreisen hochgejubelte rollende Landstrasse als Phantom. Sie ist ökonomisch und öko-

logisch ein Unsinn. Sie ist ein Auslaufmodell, für das kein Bedürfnis besteht, es sei denn, man verbilligt diese rollende Landstrasse bis in die Nähe eines Nulltarifes – ein Preis, der die Schweiz dann viele hundert Millionen Franken Subventionen pro Jahr kosten würde.

Einfach gesagt: Wir wollen das Fuder nicht überladen. Wir sind darum gegen Prestigedenken und falsche Staatspolitik, die jeder Region, ob nötig oder nicht, irgendeinen Teil eines Grossprojektes zuschanzen will. Über das Bestellprinzip haben wir im Rat interessanterweise noch nie ein Wort verloren. Wir wollen statt einer Salamitaktik ehrliche Transparenz. Wer Basistunnels baut, muss doch zwangsläufig Zufahrtsstrecken ausbauen, und zwar von Grenze zu Grenze, und später einmal rentabel – oder wohl eher unrentabel – betreiben. Deshalb begnügen wir uns vorderhand mit nur einer Basislinie. Gemäss Coopers & Lybrand haben wir eh genügend Kapazitäten bis zum Jahr 2022.

Ich weiss, dass Herr Bundesrat Leuenberger und das BAV vom Bedarf für zwei Basistunnels überzeugt sind. Die künftigen Generationen werden es einmal wissen, aber auch berappen. Nur geht es nicht um Franken und Rappen, sondern es geht um über 30 Milliarden Franken; gemäss Stand von heute morgen sind wir jetzt bei 32,35 Milliarden Franken. Das ist viel Geld, das – woher es auch immer stammen wird – unsere gesamte Volkswirtschaft und jeden einzelnen enorm belasten wird.

Das weiss der Mann oder die Frau von der Strasse; sie sind deshalb äusserst heilhörig und kritisch.

Das Volk hat mit Eisenbahn-Grossprojekten ja sehr schlechte Erfahrungen gemacht. Es hat aus wissenschaftlichen Prognosen und Kostenexplosionen seine Lehren gezogen und sich diese hinter die Ohren geschrieben. Man ist aus Erfahrung nicht klug, dafür aber kritisch, skeptisch, ja misstrauisch geworden.

Ich denke z. B. an den Flop «Bahn 2000». Das Projekt «Bahn 2000», für welches das Volk am 19. Dezember 1986 an der Urne gutgläubig 5,4 Milliarden Franken bewilligte, musste sechs Jahre später abgebrochen werden, als der Investitionsbedarf auf 16,5 Milliarden Franken gestiegen war.

Ich denke auch an das Sorgenkind Neat, die erste. Was wurde da am 27. September 1992 beschlossen? Das Volk bzw. 63 Prozent der Stimmenden bewilligten 14,9 Milliarden Franken für die erste Neat-Vorlage. Der Bundesrat versprach im Abstimmungsbüchlein vertretbare Kosten: «Finanzierung und längerfristige Rentabilität der Neat sind gewährleistet.» (S. 3) Das Volk glaubte dem Bundesrat, der unter dem Titel «Wirtschaftlichkeit gegeben» geschrieben hatte: «Die auf sehr vorsichtigen Annahmen basierende Wirtschaftlichkeitsrechnung hat gezeigt, dass die Rentabilität der Investitionen langfristig gegeben und die Neat darum auch wirtschaftlich interessant ist.» (S. 9) Das Volk hat also geglaubt, man bekomme eine rentable Neat und dies erst noch mehr oder weniger gratis.

Nun: «Erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt.» Die Fortsetzung – Neat, die zweite – liegt auf Ihrem Tisch. Heutige Kosten: 32 Milliarden Franken, Basis 1995. Aus Erfahrung wird man klug oder vorsichtig, vor allem in einer Zeit, in der das Bundesdefizit nicht mehr – wie bei der ersten Neat-Abstimmung – bei 40 Milliarden Franken liegt, sondern sich im TGV-Tempo dem 100-Milliarden-Franken-Loch annähert.

Wenn Sie die Kraft zum Sparen nicht aufbringen, zieht das Volk die Ausgabenbremse, das garantiere ich Ihnen. Beschliessen Sie darum bitte das Minimum und stimmen Sie dem Antrag der Minderheit II zu!

Christen Yves (R, VD): Une petite majorité du groupe radical-démocratique soutient la version du Conseil des Etats, à savoir la construction simultanée du Gotthard et du Lötschberg.

En effet, les propositions de minorité et les propositions individuelles mettent sérieusement en question la réalisation du Lötschberg. Une fois le Gotthard percé, il est évident que la volonté ne se manifesterait plus pour réaliser le tunnel de base du Lötschberg, et il pourrait être abandonné définitivement.

On prétend qu'il pourrait s'avérer inutile et que le besoin n'est pas prouvé. C'est faux. Seul, il serait le plus rentable, mais en réseau avec le Gothard, leur rentabilité relève du long terme. Le trafic transalpin augmente, le marché est assuré, pour autant bien entendu que nos CFF soient concurrentiels, c'est une condition. Mais la décision doit être prise aujourd'hui, pour des questions de politique intérieure et extérieure (accord sur le transit). Les impératifs priment sur la rentabilité immédiate.

Dans quelle mesure les Suisses sont-ils prêts à en payer le prix? Réponse: si on leur apporte la preuve que le financement de cette politique des transports est assuré à long terme et que les prélèvements sont supportables. Dès lors, peu importe le programme de réalisation qui dépend de paramètres techniques et administratifs. Les besoins de financement seront couverts par la création d'un fonds et par des avances de la Confédération pour les pointes de trésorerie. Retarder le Lötschberg n'apporte donc aucun allègement, seule sa non-réalisation représente une économie. Certains en sont convaincus, dès lors ils doivent le dire, et la proposition de minorité II (Binder) a le mérite d'être claire: ne construisons pas le Lötschberg. Les 3 milliards de francs et quelques qu'il représente doivent donc être considérés comme un placement d'avenir pour une politique des transports progressiste et pour la cohésion nationale. Cette dernière n'existe pas que dans la tête des politiciens.

Je vous invite donc à repousser les propositions de minorité et les propositions individuelles.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Zum Artikel 10bis: Innerhalb der Fraktion der FDP hat nur eine ganz knappe Mehrheit die Kommissionsmehrheit und den Ständerat unterstützt. Fast gleich viele Stimmen entfielen auf die Minderheit I (Fischer-Seengen); auch die Minderheit II (Binder) wurde von einer sehr starken Gruppe unterstützt.

Ich spreche für die Minderheit I. Wie die Stimmenverhältnisse zeigten, besteht auch in unserer Fraktion eine grosse Skepsis gegenüber dem Mehrheitsantrag mit gleichzeitigem Baubeginn an beiden Tunneln und im Grunde genommen nahtloser Fertigstellung der Netzlösung. Genau genommen haben wir nämlich keine Etappierung mehr, weil das Bauprogramm einzig noch vom Stand der Vorbereitungsarbeiten und der Bewilligungsverfahren auf beiden Achsen bestimmt wird.

Wer der Mehrheit zustimmt, akzeptiert grundsätzlich die Investitionen in der Grössenordnung von 30 Milliarden Franken. Die Investitionen sind dabei bekanntlich aber nur eine Seite der Medaille, vielleicht sogar die problemlosere. Die Kehrseite, die späteren Betriebskosten – vielmehr Betriebsdefizite –, ist noch nie offen auf den Tisch gelegt worden. Der gleichzeitige Ausbau beider Achsen ist auch keine Frage der bilateralen Verhandlungen; insofern genügt ein einziger Basistunnel für längere Zeit.

Nachdem sich die Probleme der Ploramulde buchstäblich in Gips aufgelöst haben, steht fest, dass wir die verkehrspolitisch prioritäre Gotthardvariante in einer ersten Phase realisieren können und müssen. Der Lötschbergbasistunnel hingegen, der über drei Milliarden Franken kostet, bringt allein nachgewiesenermassen verhältnismässig wenig Nutzen und führt zu einer geringen Kapazitätserhöhung, so dass ein gleichzeitiger Baubeginn mit dem Gotthardbasistunnel keinen Sinn macht.

Die Engpässe sind zwischen Bern und Thun, zwischen Basel und Olten – mit einem zweiten Juradurchstich – und vor allem beim Simplon zu suchen. Ohne Ausbau dieser Strecken macht die Erstellung des Lötschbergbasistunnels keinen Sinn.

Ich bitte Sie, zu bedenken, dass wir hier und heute einen wichtigen, langfristigen verkehrspolitischen Entscheid fällen. Für die kurzfristige Durchsetzung regionaler Interessen ist die Neat eindeutig das falsche Gleis. Zudem ist im Moment noch alles andere als sicher, ob die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe als Finanzierungsquelle für die Neat überhaupt im veranschlagten Umfang zur Verfügung steht. Bauen wir also in der ersten Phase das absolut Notwendige,

nämlich den Gotthardbasistunnel als Kernstück der Neat, anschliessend in sinnvoller Koordination die übrigen Netzstelle – inklusive Lötschberg, das möchte ich ausdrücklich betonen. Dies ist nicht nur finanz- und verkehrspolitisch sinnvoll, sondern erhöht meines Erachtens auch die Akzeptanz der Vorlage in der Volksabstimmung, was wohl auch gebührend berücksichtigt werden sollte.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen um Unterstützung der Minderheit I.

Herczog Andreas (S, ZH): Die sozialdemokratische Fraktion schwenkt auf den Ständerat ein und unterstützt die Mehrheit beim Bauprogramm, was die Staffelung dieser Bauten betrifft, und zwar weil wir heute als Laien der Ansicht sind, dass die Geologen mehr oder weniger plausibel angegeben haben, an der Ploramulde sei zunächst nichts Akutes festzustellen.

Das ist aber nicht das Hauptproblem. Wenn von Herrn Baumberger bis hin zu Herrn Föhn wieder verschiedene Varianten kreiert werden, muss ich zwei Bemerkungen anbringen, weil beide Redner von falschen verkehrspolitischen Voraussetzungen ausgehen.

1. Zur Frage der Kapazität und des Bedarfs: Die Neat ist nicht allein eine Güterbahn; sie ist auch eine Bahn für den Personenverkehr; d. h., dass wir in ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden sind und wir das auch wollen.

2. Zum Güterverkehr: Sie kennen vom Autobahnbau her, dass die Frage der Infrastruktur teilweise die Kapazität bestimmt und nicht umgekehrt. Zudem ist es eine entscheidende Frage, wie weit heute die SBB in der Lage sein sollen, sich so weit zu bewegen, dass die Kapazitäten auf die Schiene kommen; das wollen wir ja.

Nochmals zur Finanzierung, das habe ich schon gestern gesagt: Die Finanzierung dieses Bauprogrammes ist gesichert unter der Annahme, dass die LSVA angenommen wird. Sie müssen sich für die LSVA einsetzen, wenn Sie die Neat wollen. Wenn Sie sich für den Bau einsetzen und gleichzeitig die LSVA bekämpfen, dann ist dieser Weg nicht möglich.

Die verkehrspolitischen Ziele für die Netzvariante sind folgende. Ich gebe Ihnen fünf Punkte an, weswegen unsere Fraktion für diese Lösung ist:

1. Wir bekommen Flexibilität im Betrieb. Wir bekommen eine Aufteilung: Güterverkehr in erster Linie auf der Lötschbergachse, Personenverkehr – vorwiegend Hochgeschwindigkeitsverkehr – auf der Gotthardachse. Zudem bekommen wir eine Aufteilung, was die Emissionen betrifft, und wir konzentrieren nicht alle Emissionen auf eine Achse.

2. Zur Optimierung von «Bahn 2000»: Die Verkehrspolitik war bis in die achtziger Jahre genau das, was heute auch verschiedene Leute tun, so wie der Bundesrat, der mit der Büchse in unserem Land herumgereist ist und die Gemeindepräsidenten gefragt hat: Was wollt ihr?

Das ist heute nicht mehr so. Wir haben ein nationales Bahnnetz, das die Neat bestimmt, darunter «Bahn 2000», und die Zubringer. Davon müssen wir ausgehen. Die Optimierung von «Bahn 2000» ist entscheidend.

3. Zur Einordnung in die Geographie, was den Güterverkehr betrifft – Stichwort: Hafen Genua, Terminal Busto Arsizio. Es ist eindeutig, dass wir den Lötschberg brauchen.

4. Die Einbindung der gesamten Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

5. Netzkonzept mit Lötschberg heisst, dass wir innerhalb des Zeitplans sind. Sie wissen, im Jahre 2005 läuft das Transitabkommen ab, und es geschehen zwei Dinge: Erstens kommen die «40-Töner», und wenn wir mit diesen Infrastrukturmassnahmen nicht auf die Schiene umlagern, haben wir die Überschwemmung auf der Strasse. Zweitens ist im Transitabkommen klar vorgegeben, dass bis zum Abschluss des Vertrages 2005 die ersten Abschnitte der Neat dem Verkehr zu übergeben sind. Und das ist auch nur dann gegeben, wenn wir parallel beginnen. Wir brauchen ein attraktives Bahnangebot und ein europapolitisch verträgliches Angebot. Ich bitte Sie, wirklich der Mehrheit, der mehrheitsfähigen Lösung zuzustimmen und alle Minderheitsanträge abzulehnen.

Carobbio Werner (S, TI): Moi aussi, comme Tessinois en particulier, je vous invite à soutenir, à l'article 10bis, la proposition de la majorité de la commission et à repousser toutes les propositions de minorité et individuelles. Cela même si les propositions visant à donner la priorité au Gothard pourraient séduire quelques gothardistes et quelques Tessinois. Mais je suis d'avis qu'une telle proposition constituerait en réalité un piège, avant tout pour le projet NLFA, mais aussi pour la variante du Gothard. Cela essentiellement pour des raisons politiques. Le projet NLFA a été conçu dès le départ comme un projet en réseau avec deux tunnels. Donner la priorité à l'un ou à l'autre ne fera que déclencher des oppositions inutiles et mettre en danger le projet qui doit quand même, pour ce qui concerne le financement, être encore une fois soumis à la votation populaire.

C'est du reste – je le dis avec une certaine complaisance parce qu'aujourd'hui j'entends les représentants du Lötschberg tenir les mêmes raisonnements que ceux que je tenais avant – ce que j'ai déjà soutenu lors de la première discussion dans notre Conseil. Si, en plus, on tient compte du fait qu'après nos décisions concernant le financement, on peut dire que le financement du projet en réseau avec les deux tunnels est pratiquement assuré, il y a aussi une autre raison de suivre le Conseil des Etats. Même le changement de priorité en ce qui concerne le tunnel du Monte Ceneri ne peut constituer un élément pour s'écarter de la décision du Conseil des Etats. Je suis d'avis que le projet du Monte Ceneri peut être réalisé après le commencement des travaux pour l'axe du Gothard et terminé probablement à la fin de ceux-ci.

Pour finir, une dernière raison qui incite à soutenir la proposition de la majorité de la commission: nous sommes dans la phase d'élimination des divergences. Nous avons tout intérêt à réduire au minimum les divergences avec le Conseil des Etats, afin que ce projet puisse être mis sous toit à la fin de cette session. Je pense que cela serait un message clair au peuple que nous allons appeler à voter sur le financement. C'est vraiment le moment de mettre un terme à ce feuilleton télévisé concernant les NLFA et de passer à la phase d'exécution.

Je vous invite donc à soutenir la proposition de la majorité de la commission et à vous rallier à la décision du Conseil des Etats.

Hollenstein Pia (G, SG): Nachdem die KVF zur Geologie am Gotthard die Spezialisten angehört hatte, kam sie zum Schluss, dass es möglich ist, den Gotthardbasistunnel ohne Verzögerung zu bauen. Der frühere nationalrätliche Entscheid zur «Phasierung» wurde wegen geologischer Bedenken gefasst, und diese Bedenken fallen nun weg. Für uns Grüne sollte dies aber nicht bedeuten, Tunnels auf Vorrat zu bauen. Wir wünschen uns noch immer ein bedarfsgerechtes Konzept.

Leider hat schon der Bundesrat mit seinem Vorschlag von zwei Transitachsen gleichzeitig die Richtung des Projektes vorgegeben. Wir bedauern, dass der Bundesrat, der Ständerat, dann unser Rat und auch die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen das staatspolitische Argument höher gewichtet haben als die Tatsache, dass aufgrund der verkehrspolitischen Analyse eine neue Transitachse vorläufig völlig ausreichen würde.

Vom Bund in Auftrag gegebene Studien zeigen, dass sogar das bestehende Netz bis ins Jahr 2022 ausreicht. Ich gehe auch mit Herrn Fischer-Seengen darin einig, dass das staatspolitische Argument hochgespielt wird. Mit der Schaffung von Überkapazitäten ist – das bitte ich hier zu bedenken – ein rentabler Betrieb in Frage gestellt. Die Mehrheit der grünen Fraktion wird deshalb den Antrag der Minderheit I (Fischer-Seengen) unterstützen.

Das Argument des an die EU gemachten Versprechens, zwei Transitachsen gleichzeitig zu bauen, ist nicht stichhaltig, weil die EU ja primär an den versprochenen Kapazitäten interessiert ist. Verschiedene Studien belegen, dass die Schweiz jetzt und in naher Zukunft mit einer neuen Transitachse genügend Verlagerungskapazitäten anbietet. Damit erfüllt die

Schweiz die Versprechungen im Transitvertrag. Kommt dazu, dass die EU Ihrerseits viele der im Transitvertrag gemachten Versprechungen bisher nicht eingehalten hat. Wichtiger Massstab in der Schaffung von Verlagerungskapazitäten ist die Garantie, dass die Alpen-Initiative umgesetzt werden kann. Dazu reicht vorläufig eine neue Transitachse. Im Namen der Mehrheit der grünen Fraktion bitte ich Sie deshalb, den Minderheitsantrag I zu unterstützen. Wir sind davon überzeugt, dass die Mehrheit der Stimmenden der Vorlage eher zustimmen wird, wenn nicht auf Vorrat gebaut wird.

Maspoll Flavio (D, TI): «Mutantur sapientes mutantibus temporibus» – das ist wohl das Mindeste, was man sagen kann, wenn man davon ausgeht, dass ich zu Beginn meines Votums sagen muss: Ich bin mit den Aussagen des Herrn Kollega Carobbio völlig einverstanden. Da kann etwas nicht mit rechten Dingen zugegangen sein.

Aber trotzdem: Im vergangenen Monat Juni waren wir hier in diesem Saal, die eigentlich an den Gotthard glaubten, traurig und ganz bestimmt enttäuscht. Enttäuscht darüber, dass man mit einer unheimlichen Leichtfertigkeit die Schweiz geteilt hatte. Man hatte die Gotthardanhänger und die Lötschberganhänger gegeneinander ausgespielt. Im Tessin gibt es zwei Eishockeymannschaften, und es kommt nie gut, wenn diese zwei Mannschaften gegeneinander spielen. Vor allem verliert dabei der Sport. Hier, wenn wir die Lötschberganhänger gegen die Gotthardanhänger ausspielen, verliert, so glaube ich wenigstens, die Sache selbst, die Vorlage.

Es war meines Erachtens schon im Monat Juni klar, dass die Pioramulde wenn nicht ein billiger, dann eben ein sehr teurer Vorwand war. Aber sie war ein Vorwand, und das merkt man auch, wenn man heute davon ausgehen muss, dass sich das Blatt gewendet hat, dass heute die Gotthardbefürworter stärker geworden sind. Weshalb sind sie das? Weil sich ein paar Felsen als nicht so leicht durchbohrbar erwiesen haben, wie man dachte? Selbstverständlich nicht – ich traue diesem Rat mehr zu. Die Pioramulde war ein Vorwand, aber man musste feststellen, dass sich die Zwiespältigkeit, das Gegeneinander-Ausspielen – ich sage es nochmals und betone es – der Gotthard- und Lötschberg-Anhänger eben nicht als positiv erwiesen hat.

Deshalb hat man klare Rückzieher veranstaltet, die uns selbstverständlich freuen. Die Verlockung ist da, heute zu sagen: So, jetzt zeigen wir es Euch, jetzt stimmen wir geschlossen für den Gotthard. Aber diese Verlockung ist wie die Rose von Gryphius: Kaum erblüht, entblättert schon. Das heisst zu deutsch: Man soll dieser Verlockung nicht nachgeben, und man soll sich über diese Verlockung nicht freuen. Denn es würde genau das Gegenteil passieren – was aber bedeuten würde, dass genau das gleiche auf der Gegenseite passieren würde, und zwar gingen dann die Lötschberg-Anhänger auf die Barrikaden. Wir würden wieder vorne beginnen, wir hätten andere Differenzen, und so im Jahr 2022 dann, wenn – wie Frau Hollenstein gesagt hat – die bestehende Linie nicht mehr ausreichend sein würde, könnte man vielleicht mit dem Bau der neuen beginnen.

Deshalb müssen wir uns doch überlegen, was uns die Einigkeit der Schweiz wert ist. Ist sie es wert, dass wir zwei Tunnels bauen? Wenn dem so ist, dann müssen wir zwei Tunnels bauen.

Was braucht die Schweiz, was braucht die Schweiz nicht? Wir haben heute alles gehört: Wir brauchen vor allem den Lötschberg; nein, wir brauchen vor allem den Gotthard und den Ceneri, aber den Zimmerberg nicht; nein, wir brauchen den Zimmerberg und den Ceneri erst später.

Ich bin kein Fachmann, und in unserer Fraktion gibt es diesbezüglich keine Fachleute. Also machen Sie, was Sie wollen, aber lassen Sie die Einigkeit der Schweiz nicht darunter leiden! Beginnen wir gleichzeitig mit beiden Tunnels!

Herr Bundesrat Leuenberger hat im vergangenen Juni Odysseus zitiert. Er sagte, der Riese hatte nur ein Auge und war daher schnell zu blenden, und er ist auch blind geworden. Ich möchte jetzt diese Geschichte weiterspinnen und sagen: Odysseus ist dann irgendwann einmal nach Hause gekommen. Kommen wir also auch nach Hause, bauen wir die Neat

mit diesen zwei Röhren, und dann haben wir alle Ruhe. Oder, um es mit Herrn Föhn zu sagen: Gotthard und Lötschberg, beide «light», das gibt wirklich keinen Streit!

Columberg Dumeni (C, GR): Seit Jahren – wirklich seit Jahren – führen wir hier in diesem Raum endlose Debatten über Varianten, über Gotthard und Lötschberg sowie über mögliche Etappierungen. Nun müssen wir endlich den Mut und die Kraft aufbringen, einen endgültigen Entscheid zu fällen.

Ich dachte eigentlich, wir seien heute bei der Differenzbereinigung. Wenn ich aber die vielen Einzelanträge und insbesondere die neuen Verkehrsexperten in diesem Rat höre, dann könnte man glauben, wir seien erst bei der Eintretensdebatte oder in der Kommissionssitzung.

Diese endlosen Wiederholungen altbekannter Standpunkte und mehrfach erörterter Fragen bringen uns wirklich nicht weiter; ich habe – Entschuldigung! – gelegentlich den Eindruck, das sei reine Zeitverschwendung. Grundsätzlich hat das Volk entschieden, zwei Achsen zu bauen, nämlich Gotthard und Lötschberg, also der Netzlösung zugestimmt – so wie es der Bundesrat vorgeschlagen, so wie es die Mehrheit des Rates mehrfach bekräftigt hat. Sowohl der Ständerat als auch der Nationalrat haben mehrfach andere Lösungen geprüft und sind schlussendlich immer wieder zur Netzlösung zurückgekehrt.

Die CVP-Fraktion tritt für den gleichzeitigen Bau des Gotthard- und des Lötschbergbasistunnels und für die Vertagung aller anderen Projektteile auf später ein. Eine Etappierung ergibt sich zwangsläufig aufgrund der unterschiedlichen Bauzeiten. Eine Alpentransversale durch die Schweiz ohne Gotthard ist unmöglich. Das hat der Nationalrat in der Sommersession 1997 beschlossen, auch wenn er unter dem damaligen Eindruck der geologischen Katastrophenszenarien eine Abwartstellung gegenüber dem Gotthard eingenommen hatte. Nach den neuesten Erkenntnissen über die Ploramulde, aufgrund derer man mit ganz normalem Gestein rechnet, ist diese Staffelung nicht mehr nötig. Deshalb stimmt die CVP-Fraktion erneut der Netzlösung zu. Die Netzlösung ist politisch, insbesondere staatspolitisch, die einzig mögliche Variante. Sie ist aber auch verkehrspolitisch und betriebswirtschaftlich durchaus vertretbar. Die Herren Christen und Herzog haben das bereits gesagt. Ich brauche diese Argumente nicht zu wiederholen.

Beim Lötschberg handelt es sich um eine alte Anlage, die so oder so grundlegend erneuert werden muss. Zudem können mit dieser Erneuerung die Transitzapazitäten erhöht werden. Das ist wichtig, wenn wir den Gotthard vorab für den schnellen Personenverkehr reservieren und den Güterverkehr teilweise auf den Lötschberg verlagern wollen. Zudem glaube ich, dass auch ein Nationalrat nicht ganz vergessen sollte, dass wir internationale Verpflichtungen eingegangen sind. Schliesslich bitte ich Sie, auch einmal zur Kenntnis zu nehmen, dass der Anschluss des Lötschbergs gesichert ist. Wir haben entsprechende Zusicherungen aus Italien bekommen. Immer und immer wieder wird behauptet, das Projekt sei nicht finanzierbar. Das ist eine völlig falsche Unterstellung. Mit den vorher beschlossenen Finanzquellen ist diese Vorlage, ist die Finanzierung gesichert. Man soll doch nicht immer wieder falsche Aussagen machen.

Ich bitte Sie, auch die Proportionen zu beachten. Beim Lötschberg geht es um 5 Milliarden Franken, einen Sechstel der Gesamtinvestitionen – oder darf ich einen Vergleich anführen, Herr Dünkli: Beim Lötschberg geht es um den doppelten Betrag der Umfahrung von Zürich –, den doppelten Betrag der Umfahrung von Zürich! Ich habe noch nie gehört, dass diese Umfahrung von Zürich nicht finanzierbar wäre. Aus all diesen Überlegungen bitte ich Sie namens der CVP-Fraktion, der Mehrheit zuzustimmen und alle anderen Anträge abzulehnen, insbesondere den Antrag der Minderheit I (Fischer-Seengen) und den Antrag der Minderheit II (Blinder).

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: En préambule, j'aimerais signaler que dans la version française du dépliant, à l'article 10bis, il manque l'alinéa 3 de la décision du Conseil des Etats qui, comme on dit d'habitude, a «sauté». Je vous en donne

lecture: «Le concept d'exploitation sera optimisé, et il sera tenu compte des derniers progrès technologiques en matière de chemins de fer.» Je précise que cet alinéa ne fait l'objet d'aucune discussion, d'aucune remarque. C'est simplement une omission à la rédaction.

La commission vous recommande, à l'article 10bis, de suivre la décision du Conseil des Etats, à savoir la construction simultanée du Gotthard et du Lötschberg. Il s'agit de privilégier la variante en réseau, la vraie variante en réseau. Au contraire, les deux propositions de minorité et les propositions individuelles vont toutes dans le même sens, à savoir en tout cas le report du Lötschberg en 2e étape, voire même sa non-réalisation.

Il est vrai qu'il ressort une certaine gradation dans les propositions: la minorité I considère qu'il est encore imaginable de réaliser le Lötschberg en 2e étape, tout en exposant toutes les raisons qu'il y a de ne pas le faire, alors que la minorité II, les propositions individuelles Dünkli et Föhn conditionnent la réalisation du Lötschberg à un tel point qu'elle en devient carrément improbable, irréalisable. La proposition Baumberger laisse l'impression de reprendre le problème au début. Nous sommes en phase de divergence. Toutes sortes de variantes ont déjà été examinées. Il n'est pas possible aujourd'hui de refaire un débat qui, je le rappelle, aura bientôt duré deux ans.

En résumé, nous sommes à l'heure de vérité. Il y a, d'un côté, la variante en réseau, d'un autre côté, les partisans du Gotthard, du Gotthard seul.

Pour cette raison, je vous invite, au nom de la commission, à rejeter les propositions de minorité.

J'aimerais vous rappeler quels sont les principaux arguments qui militent en faveur de la construction de deux axes simultanément de la variante en réseau:

1. Il faut tenir compte de la flexibilité et de la sécurité dans l'exploitation. L'existence de deux axes est nécessaire pour assurer une flexibilité suffisante en matière de trafic marchandises et voyageurs.

L'éventuelle interruption du trafic sur un axe aura des conséquences évidemment moins dramatiques, si on dispose d'une alternative. Je crois que les exemples sont suffisamment nombreux lorsqu'on rencontre des problèmes dans un passage obligé, pour imaginer ce qu'il adviendrait si nous n'avions qu'un seul axe.

2. J'aimerais insister sur le plan écologique aussi: la charge écologique que fait peser le trafic sur l'environnement et surtout sur les personnes, concernant le bruit, est moindre sur deux axes que sur un seul, même si globalement on peut avoir le même bilan.

3. La nécessaire optimisation du réseau ferroviaire suisse: l'exploitation du réseau ferroviaire suisse sera grandement facilitée avec deux axes. Nous ne construisons pas simplement une liaison de frontière à frontière, qui doit traverser le pays le plus vite possible. Il faut assurer aussi la capacité de liaison de notre pays au réseau européen des trains à haute performance.

4. L'initiative des Alpes: avec deux axes, nous pouvons disposer des capacités de transport par le rail qui peuvent permettre une mise en oeuvre de cette initiative, par ailleurs difficile. L'échelonnement des travaux? C'est important. Il faut avoir présent à l'esprit, sur le plan du calendrier, que la solution proposée par la majorité de la commission verrait la mise en service du tunnel du Lötschberg en 2006/07 et celui du Saint-Gothard en 2012! Je rappelle que nous avons signé un accord sur le transit par lequel nous nous engageons, à l'horizon 2005, à mettre un tunnel à disposition. En prenant une décision qui nous ferait renoncer au Lötschberg, non seulement nous renoncions à percer deux tunnels, mais en plus nous ne nous acquittions pas de nos obligations européennes.

Sur le plan financier, on en a beaucoup parlé – quasi tout le monde en a parlé –, c'est une illusion de croire que de renoncer à la construction du Lötschberg apportera des économies substantielles. Pour maintenir la circulation des trains sur la ligne de faite, et personne n'a contesté qu'il fallait le faire pour avoir une capacité, il faudrait investir immédiatement

500 millions de francs. Est-ce bien raisonnable, je vous le demande – vous voulez être économes –, de consacrer autant d'argent à une très vieille ligne qui date de plus d'un siècle? Par ailleurs, c'est le seul couloir de transit où les gabarits sont à quatre mètres – je parle du Lötschberg. Porter ces gabarits à quatre mètres immédiatement sur les lignes d'accès du Gothard coûterait 1 milliard de francs. Je réponds encore une fois à la question posée par M. Friderici concernant le délai qu'il faudrait pour obtenir ces couloirs à quatre mètres: vous avez cité l'an 2015 en tout cas. Cela veut dire que jusque-là, il n'y a pas de passage avec des gabarits à quatre mètres. On remarque finalement que renoncer à la construction du Lötschberg, qui coûte 3 milliards de francs, oblige immédiatement à dépenser 1,5 milliard de francs par ailleurs pour la ligne de faite du Lötschberg et la mise à quatre mètres du Gothard. Est-ce que c'est bien judicieux, alors qu'on affirme aussi que le projet NLFA est réalisable, mais en économisant sur la 2^e étape de «Rail 2000» si l'on reporte certains travaux? J'aimerais quand même vous rendre attentifs, comme rapporteur de langue française: vous devez savoir, comme par hasard, qu'une des premières mesures citées concernait la Suisse romande et permettrait d'économiser 1 milliard de francs.

On peut aisément conclure de tout cela que la majorité de la commission s'est ralliée à des solutions qui ont le mérite de ne pas heurter, de ne pas diviser le pays ni accumuler les raisons diverses qui pourraient finalement faire capoter le projet dans son ensemble. Je vous le demande: il faut à tout prix éviter que ceux de nos concitoyens qui habitent des régions qui n'ont pas un rapport vraiment direct avec le Lötschberg ou bien même avec le Gothard – le Gothard, ça n'est quand même pas toute la Suisse – ne passent pas de l'indifférence à l'opposition. C'est cela qu'on risque en retenant des propositions excessives qui pourraient être considérées comme une provocation.

Pour toutes ces raisons, je vous invite fermement à soutenir la proposition de la majorité de la commission et à rejeter les propositions de minorité I et II ainsi que les propositions individuelles.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Ich habe in dieser langen Debatte einmal mehr gesehen, wie sehr die Tunnelbauten die Phantasie anregen. Es sind, Zufall oder nicht, vor allem Männerphantasien. Ich weiss nicht, warum das so ist, vielleicht würden da tiefenpsychologische Untersuchungen weiterhelfen.

Wir sind hier in der Differenzbereinigung. In der Differenzbereinigung hat es eigentlich keinen Platz für immer neue Ideen, die nicht evaluiert, nicht gerechnet und nicht seriös untersucht worden sind, Ideen, die einfach kommen und hoffentlich auch einfach wieder verschwinden. Ich glaube, wir müssen uns hier auf jene Konzepte konzentrieren, die wirklich gerechnet und untersucht sind.

Ich möchte zuerst auf den Beschluss des Nationalrates zurückkommen. Wir haben im Nationalrat eine Netzvariante mit beiden Tunneln beschlossen. Dabei haben wir bestimmt, dass der Gothard erst dann in Angriff genommen werden kann, wenn die geologischen Probleme an der Pioramulde geklärt sind. Das war ein durchaus vernünftiger Entscheid, weil damals alles darauf hindeutete, dass da enorme Probleme bestehen könnten.

In der Zwischenzeit hat es sich – schneller als erwartet und auch überraschend – gezeigt, dass diese Probleme auf Tunnelniveau nicht mehr vorhanden sind. Deshalb steht einer integralen Netzlösung nichts mehr im Weg, und deshalb kann sich jetzt der Nationalrat, ohne sich irgendwie zu verleugnen, ohne weiteres dem Beschluss des Ständerates anschliessen. Darum macht auch das Festhalten am nationalrätlichen Beschluss heute keinen Sinn mehr.

Ich möchte doch noch ein paar Hauptargumente für die Netzlösung vorbringen:

1. Es ist verkehrspolitisch sinnvoll, ein Netz zu bauen, denn nur dieses gestattet es auch, Prioritäten zu setzen. Es macht wenig Sinn, auf nur einer Achse einen Mischverkehr von schnellen Personenzügen und langsamen Güterzügen lau-

fen zu lassen, aber es macht Sinn, verkehrspolitisch Prioritäten zu setzen, und diese bieten sich geradezu an. Am Gothard liegt die Priorität in erster Linie beim schnellen Personenverkehr, weil auch die Personenzentren – die grossen Städte, die Agglomerationen – im wesentlichen an der Gotthardlinie liegen. Das ist in der Schweiz und in Italien so. Umgekehrt bietet sich am Lötschberg die Priorität für den Güterverkehr an. Warum? Sie bietet sich an, weil auch in Italien die grossen Güterzentren deutlich westlich von Mailand liegen. Ich erinnere an Domodossola, an Busto Arsizio, an den neuen Flughafen Malpensa, an Novara, an den neuen Hafen in Genua. Eine verkehrspolitische Flexibilität ist also nur mit einer Netzlösung möglich.

2. Wir haben zwar keine Etappierung beim Bau vorgesehen, aber es gibt sehr wohl eine Etappierung bei der Inbetriebnahme der beiden Tunneln, und zwar eine deutliche Etappierung. Der Lötschberg kann 2006 in Betrieb genommen werden, der Gotthard vielleicht 2012.

Damit komme ich zu einem europapolitischen Aspekt: Ohne Lötschberg ist das Transitabkommen nicht im Ansatz einzuhalten. Nebenbei: Auch die Umsetzung der Alpen-Initiative, die mit dem Transitabkommen kongruent ist, ist ohne Lötschberg nicht möglich.

3. Wir haben nur am Lötschberg durchgehend ein Eckhöhenprofil von 4 Metern. Am Gothard haben wir das nicht. Wenn wir aber nur den Gotthard bauen, müssten wir am Gotthard sofort etwa eine Milliarde Franken zusätzlich investieren, damit diese 4 Meter Eckhöhe überhaupt durchgehend gewährleistet wären. Ohne 4 Meter Eckhöhe können wir keine sinnvollen Abläufe der Verkehre gewährleisten, denn ohne 4 Meter Eckhöhe gibt es keine rollende Landstrasse. Die rollende Landstrasse ist zwar eine Übergangsstrategie, aber eine wichtige Übergangsstrategie, die nie ganz aufgegeben werden kann.

4. Finanzpolitisch gesehen ist es so, dass der Lötschberg etwa 3 Milliarden Franken kostet. Wenn wir auf den Lötschberg verzichten, brauchen wir aber sofort Mehrinvestitionen am Gotthard, und es bleibt finanziell letztlich ein Nullsummenspiel.

Wir haben nun Gotthardanträge in rauen Mengen, in verschiedenen Variationen, schärferen oder «softeren», aber es sind letztlich alles Gotthardanträge: die Anträge der Minderheit I (Fischer-Seengen), der Minderheit II (Binder) sowie die Einzelanträge Dünki, Baumberger und Föhn. Wir haben aber keine Lötschberganträge, die den Lötschberg-tunnel irgendwie bevorzugen und ihn allein bauen wollen, sondern wir haben auf der anderen Seite nur den Antrag der Mehrheit, der die integrale Netzlösung will.

Deshalb schlage ich dem Präsidenten vor, dass wir bei der Abstimmung zunächst die Gotthardanträge bereinigen und dann das Resultat der Gotthardanträge dem Antrag der Mehrheit mit der Netzlösung gegenüberstellen.

Ich bitte Sie, bei dieser definitiven Abstimmung mit der vernünftigen, konstruktiven und intelligenten Mehrheit zu stimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst einige Ausführungen zu den verschiedenen Bauphasen und dann zur Netzvariante:

Zu den Bauphasen, so wie es Ihnen Ihre Kommissionsmehrheit in Übereinstimmung mit dem Bundesrat vorschlägt: In der ersten Phase werden die beiden Basistunneln gebaut, in der zweiten Phase die Zufahrtsstrecken. Nach welchen Kriterien werden innerhalb einer Phase die Bauarbeiten vorangetrieben? Das wurde direkt oder indirekt mehrmals gefragt. Erstes Kriterium ist die Finanzierung, und innerhalb der Finanzierung ist es der Investitionsplafonds.

Als zweites Kriterium der Finanzierung figurieren Einsparungen, die mit dem Baufortschritt selber gemacht werden können. Ich erinnere hier an die Frage, die Herr Binder im Zusammenhang mit dem Zimmerberg gestellt hat. Wir haben heute ein Angebot jenes Konsortiums, das den Tunnel Zürich–Thalwil baut, und folgendes sagt: Wenn es anschliessend auch gleich den Zimmerberg-tunnel in Angriff nehmen kann, können 80 bis 100 Millionen Franken gespart werden.

Ob das jetzt zutrifft oder nicht, sei einstweilen dahingestellt. Wenn es sich dereinst erweisen sollte, dass diese 100 Millionen Franken gespart werden können, indem Innerhalb der zweiten Phase der Zimmerberg-Tunnel sofort gebaut wird, soll das auch zwecks Kosteneinsparung tatsächlich gemacht werden.

Ebenso sind natürlich Kriterien gemäss Plangenehmigungsverfahren zu beachten. Das Plangenehmigungsverfahren muss abgeschlossen sein, bevor gebaut werden kann.

Eine zweite Frage, die vor allem den Monte-Ceneri-Tunnel betroffen hat: Es wurde gefragt – ein Anliegen von Herrn Föhn –, ob das Abkommen zwischen der Schweiz und Italien über die Streckenführung vorliege, bis der Monte-Ceneri-Tunnel in Angriff genommen wird. Ich kann mir nichts anderes vorstellen, als dass dieses Abkommen, an dem wir ja bereits arbeiten und worüber wir mit Italien verhandeln, unterzeichnet sein wird, denn der Monte-Ceneri-Tunnel soll ja erst um 2004 gebaut werden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dieses Abkommen bis dann nicht unter Dach und Fach ist. Andererseits ist es nicht so, dass der Monte-Ceneri-Tunnel unbedingt von diesem Abkommen abhängt. Es geht darum, wie der Streckenverlauf südlich des Monte-Ceneri-Tunnels in Richtung Italien gestaltet werden soll. Das ist also tunnelunabhängig; wir müssen uns aber – das ist ja wohl selbstverständlich – zunächst mit Italien darüber einig sein.

Es ist – um das zusammenfassend zu sagen – nicht so, dass die zweite Phase gewissermassen zu einem bestimmten Zeitpunkt einträte, ein Startschuss gegeben würde und überall, an all diesen Zufahrtsstrecken, gleichzeitig zu bauen, zu graben und zu bohren begonnen würde. Innerhalb dieser zweiten Phase ist es möglich, dass eine Strecke sehr viel früher in Angriff genommen wird als eine andere, immer nach den Kriterien, die ich aufgezählt habe. Das bedeutet auch, dass die zweite Phase – also konkret der Monte-Ceneri-Tunnel – in Angriff genommen werden kann, längst bevor der Gotthardtunnel fertig gebaut ist. Damit können wir aber – da richte ich mich an die Vertreter des Kantons Tessin, an Herrn Cavadin – nicht garantieren, dass die Inbetriebnahme tatsächlich gleichzeitig erfolgt, da ja der Monte-Ceneri-Tunnel auch etwa zehn Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen wird. Wenn wir 2004 beginnen würden, wäre er 2014 fertig, während wir vom Gotthard hoffen, er sei 2012, vielleicht 2011 fertig.

Soviel zu den Bauphasen. Nun zur Netzvariante, die durch die Minderheitsanträge als solche auch wieder in Frage gestellt worden ist: Der Bundesrat ist nach wie vor der Auffassung, dass nur die Netzlösung den raumplanerischen und wirtschaftspolitischen Grundsätzen der dezentralen Besiedlung und der Entwicklung der Schweiz entspricht. Es wollen alle Regionen an «Bahn 2000» angeschlossen werden, alle Regionen wollen kürzere Reisezeiten, alle Regionen wollen von der Anbindung an die europäischen Zentren profitieren. Das heisst auch, dass nur die Netzvariante innenpolitisch mehrheitsfähig ist; dessen sind wir uns gewiss. Aber das ist nicht der einzige Grund. Wenn der einzige Grund nur gerade die Mehrheitsfähigkeit, die Netzvariante verkehrs- und finanzpolitisch aber nicht zu verantworten wäre, dürften wir sie natürlich nicht beschliessen.

Aber es gibt auch andere Gründe für die Netzvariante. Nur mit der Netzvariante halten wir das Transitabkommen mit der Europäischen Union ein. Ein Nein zur Netzvariante gefährdet das bilaterale Abkommen. Verkehrspolitisch wird die optimale Nutzung der bereits bestehenden oder in Bau befindlichen Neubaustrecken von «Bahn 2000» nur durch die Netzvariante ermöglicht.

Beachten Sie, dass z. B. der Flughafen Mailand Malpensa oder der Güterterminal Busto Arsizio oder der Hafen in Genua, der stetig ausgebaut wird, über den Lötschberg-Simplon sehr viel schneller zu erreichen sind als über den Gotthard. Der Ausbau zwischen Simplon und Novara ist bereits im Gang.

Beachten Sie auch, dass nur die Netzlösung die Kapazitäten schafft, die für die Umsetzung der Alpen-Initiative notwendig sind. Natürlich sind mit diesem Alpenschutzartikel sehr viele in diesem Rate nicht einverstanden. Aber es ist Verfassungsrecht, und Verfassungsrecht haben wir umzusetzen.

Gemäss Prognosen, die die Schweiz zusammengestellt hat, die aber auch durch die Europäische Union erstellt wurden, werden im Jahre 2020 täglich 300 Güterzüge durch die Alpen fahren. Das entspricht genau der Kapazität des Gotthardbasistunnels, und für Personenzüge wäre dann kein Platz mehr da. Diese ganze Neat bauen wir ja nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für das Hochgeschwindigkeitsnetz, für Personentransporte, für die Anbindung an die europäischen Metropolen. Ohne Netzvariante hätten wir keinen Platz für diese Personenzüge, und ohne Lötschberg-Tunnel müssten sehr viele Güterzüge Ihrerseits wieder über die Bergstrecke fahren.

Die Netzlösung verschafft uns auch grössere Unabhängigkeit von ausländischen Investitionsentscheidungen. In Norditalien sind vorläufig keine massiven Investitionen nötig. Auch die betrieblichen Risiken bei der Güterabfertigung, die ja schon heute bei wesentlich geringerem Transportvolumen regelmässig zu Problemen führen, können später, wenn die Probleme anwachsen, viel besser verteilt werden.

Die Netzlösung – betrachten Sie auch das finanzielle Element – ist kaum teurer als die einachsige Lösung, weil beim Bau nur eines Tunnels – Herr Hämmerle hat es gesagt – massive Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken notwendig würden. Mit anderen Worten: Nur die Netzlösung ist heute planerisch, konzeptionell ausgereift. Bei der Amputation einer Achse müssen die konzeptionellen Arbeiten von vorne beginnen, und die Folge wären erhebliche Verzögerungen, d. h. kein Alpenschutz, eine Schwächung des Wirtschaftsstandortes Schweiz und eine Gefährdung des bilateralen Abkommens.

Deshalb ersuche ich Sie, der Mehrheit und dem Bundesrat zuzustimmen.

Art. 10bis Abs. 1 Bst. a – Art. 10bis al. 1 let. a

Föhn Peter (V, SZ): Im Sinne Ihrer Ausführungen, Herr Bundesrat, ziehe ich meinen Antrag zugunsten des Antrages der Minderheit II zurück.

Ich hoffe aber, dass bis Baubeginn 2004 mit unseren Nachbarn im Süden ein entsprechendes Abkommen besprochen und auch unterzeichnet ist.

Präsident: Der Antrag Föhn ist zurückgezogen worden.

*Erste, namentliche Eventualabstimmung
Premier vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 1682)*

Für den Antrag der Minderheit II stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité II:

Aguet, Alder, Aregger, Baumann Alexander, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlin, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Bühmann, Burgener, Cavalli, Chiffelle, David, Dettling, Diener, Dreher, Dünki, Egerszegi, Fasel, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Häggligen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Fritschli, Giezendanner, Grendelmeler, Grobet, Gross Jost, Günter, Gusset, Gysin Remo, Häring Binder, Hafner Ursula, Hasler Ernst, Hegetschweller, Herzog, Hess Otto, Hollenstein, Hubmann, Jans, Keller Christine, Keller Rudolf, Kunz, Ledergerber, Leemann, Marti Werner, Maspoll, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Moser, Mühlmann, Nebiker, Oehrl, Ratti, Rechsteiner Rudolf, Scherrer Jürg, Schläpfer, Speck, Steffen, Steinegger, Steinemann, Teuscher, Thanel, Theiler, Thür, Tschäppät, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Volmer, von Allmen, von Felten, Welgelt, Widmer, Wiederkehr, Wittenwiler (83)

Für den Antrag Baumberger stimmen:

Votent pour la proposition Baumberger:

Banga, Bangerter, Baumberger, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Bosshard, Caccia, Cavadin Adriano, Christen, Columberg, Couchepin, Dormann, Ducrot, Durrer, Eberhard, Eggly, Ehler, Engelberger, Engler, Eymann, Filitez, Friderici, Gadient, Gros Jean-Michel, Heberlein, Helm, Hochreutener,

Imhof, Kofmel, Kühne, Leu, Leuba, Loeb, Lötscher, Meyer Theo, Müller Erich, Nabholz, Pellli, Phillipona, Raggenbass, Randegger, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Sandoz Suzette, Schenk, Scheurer, Schmid Samuel, Stamm Judith, Suter, Waber, Weyeneth, Widrig, Wyss, Zapfl, Zwygart (58)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Aeppli, Béguelin, Borel, Carobbio, Comby, Deiss, Dupraz, Epiney, Fankhauser, Fässler, Frey Claude, Gonseth, Gross Andreas, Guisan, Hämmerle, Jeanprêtre, Jutzet, Lachat, Lauper, Loretan Otto, Maury Pasquier, Müller-Hemmi, Ostermann, Pidoux, Pini, Rennwald, Roth, Ruffy, Schmid Odilo, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Strahm, Stump, Tschopp, Vermot, Vogel, Zbinden (39)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Berberat, Bühler, de Dardel, Frey Walter, Goll, Grossenbacher, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jaquet, Langenberger, Maître, Rechsteiner Paul, Ruf, Simon, Stamm Luzi, Steiner, Stucky, Weber Agnes, Ziegler (19)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Leuenberger (1)

Zweite, namentliche Eventualabstimmung

Deuxième vote préliminaire, nominatif
(Ref.: 1683)

Für den Antrag der Minderheit I/Dünki stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité I/Dünki:
Aeppli, Aguet, Alder, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Bezzola, Blaser, Blocher, Borel, Bosshard, Bühmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, David, de Dardel, Deiss, Diener, Dormann, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehler, Engelberger, Engler, Epiney, Fasel, Fässler, Fillez, Fischer-Seengen, Frey Claude, Fritschl, Gadiant, Glezendanner, Gonseth, Grendelmeler, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Hegetschweiler, Helm, Herczog, Hochreutener, Hollenstein, Hubmann, Imhof, Jeanprêtre, Jutzet, Keller Christine, Kofmel, Lachat, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Lötscher, Maître, Marti Werner, Maspoll, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Mühlmann, Müller-Hemmi, Nabholz, Ostermann, Pellli, Phillipona, Raggenbass, Randegger, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Samuel, Semadeni, Speck, Spielmann, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steinegger, Strahm, Stump, Teuscher, Thanel, Theller, Thür, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vogel, Volmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weyeneth, Widmer, Wiederkehr, Wyss, Zapfl, Zbinden (131)

Für den Antrag der Minderheit II stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité II:
Aregger, Baumberger, Binder, Bircher, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Dettling, Dreher, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Föhn, Freund, Gusset, Hasler Ernst, Hess Otto, Jans, Keller Rudolf, Kühne, Kunz, Maurer, Müller Erich, Nebiker, Oehrlí, Scherrer Jürg, Schüer, Selber Hanspeter, Steffen, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Wittenwiler, Zwygart (35)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bonny, Eymann, Friderici, Gros Jean-Michel, Guisan, Leuba, Loeb, Loretan Otto, Moser, Pidoux, Pini, Sandoz Suzette, Scheurer, Schmid Odilo, Schmied Walter, Steinemann, Suter (17)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Baumann Alexander, Bühler, Fankhauser, Frey Walter, Goll, Grossenbacher, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jaquet,

Langenberger, Ruf, Simon, Steiner, Stucky, Weber Agnes, Ziegler (16)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Leuenberger (1)

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, nominatif
(Ref.: 1684)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:
Aeppli, Aguet, Alder, Aregger, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, Couchepin, de Dardel, Deiss, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fässler, Fillez, Frey Claude, Gadiant, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Guisan, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Helm, Herczog, Hochreutener, Hubmann, Imhof, Jans, Jeanprêtre, Jutzet, Keller Christine, Keller Rudolf, Kofmel, Kühne, Lachat, Lauper, Ledergerber, Leemann, Leu, Loeb, Loretan Otto, Lötscher, Maître, Marti Werner, Maspoll, Maury Pasquier, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrlí, Ostermann, Pellli, Phillipona, Pini, Ratti, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Stamm Judith, Strahm, Stump, Suter, Teuscher, Thanel, Theller, Tschäppät, Tschopp, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weyeneth, Widmer, Wyss, Zapfl, Zbinden (116)

Für den Antrag der Minderheit I/Dünki stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité I/Dünki:
Baumann Alexander, Baumberger, Binder, Blocher, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühmann, David, Dettling, Diener, Dreher, Dünki, Eberhard, Egerszegi, Ehler, Engelberger, Engler, Fasel, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Fritschl, Glezendanner, Grendelmeler, Gusset, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Hess Otto, Hollenstein, Kunz, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Mühlmann, Müller Erich, Nebiker, Raggenbass, Randegger, Ruckstuhl, Scherrer Jürg, Schüer, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Stucky, Thür, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler (59)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Borer, Eggly, Friderici, Gros Jean-Michel, Leuba, Moser, Pidoux, Sandoz Suzette, Scheurer, Steinemann (10)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Bühler, Frey Walter, Goll, Grossenbacher, Gysin Hans Rudolf, Hess Peter, Jaquet, Langenberger, Ruf, Simon, Steiner, Weber Agnes, Ziegler, Zwygart (14)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Leuenberger (1)

Präsident: Wir haben beim Entwurf A die Abstimmung über den Antrag Föhn verschoben.

Art. 23 Abs. 2 Bst. c – Art. 23 al. 2 let. c

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	155 Stimmen
Für den Antrag Föhn	25 Stimmen

Art. 10bis Abs. 1 Bst. b – Art. 10bis al. 1 let. b

Präsident: Nachdem die Mehrheit bei Buchstabe a obsiegt hat, ergibt sich hier noch die Abstimmung über den Antrag der Minderheit II/Dünki/Föhn.

Die Minderheit I akzeptiert, dass ihr Antrag mit der Abstimmung über Litera a hinfällig geworden ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	124 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II/Dünki/Föhn	48 Stimmen

Art. 10bis Abs. 2 – Art. 10bis al. 2

Präsident: Der Antrag der Minderheit II sowie die Anträge Dünki, Föhn und Baumberger entfallen aufgrund der vorhergehenden Abstimmungen.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 10bis Abs. 3 – Art. 10bis al. 3

Präsident: Auf der französischsprachigen Fahne wurde dieser Absatz irrtümlicherweise weggelassen.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 10ter; 14 Abs. 2; Ziff. II Art. 3b Abs. 2, 3

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates*

Art. 10ter; 14 al. 2; ch. II art. 3b al. 2, 3

*Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats*

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**

**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1997, Seite 1138 – Voir année 1997, page 1138

Beschluss des Nationalrates vom 3. März 1998

Décision du Conseil national du 3 mars 1998

Maissen Theo (C, GR), Berichterstatter: Diese Vorlage, die nun in die letzte Runde der Differenzbereinigung geht, umfasst ja zwei Bundesbeschlüsse: Es sind Bundesbeschluss A

«über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs» und Bundesbeschluss B «über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale», der sogenannte Alpentransitbeschluss.

Beim Alpentransitbeschluss, beim Bundesbeschluss B, haben wir keine Differenzen, was nicht ganz selbstverständlich ist. Bei diesem Beschluss stand ja folgende Frage im Zentrum der Auseinandersetzung: Netzlösung, ja oder nein? Oder eben: Etappierung, ja oder nein? Oder: gleichzeitiges Bauen der beiden Äste Gotthard und Lötschberg?

Letztlich hat nun also die Lösung des Bundesrates sowie der Minderheit Ihrer Kommission, die sich am 10. Dezember 1996 in diesem Rat durchgesetzt hat, definitiv die Zustimmung gefunden. Ich meine auch, dass wir damit eine Mehrheitsfähigkeit und gute Aussichten für weitere Diskussionen in diesem Lande haben.

Beim Bundesbeschluss A haben wir noch zwei Differenzen: Die eine Differenz betrifft die Frage, wie wir die Anschlüsse an das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen definieren wollen. Die zweite Differenz betrifft die Frage der Finanzierung.

A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Art. 23 Abs. 1

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 23 al. 1

Proposition de la commission
Maintenir

Malissen Theo (C, GR), Berichterstatter: Ich gehe gleich zur ersten Differenz in Artikel 23 Absatz 1 über. Gleichzeitig betrifft dies Absatz 2 Buchstabe e, das ist die gleiche Differenz. Hier geht es darum, dass der Nationalrat im Gegensatz zu uns der Auffassung ist, dass es in Artikel 23 Absatz 1, wo die Eisenbahnprojekte definiert werden, nicht «Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz», sondern «Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz» heissen sollte.

Lassen Sie mich ein paar Überlegungen zu dieser Differenz anbringen: Wir müssen zuerst einmal den historischen Werdegang dieser Formulierungen betrachten. Der Bundesrat hatte in die seinerzeitige Vorlage den Passus aufgenommen, dass es einen Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz geben solle. Aufgrund der Diskussionen in der Kommission und hier im Rat, um die Gleichgewichte und die Problematik der Ostschweiz bezüglich des Anschlusses an das internationale Eisenbahnnetz zu berücksichtigen, wurde dann der «Anschluss der Ost- und Westschweiz» aufgenommen. Dies ist auch von der Systematik her richtig; es ist also nicht nur dadurch begründet, dass wir hier die verschiedenen Landesteile angemessen berücksichtigen. Mit der Erwähnung der Eisenbahn-Grossprojekte – unter anderem der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale – schliessen wir ja die Schweiz im Norden und Süden an das europäische Hochleistungsnetz an; damit entspricht es der Logik, dass man dann andernteils die Ost- und Westschweiz in dieser Definition erwähnt.

Interessanterweise hat das in der Kommission des Nationalrates zu wenig Diskussionen geführt; im Nationalrat selber wurde, wie Sie dem Amtlichen Bulletin entnehmen können, überhaupt nicht darüber diskutiert, sondern es wurde einfach am Beschluss des Nationalrates festgehalten. Wir wissen nicht einmal genau, welche Überlegungen zu diesem Festhalten geführt haben.

Wir haben das in der Kommission eingehend besprochen und sind der Auffassung, dass wir aus den erwähnten Gründen festhalten sollten. Zu Ihrer Information kann ich noch sa-

gen, dass der Entscheid mit 4 zu 4 Stimmen mit Stichtscheid des Präsidenten getroffen worden ist.

Angenommen – Adopté

Art. 23 Abs. 2 Bst. c, e, f

Antrag der Kommission

Bst. c

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Bst. e

Festhalten

Bst. f

.... um 0,15 Prozentpunkte erhöhen.

Antrag Wicki

Bst. f

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 23 al. 2 let. c, e, f

Proposition de la commission

Let. c

Adhérer à la décision du Conseil national

Let. e

Maintenir

Let. f

.... augmenter de 0,15 point tous les taux

Proposition Wicki

Let. f

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident: Wie der Berichterstatter zu Recht ausgeführt hat, besteht in Artikel 23 Absatz 1 und in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe e die gleiche Differenz. Versehentlich hat der Nationalrat am 3. März 1998 bei Absatz 2 Buchstabe e dem Ständerat zugestimmt. Deshalb beantragt die Kommission hier noch einmal ausdrücklich «Festhalten».

Malissen Theo (C, GR), Berichterstatter: In Artikel 23 Absatz 2 ist die Finanzierung geregelt. Lassen Sie mich vorerst einen Überblick geben, in welchem Umfeld wir diese Diskussion führen. Das Umfeld ist im Laufe der Zeit bezüglich der Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte nicht einfacher geworden. Wir kennen auf der einen Seite jetzt die Fiskalität zwischen 325 und 330 Franken je Durchfahrt, wie sie in den bilateralen Verhandlungen abgemacht worden ist. Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die Aufteilung dieses Betrages zu höchstens 15 Prozent über eine ATA und zu mindestens 85 Prozent über die LSVA erfolgen solle. Das kann unter Umständen für die Diskussionen über die LSVA nicht erleichternd wirken, denn als zweiter Punkt ist hier anzumerken: Das Referendum gegen die LSVA ist ergriffen worden und wird uns im Laufe der nächsten Zeit in den öffentlichen Debatten beschäftigen.

Schliesslich gibt es Meldungen, dass die Haltungen des Auslands – denken wir an die Meldungen aus Österreich und Italien – gegenüber dem Ergebnis dieser bilateralen Verhandlungen im Verkehrsdossier sehr stark divergieren. Man kann auch über das Verhalten der Automobilverbände erstaunt sein, haben wir doch jüngst in den Medien gelesen, dass der TCS an seiner Delegiertenversammlung vom 21. März 1998 über eine Initiative mit einem ziemlich anders gestalteten Finanzierungskonzept für die Eisenbahn-Grossprojekte diskutieren will.

Auch wissen wir heute noch nicht, ob die Umweltschutzverbände allenfalls gar das Referendum gegen die bilateralen Verhandlungen ergreifen wollen, weil aus Ihrer Sicht die Fiskalität mit den rund 325 Franken zu niedrig ist.

Was wir also suchen und was wir brauchen, ist eine mehrheitsfähige Lösung. Diese sieht nun gemäss dem Konzept des Nationalrates wie folgt aus: Der Nationalrat ist der Meinung, dass man den Benzinfünfer streichen solle, und zwar ist dieser Antrag mit überwältigendem Mehr durchgegangen. Der Nationalrat hat diesen Benzinfünfer mit 147 zu 15 Stimmen gestrichen. Gleichzeitig hat der Nationalrat bezüglich

der Finanzierung einen Antrag auf eine Erhöhung der Mehrwertsteuer-Prozentpunkte auf 0,15 mit 90 zu 79 Stimmen abgelehnt. Der Nationalrat ist also bei seinem ursprünglichen Beschluss von 0,1 Mehrwertsteuer-Prozentpunkten geblieben.

Das ist die Ausgangslage, mit der wir uns in der Kommission zu befassen hatten. Wir haben festgestellt, dass wir bezüglich des Benzinliefers einlenken sollten – allerdings nicht mit besonderer Überzeugung. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass dieser Benzinliefers an sich – von der Ertragsfähigkeit wie auch vom Umstand her gesehen, dass damit ebenfalls die ausländischen Automobilisten ihren Beitrag geleistet hätten – richtig und noch verkräftbar gewesen wäre. Aber aufgrund der Ausgangslage im Nationalrat wie auch der in der Öffentlichkeit geführten Diskussionen schlagen wir Ihnen vor, auf diesen Benzinliefers zu verzichten und sich dem Nationalrat anzuschließen.

Wir haben uns in der Folge darüber unterhalten, ob die Finanzierung in diesem Fall ausreichend ist; die Diskussion ging dann darum, ob 0,1 Prozentpunkte Mehrwertsteuer oder 0,15 Prozentpunkte erhoben werden sollten. Ich gebe Ihnen kurz einen Überblick über die Finanzierungsquellen, wie sie errechnet worden sind und heute zur Verfügung stehen:

Wir haben als Finanzierungsquellen für diese Eisenbahn-Grossprojekte die pauschale und später die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Das ergibt insgesamt 16,7 Milliarden Franken. Dann haben wir für die Neat 25 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer. Das sind 3 Milliarden Franken. Bei einer Mehrwertsteuer von 0,15 Prozentpunkten stehen 6,5 Milliarden Franken zur Verfügung, und über die Verschuldung sind Mittel von 5 Milliarden Franken vorgesehen. Zusammengezählt ergibt das einen Betrag von 31,2 Milliarden Franken.

Nun kann man das den Kosten der einzelnen Bauteile gegenüberstellen, die heute mit 30,4 Milliarden Franken festgesetzt sind. Damit stellt sich die Frage, ob nun der Antrag der Kommission – sie hat mit 6 zu 4 Stimmen entschieden, 0,15 Prozentpunkte zu erheben – nicht eine Überfinanzierung bedeute. Wir sind der Meinung, dass dem nicht so ist.

Auf der einen Seite steht die Frage der Bevorschussung zur Diskussion. Wir haben für die Jahre 1998 bis 2020 einen maximalen Verschuldungsplafond von 4,2 Milliarden Franken vorgesehen. Das heisst, dass eine Bevorschussung durch den Bund bis maximal auf diese Höhe erfolgen kann. Dieser Verschuldungsplafond wird nach den Berechnungen nicht überschritten, auch wenn man nur 0,1 Prozentpunkte beschliessen würde.

Aber es ist natürlich so, dass mit der Ungewissheit bezüglich der Einnahmen wie auch der Kosten relativ knappe Berechnungen oder knappe Spielräume vorhanden sind. Zudem dürfen wir nicht übersehen, dass es bei diesem Projekt gar keine Überfinanzierung geben kann. Wenn wir nämlich Absatz 5 dieses Artikels ansehen, so ist dort festgehalten: «Dieser Artikel gilt bis zum Abschluss der Bauarbeiten und der Finanzierung (Rückzahlung der Bevorschussung) der in Absatz 1 erwähnten Eisenbahn-Grossprojekte.»

Das heisst: Wenn genügend oder gegenüber dem Beschluss des Nationalrates «zu viele» Mittel zur Verfügung stehen, ist einfach die Finanzierung dieses Vorhabens früher abgeschlossen. Es ist also in diesem Sinne keine Überfinanzierung, sondern eine Frage der Erstreckung des Bau- wie auch des Finanzierungsprogrammes.

Schliesslich ist daran zu erinnern, dass die LSVA – so ist es nun vorgesehen – höchstens zu zwei Dritteln für die Eisenbahn-Grossprojekte verwendet werden soll, d. h., dass dort ein Spielraum vorhanden ist, u. a. für die 200 Millionen Franken Beitragsleistungen, die einberechnet werden, um eine Konkurrenzfähigkeit mit der vorgesehenen Fiskalität der Eisenbahn im Gütertransport herzustellen.

Auch hier kann man also davon ausgehen – und es ist damit zu rechnen –, dass allenfalls eben nicht der volle Betrag von 16,7 Milliarden Franken über diese Jahre zur Verfügung steht. Offen ist schliesslich noch bei Absatz 2 Litera g – das ist auch nicht eingerechnet – «eine ergänzende Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen».

Das ist grundsätzlich möglich, aber nicht im Detail abgeklärt, so dass auch hier zusätzliche Spielräume gegeben sind. Zusammengefasst zum Antrag Ihrer Kommission auf diese 0,15 Prozentpunkte: Uns scheint das richtig zu sein, und zwar angesichts der Ungewissheiten, aber auch mit Blick auf den Umstand, dass mit einer besseren Finanzierung die Bevorschussungen tiefer sind, was zugunsten des Bundes geht, und dass die Eisenbahn-Grossprojekte früher bezahlt wären.

Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen diese 0,15 Prozentpunkte.

Wicki Franz (C, LU): Ich stelle Ihnen den Antrag, bei Buchstabe f an unserem früheren Beschluss – dem sich der Nationalrat angeschlossen hat – festzuhalten.

Es stellt sich hier die Frage: Ist die Mehrwertsteuer tatsächlich die unerschöpfliche Quelle für alle Bundesvorhaben, für deren Finanzierung das Geld fehlt? Meiner Ansicht nach ist es grundsätzlich falsch, die Mehrwertsteuer für dieses Vorhaben zweckgebunden auszuschöpfen. Wir wissen: Die Mehrwertsteuer wird in Zukunft die wichtigste Einnahmenquelle des Bundes sein. Begehrlichkeiten werden von allen Seiten angemeldet; wir dürfen nicht Tür und Tor öffnen. Wir dürfen diese Steuer nicht für alle Wünsche und Forderungen zur Verfügung stellen. Die Mehrwertsteuer soll nicht zum unerschöpflichen «Suppentopf der Nation» werden.

Nachdem unser Rat am 9. Dezember 1997 dem Mehrwertsteuerpromille zugestimmt hat und auch der Nationalrat dieses gutgeheissen hat, ist es heute wohl nicht mehr möglich, diese Bestimmung zu streichen. Daher können wir nur noch in Schadenbegrenzung machen und, entgegen dem Antrag der Kommission, den Mehrwertsteuersatz nicht zusätzlich erhöhen. Wir müssen uns bewusst sein: Über die Mehrwertsteuer wird jeder Schweizer Haushalt belastet. Belastet werden die Kinder, aber auch die älteren Leute, die kein Auto haben. Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wird durch jede Anhebung der Mehrwertsteuer ebenfalls verteuert.

Ich höre jetzt schon den Einwand, wenn wir dieses zusätzliche halbe Promille nicht gewähren würden, reiche die Finanzierung für das von den Räten beschlossene Bauprogramm nicht aus. Ich will die Bauprogrammdiskussion nicht noch einmal eröffnen, aber Sie wissen, dass ich der Auffassung bin, dass wir hier eine Luxusvariante beschlossen haben. Ich bin der Überzeugung, dass das finanzielle Manko mit einer Streckung in der Bauausführung aufgefangen werden kann. Sicher ist es möglich, das jetzt vorliegende Bauprogramm zu realisieren, auch wenn wir bei der früheren Fassung bleiben und die Erhöhung bei der Mehrwertsteuer ablehnen.

Daher bitte ich Sie, an Ihrem früheren Beschluss festzuhalten und den Antrag der Kommission abzulehnen, die Mehrwertsteuer um 0,15 Prozentpunkte zu erhöhen.

Wie ich soeben vernommen habe, war das auch in der Kommission ein Diskussionspunkt. Herr Bisig hat dort den gleichen Antrag gestellt; er wird sich hier im gleichen Sinne äussern.

Bisig Hans (R, SZ): Es ist tatsächlich so, dass es auch eine Kommissionsminderheit gibt, die genau die gleiche Zielrichtung verfolgt wie Kollege Wicki und bei Buchstabe f ebenfalls dem Nationalrat folgen will.

Wir befinden uns jetzt in der zweiten Differenzbereinigungsrunde. Dessen müssen wir uns bewusst sein. Der Alpentransitbeschluss ist unter Dach – wenigstens im Parlament. Der Nationalrat ist uns trotz starker Gegenwehr von verschiedener Seite und aus völlig unterschiedlichen Gründen beim Alpentransitbeschluss gefolgt. Eine echte Etappierung ist von beiden Räten abgelehnt worden, von uns mit 24 zu 16, vom Nationalrat mit 116 zu 59 Stimmen. Die Neat wird somit in zwei Phasen realisiert; vorerst werden lediglich die beiden Basistunnels, am Gotthard und am Lötschberg, gebaut.

Auch wenn dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt wird, über den Baubeginn der zweiten Phase (Bau der Zufahrtsstrecken) zu entscheiden, kann das nicht heissen, dass letztlich beide Phasen parallel realisiert werden. Wenn dies unser

Wille wäre, hätten wir dem Entwurf des Bundesrates zustimmen müssen. Gemäss «NZZ» vom letzten Mittwoch hat Herr Bundesrat Leuenberger im Nationalrat ausgeführt, dass beispielsweise der Ceneritunnel gebaut werden könne, bevor der Gotthard-Basistunnel fertig sei, weil nur die Netzlösung der dezentralen Entwicklung der Schweiz entspreche und alle Regionen von der Anbindung an die europäischen Zentren profitieren wollten. Diese Interpretation kann nicht unserem Beschluss entsprechen, weil die Art der Etappierung allein schon aufgrund des unterschiedlichen Planungsstandes gegeben ist und die explizite Festlegung einer phasenweisen Realisierung sich erübrigt hätte. Ich gehe darum bei meinen Überlegungen davon aus, dass die Neat so gebaut wird, wie wir es in Artikel 10bis des Bundesbeschlusses B festgelegt haben, nämlich in zwei Phasen und unter Ausschöpfung einer laufenden Optimierung des Betriebskonzeptes sowie des Technologiefortschrittes bei den Bahnen.

Das ist die Vorgabe für die Bereinigung der letzten wesentlichen Differenz im Finanzierungsbeschluss. Hier geht es nicht um die Bereitstellung der Mittel für die diversen Wünsche und schon gar nicht um die Finanzierung der durch den Verzicht auf eine bedarfsgerechte Lösung provozierten Erhöhung der Betriebskosten. Auch die Verdoppelung der Abgeltung für den Huckepackverkehr gemäss Fiskalitätsregelung im Rahmen der bilateralen Verhandlungen steht hier nicht zur Diskussion.

Zur Debatte steht einzig und alleine die Finanzierung der von uns beschlossenen, in zwei Phasen zu realisierenden Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs. Dafür braucht es, wie im Nationalrat zutreffend festgestellt wurde, weder den Benzinfünfer noch einen höheren Mehrwertsteuerzuschlag. Auch ein mögliches Scheitern im von uns selbst überreizten LSVA-Poker muss in diesem Zusammenhang ausser Betracht fallen, müsste doch in diesem Falle die Finanzierung anders gelöst oder das Bauprogramm den zur Verfügung stehenden Mitteln angepasst werden.

Die LSVA ist zwar eine wichtige Finanzquelle der Neat, aber bei weitem nicht die einzige. Mit der verdoppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe – völlig unabhängig von deren Zweckmässigkeit –, der 25prozentigen Deckung durch Mineralölsteuermittel, dem Mehrwertsteuerzuschlag und der maximal 25prozentigen Verschuldung könnte auch gebaut werden.

Für die Neat würden auch so über drei Viertel der vorgesehenen Erträge eingehen, und für eine eventuell notwendige kurze Überbrückung bis zum Inkrafttreten einer überarbeiteten LSVA-Vorlage würde auch das genügen.

Die LSVA ist gemäss unserem Beschluss für die Neat keineswegs die alles entscheidende Finanzquelle. Dies trifft vielmehr für die anderen Eisenbahn-Grossprojekte zu, vor allem für «Bahn 2000». Für die Neat – und nur für die Neat – stehen gemäss Absatz 2 Buchstabe d Mineralölsteuermittel zur Verfügung.

Die uns Kommissionsmitgliedern anlässlich der gestrigen Sitzung ausgeteilte Übersicht über die Finanzquellen und deren Ergiebigkeit zeigt im übrigen, dass nicht einmal die mögliche 25prozentige Verschuldung ausgenützt werden muss.

Die Begelsterung für die von uns beschlossene Neat hält sich in Grenzen, das haben Sie zwischenzeitlich zur Kenntnis nehmen können. Selbst bei den Von-Wattenwyl-Gesprächen gab es offenbar sehr kritische Stimmen, und auch der Vorort wird vorsichtiger.

Der Nationalrat hat darum richtig erkannt, dass dem Autofahrer oder der Autofahrerin neben der Mineralölsteuer nicht noch mehr zugemutet werden kann. Auf Benzinrappen haben es noch andere abgesehen, das wissen Sie auch, z. B. im Rahmen des CO₂-Gesetzes. Ob dannzumal eine wesentlich einschneidendere Erhöhung akzeptiert wird, können wir jetzt offenlassen. Heute geht es darum, eine mehrheitsfähige Vorlage zu verabschieden. Wir sind darum dem Nationalrat zu Recht gefolgt. Das gleiche gilt für die Erhöhung der Mehrwertsteuer.

Ich bin über unseren Alpentransitbeschluss nicht besonders glücklich und werde mich darum in der Schlussabstimmung der Stimme enthalten. Ermöglichen Sie mir wenigstens, dass

ich dem Finanzierungsbeschluss zustimmen kann. Der Fassung des Nationalrates kann ich mich anschliessen. Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Wie mehrfach festgestellt, benötigen wir die Mehrwertsteuererhöhung um weitere 0,05 Prozentpunkte nicht. Auch mit der nationalrätlichen Lösung wird die optimierte Maximalverschuldung des Fonds nicht erreicht. In einer mehrheitsfähigen Vorlage kann es keinen Platz für Finanzpolster, für Sonderwünsche geben, fehlt doch sonst das Geld anderswo; ich denke dabei vor allem an den Regionalverkehr.

Mit einer starken Kommissionsminderheit beantrage ich, nicht nur beim Benzinfünfer, sondern auch bei der Mehrwertsteuererhöhung dem Nationalrat zu folgen und damit die letzte entscheidende Differenz zu bereinigen; dies im Interesse einer möglichst breiten Unterstützung der Vorlage.

Cavadini Jean (L, NE): En quelques mots et pour resituer les enjeux: au moment où le Conseil national renonçait à la perception de 5 centimes supplémentaires sur le prix de l'essence, il compromettait l'enveloppe générale du financement du projet. Nous savons que la peur est parfois mauvaise conseillère, mais elle est aussi quelquefois le début de la sagesse. La peur de voir le référendum suscité par cette perspective a retenu nos collègues du Conseil national de taxer davantage l'essence.

Dès lors, nous croyons que, pour être crédible, le financement proposé doit être suffisant. La perception d'un supplément de TVA de 0,15 pour cent nous paraît justifié, cela pour deux raisons essentielles:

1. Nous avons une meilleure garantie de tenir les coûts votés par le peuple. Cela n'a pas toujours été le cas, nous le savons bien: combien de projets se sont vus largement dépassés dans leur réalisation? Nous ne souhaitons pas qu'une fois encore, nous nous trouvions dépassés par la réalisation que nous souhaitons voir accomplie.

2. La capacité qui serait la nôtre par cette modeste augmentation de 0,15 point du taux de TVA permettrait une réalisation et un financement général écourtés de quatre années à peu près. Nous considérons qu'il s'agit là d'un argument suffisamment intéressant pour que nous puissions le prendre en considération.

C'est donc la raison pour laquelle nous vous demandons, au nom de la majorité de votre commission, de souscrire à ce 0,15 pour cent supplémentaire de TVA qui nous permettra d'envisager la réalisation du projet avec plus de sérénité.

Loretan Willy (R, AG): Zunächst eine Vorbemerkung: Ich danke dem Präsidenten der Kommission, meinem Nachfolger in dieser Funktion, Herrn Kollege Maissen, dafür, dass er mich von der beinahe ewigen Rolle des Rapporteurs in diesem Geschäft für heute entlastet hat. Das gibt mir etwas mehr Freiheit in meinen Äusserungen.

Nun zur Sache in dieser letztlich noch entscheidenden Differenz: Ich habe in der ersten Runde der Differenzbereinigung, im vergangenen Dezember, im Namen der Kommission für den Benzinfünfer gekämpft, nebst dem zusätzlichen 0,1 Prozentpunkt Mehrwertsteuer; dies damals mit der folgenden Begründung, die ich heute nur stichwortartig wiederholen möchte:

Mit dem gleichzeitigen Baubeginn beider Basistunnels, am Lötschberg und am Gotthard, in der ersten Phase würden wir Gefahr laufen, die im Fondsreglement für die Eisenbahn-Grossprojekte festzulegende maximale Bevorschussung von 4,2 Milliarden Franken zu überschreiten, vor allem dann, wenn die Tunnel am Ceneri und am Zimmerberg auch noch, wie vom Nationalrat in der ersten Runde beschlossen, weit vorgezogen gebaut würden. Die Ungewissheit, ob die Vorschüsse der Bundeskasse an den Fonds von diesem überhaupt zurückbezahlt würden – und wenn ja, wann –, steige damit. Sodann brauche es eine breit abgestützte Finanzierung, da die LSVA-Vorlage noch nicht über die Bühne gegangen sei. Schliesslich seien die Wünsche an die Mehrwertsteuer sehr zahlreich. Deshalb sei Zurückhaltung angebracht. Wenn der Benzinfünfer abgelehnt werde, sei bei zusätzlichen Mehrwertsteuerpromillen oder -promillezehnteln

Zurückhaltung am Platz; daher lieber den Benzinfüfner als eine Aufstockung bei der Mehrwertsteuer.

Nun hat der Nationalrat den Benzinfüfner aus politischen, abstimmungstaktischen oder auch opportunistischen Gründen unmissverständlich und mit einer breit abgestützten Mehrheit von ganz links bis rechts gekippt, obschon man in beiden Räten nach wie vor zwei Röhren gleichzeitig durch die Alpen bauen will. Damit – ohne Benzinfüfner – läge jetzt eigentlich der Schwenker zur Erhöhung des Mehrwertsteuerzuschlages um 0,15 Prozentpunkte nahe.

Die Kommissionen sagt: Warum eigentlich nicht? Ich komme mit der Minderheit Bisig allerdings heute zu einem anderen Schluss – gemeinsam mit den Kollegen Wicki und Bisig. Warum? Ein Grund hat schon früher gegolten: Vorsicht bei der Mehrwertsteuer. Mittlerweile ist die Warteschlange vor dem Schalter für weitere Mehrwertsteuerprozente und -promille noch länger geworden. Sie haben gewiss fast alle die in einem Kasten zusammengestellte Übersicht in der «NZZ» vom 5. März 1998 gesehen. Die Warteschlange ist erschreckend.

Sodann hat die KVF des Nationalrates beim Bundesbeschluss über das Fondsreglement für Eisenbahn-Grossprojekte, bei Artikel 6, zuhanden des Ratsplenums – der Nationalrat ist Erstrat – eine sehr wichtige Ergänzung vorgeschlagen, nämlich die, dass der Plafond von 4,2 Milliarden Franken für die Bevorschussungen für die Verwirklichung von neuen Projekten oder Projektteilen nicht erhöht werden darf. Unter «neuem Projekt» oder «Projektteil» ist ein Projekt oder ein Projektteil zu verstehen, das oder der im Gesamtrahmen des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs bereits enthalten ist. Das heisst, dass sich das Umsetzungstempo dieses Viererpaketes – Neat, «Bahn 2000», Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz und Lärmsanierungen –, dieses Multipaketes, nunmehr klar nach den Finanzierungsmöglichkeiten richtet, die wir auf Verfassungsstufe und dann – nachgelagert – im Bundesbeschluss über das Fondsreglement für Eisenbahn-Grossprojekte festlegen. Das sind neue Töne, die auch im Nationalrat, sogar von Befürwortern der «Maximal-Luxuslösung», so erklingen sind.

Ein weiterer Grund für die Unterstützung der Kommissionenminderheit Bisig liegt darin, dass das Bauprogramm nun in allen vier Teilen des Multipaketes klar von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig ist. Das ist uns gestern in der Kommission durch den Vorsteher des Departementes und durch das Bundesamt für Verkehr glaubhaft dargelegt worden. Das Programm ist als Folge des Wegfallens des Benzinfüfners im Nationalrat bereits etwas erstreckt worden. Der Finanzierungsbedarf steigt zu Beginn der Grossinvestitionen bei der Neat, ab dem Jahr 2000 – das sind die einnahmenschwachen ersten Jahre –, langsamer als bisher unterstellt. Dazu kommt die Manövriermasse bei den Anschlüssen an das europäische Hochleistungsnetz – die Verhandlungen mit Frankreich z. B. kommen nur sehr schleppend voran – oder bei der Fortsetzung der «Bahn 2000», deren zweite Etappe ohnehin im Dunkel der Zukunft liegt.

Damit ist die Garantie, dass die kritische Obergrenze der Bevorschussung des Fonds durch die allgemeine Bundeskasse von 4,2 Milliarden Franken nicht überschritten wird, verstärkt worden.

Immerhin bleibt die Maximalbelastung des Fonds über sechs bis sieben Jahre in der Nähe dieser 4,2 Milliarden Franken bestehen. Damit steigt natürlich die Zinsbelastung des Fonds gegenüber der Bundeskasse. Es verlängern sich die Fristen der Rückzahlungen an die Bundeskasse. Das ist auf der Negativseite dieser Lösung festzuhalten, das ist zuzugeben. Dennoch ist der Beschluss des Nationalrates vertretbar. Er sollte von uns heute übernommen werden. Auch der Finanzminister, Herr Bundesrat Villiger, kann zur Not damit leben, wie meine Abklärungen ergeben haben. Auch er warnt vor Überbeanspruchungen der Mehrwertsteuer-«Heilquelle» für alle unsere Finanznöte.

Ob man mit der Lösung des Nationalrates, ohne Benzinfüfner und mit 0,1 Prozent Mehrwertsteuerzuschlag, die Chan-

cen der Vorlage – der Multipackvorlage oder der Luxusvorlage, wie sie heute auch bezeichnet worden ist – an der Urne erhöht, bleibe dahingestellt. Der grösste Stein des Anstosses dürfte nach wie vor der unnötige gleichzeitige Start auf beiden Achsen durch die Alpen sein und bleiben, weil eine echte, bedarfsgerechte Etappierung in beiden Räten – leider – chancenlos blieb.

Ein weiterer Stein des Anstosses ist die sich daraus ergebende Befürchtung vieler Leute in unserem Land, es würden Überkapazitäten für den Alpen transit geschaffen, die dann durch Betriebssubventionen aus der Bundeskasse künstlich abgesenkt werden müssten, d. h. durch eine Vermarktung der Kapazitäten auf beiden Achsen zu Schleuderpreisen – zu Lasten der Bundeskasse.

Ich bin aber der Meinung, dass wir heute das parlamentarische Drama durch Zustimmung zum Nationalrat beenden und damit den Weg für den Volksentscheid freigeben könnten. Er wird vermutlich anders lauten als unsere nunmehr vor dem Abschluss stehende mühsame Übung in diesem Hohen Hause.

Ich möchte den Vorsteher des UVEK, Herrn Bundesrat Leuenberger, bitten, uns in seinem nun anstehenden Votum noch etwas zum Abstimmungskalender des Bundesrates zu sagen, und zwar in bezug auf das Schwerverkehrsabgabengesetz, die FÖV-Vorlage, die wir jetzt nochmals behandeln, und in bezug auf die bilateralen Verträge, deren Abschluss noch in einiger Ferne ist, die aber trotzdem unter konkrete Referendumsdrohungen geraten sind. Ich danke Herrn Bundesrat Leuenberger zum voraus für seine Ausführungen zum Abstimmungskalender – eine Pendenz, die noch aus meiner Zeit als Kommissionspräsident stammt.

Danioth Hans (C, UR): Ich bedauere ausserordentlich, dass der Nationalrat den Benzinfüfner erneut abgeschmettert hat. Die Angstmacherei vor dieser Finanzierungsquelle, die jährlich immerhin rund 300 Millionen Franken von schweizerischen und – ich betone – auch ausländischen Verkehrsteilnehmern eingebracht hätte und die für den Durchschnittsautomobilisten mit 50 bis 60 Franken jährlich kaum spürbar gewesen wäre, hat ihre Wirkung nicht verfehlt. Die Art und Weise, wie der Benzinfüfner von gewisser Seite gebodigt worden ist, erinnert an das neuste Manöver mit der LSVA. Gewisse Kreise, welche sonst das Bild von der bösen EU nicht genug heraufbeschwören können, scheuen sich offenbar nicht davor, die Politik von Bundesrat und Parlament mit diffamierenden Behauptungen im Ausland herabzusetzen und so zu versuchen, ihre Ziele zu erreichen.

Ich habe mir überlegt, ob die entsprechende Bestimmung des Benzinfüfners nicht als subsidiäre Finanzierungsquelle ausgestaltet werden sollte. Danach könnte der Bundesrat die Mineralölsteuer erst dann um höchstens 5 Rappen pro Liter erhöhen, wenn die übrigen Finanzierungsquellen nicht ausreichen würden. Niemand kann sagen, ob wir effektiv eine genügende Finanzdecke oder nicht doch eine Unterdeckung haben. Wir erstrecken nun das Bauprogramm, wir belasten die Vorfinanzierung, und wir verunmöglichen es, im Laufe der jahrzehntelangen Tätigkeit auf eine auch für die Bundeskasse erträgliche Weise genügende Reserven zu schaffen.

Ob nun die Mehrwertsteuer von 0,10 auf 0,15 Prozent mit einem Ertrag von rund 100 Millionen Franken zu erhöhen ist, ist sicher eine Ermessenssache. Ich habe der Mehrheit zugestimmt. Ich glaube aber, dass die ganze Vorlage und eben auch die Bereinigung im europäischen Kontext gesehen werden müssen.

Viele haben den zwischen Ihnen und dem Verkehrskommissar der EU ausgehandelten Kompromiss vom 23. Januar 1998 mit gemischten Gefühlen zur Kenntnis genommen, Herr Bundesrat. Die meisten Politiker haben sich – mit ganz wenigen Ausnahmen – mit Bewertungen und voreiligen Stellungnahmen zurückgehalten. Ich finde das gut so. Nachdem aber heute das Schicksal der FÖV-Vorlage auf dem Spiel steht und damit eben auch ein Kernbestandteil der bilateralen Verhandlungen, drängt es mich, einige Sorgen zu diesem Paket, vor allem aber zu den Aktionen einzelner EU-Länder

im Nachgang zu dieser Vereinbarung vom 23. Januar 1998 zum Ausdruck zu bringen:

1. Die Berechnung der Strassengebühren erfolgt auf der Grundlage der Infrastrukturkosten. Es werden keine externen Kosten angelastet. Damit wird eine fundamentale Position schweizerischer Verkehrspolitik, nämlich die Internalisierung externer Kosten, von vornherein preisgegeben.

2. Es werden sieben Jahre vor Inkrafttreten fixe Abgabesätze festgelegt, obschon jedermann weiss, dass gerade die Entwicklung im Verkehrsbereich, vorab im Sektor Güterverkehr, nicht auf längere Sicht absehbar ist. Niemand kann insbesondere garantieren, ob diese Ansätze dafür ausreichen, die verfassungsmässig verankerte Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene bis zum Jahr 2005 sicherzustellen. Stützungssubventionen für einen billigeren Bahnbetrieb können ja nicht auf alle Ewigkeit verantwortet werden.

3. Das nun ausgehandelte Regelwerk, dessen Fussangeln bei näherer Betrachtung immer deutlicher zum Vorschein treten, ist derart kompliziert, dass eine Kontrolle über die Einhaltung immens erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht wird. Die Kantone sind die Leidtragenden. Das und andere Fragen bewegen mich auch im Zusammenhang mit der Verabschiedung dieser gewaltigen Vorlage, die das Schweizervolk in nächster Zeit einige Milliarden Franken kosten wird.

Dieses Projekt wird – das ist meine letzte Bemerkung zu diesem Thema – von der EU und deren Verkehrsministern aufgrund des Transitabkommens eigentlich als *Quantité négligeable* oder als Selbstverständlichkeit angenommen, und dieses Transitabkommen wird nun von der EU laufend durchlöchert. Ich hoffe nicht, dass es so weit kommt, dass die Löcher grösser sind als das, was übrigbleibt, und dass wir dann letztlich zu einem Scherbenhaufen gelangen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat hat sich dem Verzicht auf den Benzinfünfer angeschlossen. Dies nicht, weil er das eine gescheitete Lösung findet, im Gegenteil: Ich habe hier im Namen des Bundesrates immer wieder gesagt, der Benzinfünfer wäre eine ursachengerechte Finanzierung der Neat und würde auch dazu führen, dass ausländische BenützerInnen und Benützer unserer Strassen einen Beitrag an die Neat, von der sie profitieren, leisten, indem sie Benzin bei uns kaufen. Aber das Schielen auf die Volksabstimmung hat auch den Bundesrat dazu bewegt, sich dem Nationalrat anzuschliessen, genauso wie es Ihre Kommission auch getan hat. Ein anderer Antrag liegt jetzt auch nicht mehr vor. Ebenso muss ich hier wiederholen, was ich bezüglich der Mehrwertsteuerfinanzierung im Nationalrat schon gesagt habe: 0,1 Prozent würden genügen, allerdings jedoch zu einer zeitlich gestreckteren Erstellung des ganzen Werkes führen. Wie auch immer, ob es dann 0,1 Prozent oder 0,15 Prozent sein werden: Die Erhebung dieser Mehrwertsteuer wird gemäss der Vorlage dereinst definitiv dahinfallen, dann nämlich, wenn alles Geld in den Fonds zurückbezahlt worden sein wird. Das Ganze hat also einmal ein Ende. 0,1 Prozent würden nach Ansicht des Bundesrates zur Finanzierung ausreichen.

Es wurde mir noch die Frage nach dem Abstimmungskalender gestellt. Die LSVa soll im September 1998 zur Abstimmung kommen; das ist provisorisch, noch nicht völlig definitiv. Ursprünglich haben wir daran gedacht, sie schon im Juni zur Abstimmung zu bringen, aber das Referendumskomitee hat uns gesagt, es habe zwar die Unterschriften beisammen, könne sie aber noch nicht einreichen, weil sie das mit Hilfe einiger Elefanten machen wollten und diese erst im April mieten könnten. Deshalb werden wir die Unterschriften erst im April überreicht erhalten, (*Heiterkeit*) und deswegen können wir die Abstimmung erst im September vornehmen.

Für die Abstimmung über die Vorlage über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs, die – so hoffe ich – diese Session in die Schlussabstimmung kommen kann, haben wir provisorisch an den November 1998 gedacht. Ob man allenfalls aber beide Vorlagen miteinander zur Abstimmung bringen soll oder nicht, bedarf einer taktisch-politischen Diskussion, die wir noch führen. Ich

könnte mir vorstellen, dass ich von Ihrer Seite zu dieser Frage auch noch Inputs erhalten werde.

Bst. c, e – Let. c, e
Angenommen – Adopté

Bst. f – Let. f

Abstimmung – Vote
Für den Antrag Wicki
Für den Antrag der Kommission

19 Stimmen
17 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Zwölfte Sitzung – Douzième séance

Dienstag, 17. März 1998
Mardi 17 mars 1998

08.00 h

Vorsitz – Présidence:
Leuenberger Ernst (S, SO)/Heberlein Trix (R, ZH)

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**
**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 257 hiervor – Voir page 257 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 10. März 1998
Décision du Conseil des Etats du 10 mars 1998

**A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von
Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs**

**A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au finance-
ment des projets d'infrastructure des transports pu-
blics**

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Bei dieser «Riesenvorlage» verbleibt eine einzige Differenz: Soll die ganze Schweiz ans europäische Hochleistungsnetz angeschlossen werden, so, wie es der Nationalrat beschlossen hat, oder sollen die Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz angeschlossen werden, wie es der Ständerat will? Das ist die einzige Differenz, die noch verbleibt. Ich möchte noch zwei, drei Worte dazu sagen, weil in unserem Rat darüber nie richtig diskutiert worden ist.

Der Passus hat sich so entwickelt: Der Bundesrat hat in seiner ersten Vorlage geschrieben, die Westschweiz solle ans französische TGV-Netz angeschlossen werden. Dann hat der Ständerat dies auf die Ost- und Westschweiz ausgeweitet, weil nämlich nicht nur in der Westschweiz ein Bedarf nach einem Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz gegeben ist, sondern eben auch in der Ostschweiz. Daraufhin hat unser Rat den Beschluss gefasst, wenn schon die Ost- und Westschweiz angeschlossen werden sollten, dann sollten wir es doch so sagen, wie es sei, nämlich: die Schweiz solle angeschlossen werden. Damit seien alle Landestellen gemeint; niemand werde bevorzugt und niemand benachteiligt. Sachlich ist also die Formulierung des Nationalrates sicher richtig.

Der Ständerat hat aber aus dieser Geschichte eine Prestigesache gemacht und will unbedingt an seiner «Ost- und Westschweiz» festhalten. Inhaltlich kommt es letztlich, wie wir uns an der gestrigen Kommissionssitzung vergewissern konnten, bei beiden Formulierungen auf das gleiche heraus. Es wurde nämlich die Frage gestellt, wie denn der Fall Basel zu beurteilen wäre, wohin denn Basel gehöre, wenn Basel an das französische TGV-Netz angeschlossen werden solle. Es wurde uns gesagt, dass Basel in diesem Zusammenhang zur Westschweiz gehöre. Also wird die Schweiz einfach zweigeteilt: Es gibt nur eine Ostschweiz und eine Westschweiz; die ganze Schweiz ist damit abgedeckt.

Wir wollen diese Wortklauberel nicht weiterführen: Die Kommission beantragt Ihnen, sich dem Ständerat anzuschließen.

Vogel Daniel (R, NE), rapporteur: Comme vous l'a dit le rapporteur de langue allemande, jusqu'à maintenant votre commission s'était prononcée, à l'unanimité, en parlant toujours de la Suisse entière, au sujet du raccordement au réseau européen des trains à haute performance. Il s'agissait de dire très clairement que le raccordement au réseau européen concerne l'ensemble du territoire suisse. Il aurait été particulièrement malvenu d'utiliser une formulation qui laisserait penser qu'on veut introduire une notion qui conduirait à créer une distinction entre l'est et l'ouest du pays, voire même entre le nord et le sud de la Suisse. Dans sa version, le Conseil national considèrerait que cette question formait un tout et qu'il ne fallait pas évoquer séparément les différentes régions du pays.

Contrairement à la version du Conseil national, le Conseil des Etats a toujours parlé de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale. Il considère en effet que, d'un côté, figure le raccordement de la Suisse romande au TGV français, et que le nord et le sud du pays seront de toute façon convenablement raccordés, en raison même du fait de la construction de la NLFA.

Finalement, après discussion, il apparaît à la commission que les buts poursuivis sont identiques, qu'on affirme autrement dans les deux Chambres la volonté de n'exclure aucune région de la Suisse du raccordement au réseau européen des trains à haute performance.

Dans cet esprit, compte tenu du fait que ni l'une ni l'autre décision n'a un caractère discriminatoire, nous vous proposons de supprimer cette dernière divergence sur ce projet important et de vous rallier à la décision du Conseil des Etats, en relevant que, dans l'opération, la Suisse romande a gagné Bâle puisqu'elle compte maintenant au rang des régions qui en font partie.

Art. 23 Abs. 1, 2 Bst. e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 23 al. 1, 2 let. e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**
**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Schlussabstimmung – Vote final

Siehe Seite 291 hiervoor – Voir page 291 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 17. März 1998
Décision du Conseil national du 17 mars 1998

**A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von
Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs**

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

31 Stimmen
7 Stimmen

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

26 Stimmen
10 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

96.059

**Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung**

**Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement**

Schlussabstimmung – Vote final

Siehe Seite 612 hiervor – Voir page 612 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1998
 Décision du Conseil des Etats du 20 mars 1998

Hollenstein Pia (G, SG): Sie wissen, dass sich die grüne Fraktion während den Verhandlungen über die Bauvorlage für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale bis zum Schluss für vorläufig nur eine neue Transitachse eingesetzt hat. Was heute zur Abstimmung vorliegt, beurteilen wir als den grösstmöglichen Kompromiss, der im National- und Ständerat möglich war. Im Sinne einer Rücksichtnahme auf die in unserem Land herrschenden regional- und staatspolitischen Sensibilitäten akzeptieren wir das vorliegende Resultat und werden dem Alpentransitbeschluss auch zustimmen.

**A. Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von
Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs**

A. Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

*Namentliche Abstimmung**Vote nominatif*

(Ref.: 1866)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:
 Aguet, Banga, Bangarter, Baumann Ruedl, Baumann Stephanie, Bäumlin, Béguelin, Berberat, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bühlmann, Burgener, Caccla, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, David, de Dardel, Delss, Diener, Dormann, Dünki, Dupraz, Durrer, Ehrlar, Engelberger, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Fischer-Seengen, Fritschl, Gadlent, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gysin Hans Rudolf, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Helm, Herczog, Hess Peter, Hochreitener, Hollenstein, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller Christine, Kofmel, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauer, Ledergerber, Leemann, Loretan Otto, Löttscher, Maître,

Marti Werner, Maspoll, Maury Pasquier, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Nebiker, Oehrl, Ostermann, Pelli, Philipona, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmiel Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Stamm Judith, Strahm, Stump, Suter, Teuscher, Theller, Thür, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Widmer, Wittenwiler, Zapfl, Zbinden, Ziegler, Zwygart (126)

Dagegen stimmen – Rejettent le projet:

Aregger, Baumann Alexander, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Dreher, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Föhn, Frey Walter, Friderici, Glezendanner, Gros Jean-Michel, Gusset, Hasler Ernst, Hess Otto, Keller Rudolf, Kunz, Maurer, Moser, Ruf, Schlüer, Speck, Steffen, Stucky, Tschuppert, Vetterli, Weyeneth (30)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Baumberger, Bosshard, Bühler, Dettling, Eberhard, Egerszegi, Engler, Freund, Frey Claude, Hegetschweller, Leuba, Mühlmann, Raggenbass, Sandoz Suzette, Scheurer, Stamm Luzi, Steiner, Vallender, Weigelt, Widrig (20)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Alder, Bezzola, Couchepin, Ducrot, Eggly, Jeanprêtre, Leu, Loeb, Pidoux, Pini, Randegger, Ratti, Ruffy, Scherrer Jürg, Simon, Steinegger, Steinemann, Thanel, Tschäppät, Tschopp, Wiederkehr, Wyss (23)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Leuenberger (1)

B. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

B. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Namentliche Abstimmung

Vote nominalif

(Ref.: 1867)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Banga, Bangerter, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäuml, Béguelin, Berberat, Bircher, Blaser, Borel, Bühlmann, Burgener, Caccia, Carobbio, Cavadin, Adriano, Cavalli, Chiffelle, Christen, Columberg, Comby, de Dardel, Deiss, Dormann, Ducrot, Dupraz, Durrer, Ehler, Engelberger, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Lisbeth, Filliez, Gadlent, Goll, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Gulsan, Günter, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein, Helm, Herczog, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jutzet, Keller Christine, Köfme, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Ledergerber, Leemann, Loretan Otto, Lötcher, Maître, Marti Werner, Maspoll, Maury Pasquier, Meyer Theo, Müller-Hemmi, Nabholz, Oehrl, Ostermann, Pelli, Philipona, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmiel Walter, Sella Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Stamm Judith, Strahm, Stump, Suter, Teuscher, Theller, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widmer, Zapfl, Zbinden, Ziegler, Zwygart (113)

Dagegen stimmen – Rejettent le projet:

Aregger, Baumann Alexander, Baumberger, Binder, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, David, Dettling, Diener, Dreher, Dünki, Eberhard, Engler, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschli, Glezendanner, Grendelmeler, Gros Jean-Michel, Gusset, Gysin

Hans Rudolf, Hasler Ernst, Hegetschweller, Hess Otto, Keller Rudolf, Kunz, Leuba, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Nebiker, Raggenbass, Ruckstuhl, Ruf, Sandoz Suzette, Scheurer, Schlüer, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steiner, Stucky, Thür, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Weigelt, Widrig, Wittenwiler (63)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Egerszegi, Loeb (2)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aeppli, Alder, Bezzola, Couchepin, Eggly, Jeanprêtre, Leu, Pidoux, Pini, Randegger, Ratti, Ruffy, Scherrer Jürg, Simon, Steinegger, Steinemann, Thanel, Tschäppät, Tschopp, Wiederkehr, Wyss (21)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Leuenberger (1)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

vom 20. März 1998

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996¹⁾,
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Übergangsbestimmungen

Art. 21 Abs. 9

⁹ Dieser Artikel gilt ab 1. Januar 1995 bis zum Inkrafttreten des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997²⁾.

Art. 23

¹ Die Eisenbahngrossprojekte umfassen die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), BAHN 2000, den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.

² Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte:

- a. den vollen Ertrag der pauschalen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 21 der Übergangsbestimmungen bis zur Inkraftsetzung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gemäss Artikel 36^{quater} verwenden und dafür die Abgabesätze bis um höchstens 100 Prozent erhöhen;
- b. höchstens zwei Drittel des Ertrags der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 36^{quater} verwenden;
- c. Mineralölsteuermittel nach Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstabe c verwenden, um 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die Basislinien der NEAT zu decken;
- d. Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen, höchstens aber 25 Prozent der Gesamtaufwendungen für die NEAT, BAHN 2000 und den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz;
- e. sämtliche in Artikel 8 der Übergangsbestimmungen sowie nach Artikel 41^{ter} der Bundesverfassung und 8^{ter} der Übergangsbestimmungen festgesetzten Sätze der Mehrwertsteuer (inkl Zuschlag) um 0,1 Prozentpunkt anheben;
- f. eine ergänzende Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen vorsehen.

¹⁾ BBl 1996 IV 638

²⁾ SR ...; AS ... (BBl 1997 IV 1614)

³ Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte gemäss Absatz 1 erfolgt über einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung. Die Mittel aus den in Absatz 2 erwähnten Abgaben und Steuern werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr in den Fonds eingelegt. Der Bund kann dem Fonds Vorschüsse gewähren. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsreglement in der Form eines allgemeinverbindlichen nicht referendumpflichtigen Bundesbeschlusses.

⁴ Die vier Eisenbahngrossprojekte gemäss Absatz 1 werden in Form von allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen beschlossen. Für jedes Grossprojekt als Ganzes sind Bedarf und Ausführungsreife nachzuweisen. Beim NEAT-Projekt bilden die einzelnen Bauphasen Bestandteil des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses. Die Bundesversammlung bewilligt die erforderlichen Mittel mit Verpflichtungskrediten. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den Zeitplan.

⁵ Dieser Artikel gilt bis zum Abschluss der Bauarbeiten und der Finanzierung (Rückzahlung der Bevorschussung) der in Absatz 1 erwähnten Eisenbahngrossprojekte.

⁶ Artikel 21 Absatz 7 der Übergangsbestimmungen wird aufgehoben.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Ständerat, 20. März 1998

Der Präsident: Zimmerli

Der Sekretär: Lanz

Nationalrat, 20. März 1998

Der Präsident: Leuenberger

Der Protokollführer: Anliker

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

du 20 mars 1998

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996¹,
arrête:

I

La constitution est modifiée comme suit:

Dispositions transitoires

Art. 21, 9^e al.

⁰Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995 et a effet jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 19 décembre 1997² relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Art. 23

¹Les grands projets ferroviaires comprennent la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), RAIL 2000, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance et l'amélioration, au moyen de mesures actives et passives, de la protection contre le bruit le long des voies ferrées.

²Pour financer les grands projets ferroviaires, le Conseil fédéral peut:

- a. jusqu'à l'entrée en vigueur de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation prévue à l'article 36^{quater}, utiliser le produit total de la redevance forfaitaire sur les poids lourds prévue à l'article 21 des dispositions transitoires et à cet effet augmenter le taux de la redevance de 100 pour cent au plus;
- b. utiliser deux tiers au plus du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation prévue à l'article 36^{quater};
- c. utiliser les fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales prévu à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, pour couvrir à raison de 25 pour cent les coûts occasionnés par les lignes de base de la NLFA;
- d. prélever des fonds sur le marché des capitaux, jusqu'à concurrence de 25 pour cent au plus des coûts occasionnés par les projets de la NLFA, RAIL 2000 et le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance;

¹ FF 1996 IV 648

² RS ...; RO ... (FF 1997 IV 1414)

- e. relever de 0,1 point tous les taux de l'impôt sur la valeur ajoutée (y compris le supplément) prévus à l'article 8 des dispositions transitoires et fixés selon l'article 41^{er} de la constitution et l'article 8^{er} des dispositions transitoires;
- f. faire appel aux possibilités d'un financement complémentaire privé ou réalisé grâce à des organisations internationales.

³ Le financement des grands projets ferroviaires mentionnés au 1^{er} alinéa est assuré par un fonds juridiquement dépendant de la Confédération et doté d'une comptabilité propre. Les ressources provenant des redevances et impôts mentionnés au 2^e alinéa sont comptabilisées dans le compte financier de la Confédération et versées au fonds durant la même année. La Confédération peut accorder des avances au fonds. L'Assemblée fédérale édicte le règlement du fonds sous la forme d'un arrêté fédéral de portée générale non sujet au référendum.

⁴ Les quatre grands projets ferroviaires mentionnés au 1^{er} alinéa sont régis par des arrêtés fédéraux de portée générale. La nécessité de chaque grand projet doit être globalement établie, de même que l'état d'avancement de sa planification. Dans le cadre du projet de la NLFA, les différentes phases de la construction doivent figurer dans l'arrêté fédéral de portée générale. L'Assemblée fédérale alloue les fonds nécessaires par des crédits d'engagement. Le Conseil fédéral approuve les étapes de construction et détermine le calendrier.

⁵ Le présent article est applicable jusqu'à l'achèvement des travaux de construction et du financement (remboursement des avances) des grands projets ferroviaires mentionnés au 1^{er} alinéa.

⁶ L'article 21, 7^e alinéa, des dispositions transitoires de la constitution est abrogé.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Conseil des Etats, 20 mars 1998

Le président: Zimmerli

Le secrétaire: Lanz

Conseil national, 20 mars 1998

Le président: Leuenberger

Le secrétaire: Anliker

**Decreto federale
concernente la costruzione e il finanziamento
dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici**

del 20 marzo 1998

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 26 giugno 1996¹,
decreta:

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Disposizioni transitorie

Art. 21 cpv. 9

⁹ Il presente articolo ha effetto dal 1° gennaio 1995 sino all'entrata in vigore della legge del 19 dicembre 1997² concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.

Art. 23

¹ I grandi progetti ferroviari comprendono la nuova ferrovia transalpina (NFTA), Ferrovia 2000, il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità e il miglioramento, per mezzo di provvedimenti attivi e passivi, della protezione contro l'inquinamento fonico lungo le tratte ferroviarie.

² Per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può:

- a. fino all'entrata in vigore della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo di cui all'articolo 36^{quater}, utilizzare l'intero prodotto della tassa forfettaria sul traffico pesante di cui all'articolo 21 delle disposizioni transitorie e, a tal fine, al massimo raddoppiare le aliquote;
- b. utilizzare al massimo due terzi del prodotto della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo di cui all'articolo 36^{quater};
- c. utilizzare fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 36^{ter} capoverso 1 lettera c per coprire nella misura del 25 per cento le spese globali per le linee di base della NFTA;
- d. prelevare fondi sul mercato dei capitali, ma al massimo fino a concorrenza del 25 per cento delle spese globali della NFTA, di Ferrovia 2000 e del raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità;

¹ FF 1996 IV 551

² RS ...; RU ... (FF 1997 IV 1262)

- e. aumentare di 0,1 punti percentuali tutte le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto (supplemento compreso) di cui all'articolo 8 delle disposizioni transitorie, stabilite secondo l'articolo 41^{ter} della Costituzione federale e l'articolo 8^{ter} delle disposizioni transitorie;
- f. avvalersi di possibili sistemi di finanziamento comportanti un contributo complementare privato o realizzato grazie a organizzazioni internazionali.

³ Il finanziamento dei grandi progetti ferroviari conformemente al capoverso 1 è garantito da un fondo giuridicamente dipendente e dotato di contabilità propria. Gli introiti risultanti dalle tasse e imposte menzionate nel capoverso 2 sono contabilizzati nel conto finanziario della Confederazione e attribuiti al fondo nel medesimo anno. La Confederazione può concedere anticipi al fondo. L'Assemblea federale emana il regolamento del fondo per mezzo di un decreto federale di obbligatorietà generale non sottostante a referendum.

⁴ I quattro grandi progetti ferroviari previsti nel capoverso 1 sono decisi mediante decreti federali di obbligatorietà generale. Occorre provare la necessità e la realizzabilità di ogni grande progetto nel suo insieme. Per il progetto NFTA ogni diversa fase di costruzione è integrata nel decreto di obbligatorietà generale. L'Assemblea federale stanziava i necessari mezzi finanziari mediante crediti d'impegno. Il Consiglio federale approva le tappe dei lavori e stabilisce le scadenze.

⁵ Il presente articolo è valido fino alla conclusione dei lavori di costruzione e del finanziamento (rimborso degli anticipi) dei grandi progetti ferroviari di cui al capoverso 1.

⁶ L'articolo 21 capoverso 7 delle disposizioni transitorie è abrogato.

II

Il presente decreto sottostà al voto del popolo e dei Cantoni.

Consiglio degli Stati, 20 marzo 1998

Il presidente: Zimmerli

Il segretario: Lanz

Consiglio nazionale, 20 marzo 1998

Il presidente: Leuenberger

Il segretario: Anliker

**Bundesbeschluss
über den Bau der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Beschluss)**

Änderung vom 20. März 1998

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996¹⁾,
beschliesst:*

I

Der Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991²⁾ wird wie folgt geändert:

Art. 2 Förderungsmassnahmen

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist durch geeignete flankierende Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Art. 3

Aufgehoben

Art. 3^{bis} NEAT-Konzept

¹ Das NEAT-Konzept strebt an, die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr zu entwickeln. Bei der Ausführung ist laufend der bahntechnologische Fortschritt umzusetzen. Im Güterverkehr ist namentlich die optimale Einbindung in die europäischen Bahnkorridore für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UVK) zu verwirklichen.

² Das NEAT-Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem sowie den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard.

Art. 5

Aufgehoben

Art. 5^{bis} Finanzierte NEAT-Investitionen

Folgende Projekte des NEAT-Konzeptes sind in der Finanzierungsregelung nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung eingeschlossen:

- a. Gotthard: Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird um einen Gotthard-Basistunnel zwischen den Räumen Altdorf/Erstfeld und Bodio/Biasca, die Neubaustrecke bis in den Raum Giustizia sowie einen Ceneri-Basistunnel zwischen den Räumen Sant'Antonino/Cadenazzo und Lugano (Massagno)/Vezia einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.
- b. Lötschberg: das Netz der BLS Lötschbergbahn AG wird durch einen neuen, teilweise eingleisig ausgerüsteten Lötschberg-Basistunnel zwischen dem Raum Frutigen und dem Raum Steg/Baltschieder einschliesslich der Verknüpfungen an die Stammlinien erweitert. Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass der Anschluss an die Simplonlinie gewährleistet und ein Autoverlad möglich sind.
- c. Ostschweiz: Der Bund verbessert die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um einen neuen Zimmerberg-tunnel zwischen dem Raum Thalwil und dem Raum Littli/Baar einschliesslich der Verknüpfungen mit den Stammlinien sowie einer Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie ergänzt. Die Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau wird teilweise ausgebaut.

Art. 6–8

Aufgehoben

Art. 8^{bis} Sachplan

¹ Der Bund stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher. Der Bundesrat erlässt zu diesem Zweck einen Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes¹⁾. Darin werden zumindest festgelegt:

- a. die Verbindungen zwischen den Basistunneln am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg;
- b. die Autoverladeanlagen im Kandertal und im Rhonetal sowie deren Anschluss an die Lötschberg-Basislinie;
- c. die direkte Verbindung des Mittelwallis mit der Lötschberg-Basislinie und deren Anschluss an die Simplonlinie.

² Der Bau und die Finanzierung der unter Artikel 5^{bis} nicht erwähnten Vorhaben erfordern separate allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse.

Art. 9 Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen. Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die Verhältnisse, die mit den neuen Linien entstehen, bis spätestens zu deren Inbetriebnahme an.

*Art. 10**Aufgehoben**Art. 10^{bis} Staffelung der NEAT*

¹ Die NEAT nach den Artikeln 3–9 wird in zwei Phasen realisiert:

- a. Die erste Phase umfasst den Bau des Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg;
- b. Die zweite Phase umfasst den Bau des Ceneri-Tunnels und des Zimmerberg-Tunnels, den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Arth-Goldau sowie den Bau einer direkten Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie.

² Der Bundesrat entscheidet über den Baubeginn der zweiten Phase.

³ Das Betriebskonzept ist laufend zu optimieren und der Technologiefortschritt bei den Bahnen auszuschöpfen.

Art. 10^{ter} Weitere Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung

Die nachstehenden Eisenbahngrossprojekte nach Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden in separaten allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen geregelt:

- a. BAHN 2000,
- b. der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz,
- c. die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.

Art. 11 Abs. 1 und 5

¹ Die Vorprojekte für die neuen Linien des NEAT-Konzeptes geben Aufschluss insbesondere über die Linienführung, die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhof- und Terminalbereiche und die Kreuzungsbauwerke.

⁵ Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die Linienführung.

Art. 12 Abs. 1

¹ Die Auflageprojekte für die neuen Linien des NEAT-Konzeptes samt Nebenanlagen unterliegen dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991¹⁾ über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte.

Art. 14 Finanzierungsbedingungen

¹ Der Bund stellt den betroffenen Bahnen die benötigten Mittel in Form von marktgemäss verzinslichen oder von variabel verzinslichen bedingt rückzahlbaren Darlehen sowie in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Marktgemäss verzinsliche Darlehen dürfen höchstens bis zu 25 Prozent der Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

³ Bundesrat und Bahnen regeln die Einzelheiten der Gewährung von Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen in einer Vereinbarung.

⁴ Die Mittel aus dem Treibstoffzollertrag nach Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung werden den Bahnen à-fonds-perdu gewährt. Der Bundesrat verteilt die Mittel auf die Basislinien.

Art. 15

Aufgehoben

Art. 16 Verpflichtungskredite

Die Bundesversammlung bewilligt etappenweise mit einfachen Bundesbeschlüssen die zur Verwirklichung der Gotthard- und Lötschberg-Basislinien sowie die für den Einbezug der Ostschweiz benötigten Verpflichtungskredite.

Art. 18

Aufgehoben

Art. 19 Aufsicht und Kontrolle

¹ Der Bundesrat stellt die Aufsicht und die Kontrolle über das NEAT-Projekt sicher.

² Er kann ein Beratungsorgan einsetzen, das er mit der Beurteilung zentraler Projektaufgaben beauftragt.

Art. 20 Sachüberschrift und Abs. 3–5

Sachüberschrift: Berichterstattung und Oberaufsicht

³ Die Oberaufsicht der Bundesversammlung obliegt der NEAT-Aufsichtsdelegation. Diese setzt sich aus Mitgliedern der Finanzkommissionen, der Geschäftsprüfungskommissionen und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammen. Der NEAT-Aufsichtsdelegation stehen im Rahmen dieses Beschlusses die Rechte und Pflichten gemäss Artikel 47^{quater} und Artikel 50 des Geschäftsverkehrsgesetzes¹⁾ zu.

⁴ Die Finanzkommissionen, die Geschäftsprüfungskommissionen und die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte bezeichnen je zwei Mitglieder in die NEAT-Aufsichtsdelegation. Der Vorsitz wechselt jährlich zwischen einem Mitglied des Nationalrates und des Ständerates. Im übrigen konstituiert sich die NEAT-Aufsichtsdelegation selbst.

⁵ Die NEAT-Aufsichtsdelegation legt den Finanzkommissionen, den Geschäftsprüfungskommissionen und den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte jährlich einen Bericht über ihre Aufsichtstätigkeit vor.

Art. 22 Abs. 3

Aufgehoben

II

Änderung bisherigen Rechts:

Der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986¹⁾ betreffend das Konzept BAHN 2000 wird wie folgt geändert:

Art. 3a

¹ Der Bund stellt den betroffenen Bahnen die benötigten Mittel in Form von marktgemäss verzinslichen oder von variabel verzinslichen bedingt rückzahlbaren Darlehen zur Verfügung.

² Marktgemäss verzinsliche Darlehen dürfen höchstens bis zu 25 Prozent der Projektkosten (einschliesslich der Kapitalkosten) gewährt werden. Diese Darlehen werden in der Bestandesrechnung verbucht. Bis zur Inbetriebnahme von Bauabschnitten werden die Darlehenszinsen aktiviert und verzinst.

³ Bundesrat und Bahnen regeln die Einzelheiten der Gewährung von Darlehen in einer Vereinbarung.

III

Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

² Er wird vom Bundesrat in Kraft gesetzt, wenn der Bundesbeschluss vom 20. März 1998²⁾ über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs von Volk und Ständen angenommen worden ist.

B

**Arrêté fédéral
relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse
à travers les Alpes
(Arrêté sur le transit alpin)**

Modification du 20 mars 1998

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996¹,
arrête:*

I

L'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991² est modifié comme suit:

Art. 2 Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des buts figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), des mesures d'appoint appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Art. 3

Abrogé

Art. 3^{bis} Projet de la NLFA

¹ Le projet de la NLFA vise à faire de la Suisse une plaque tournante du trafic voyageurs européen à haute vitesse. Les derniers progrès technologiques seront appliqués à sa réalisation. S'agissant du transport de marchandises, les axes du transport combiné non accompagné seront intégrés de façon optimale dans les corridors de fret européens.

² Le projet de la NLFA prévoit l'aménagement des lignes de transit du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon en tant que système global et l'amélioration du raccordement de la Suisse orientale à l'axe du Saint-Gothard.

Art. 5

Abrogé

Art. 5^{bis} Investissements financés de la NLFA

Les projets suivants de la NLFA sont inclus dans le financement prévu à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution:

- a. Saint-Gothard: Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît du tunnel de base du Saint-Gothard entre les régions d'Altdorf/Erstfeld et de Bodio/Biasca, d'une nouvelle ligne jusqu'à la région de Giustizia, ainsi que du tunnel de base du Monte Ceneri reliant la région de Sant'Antonino/Cadenazzo à celle de Lugano (Massagno)/Vezia y compris les raccordements aux lignes existantes. Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins;
- b. Loetschberg: Le réseau de la Société BLS Chemins de fer du Loetschberg SA s'accroît du tunnel de base du Loetschberg, en partie à voie unique, reliant la région de Frutigen à celle de Steg/Baltschieder y compris les raccordements aux lignes existantes. La nouvelle ligne doit être conçue de manière à garantir le raccordement à la ligne du Simplon et à rendre possible le chargement des véhicules routiers;
- c. Suisse orientale: La Confédération améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété par le nouveau tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Litti/Baar, y compris les raccordements aux lignes existantes, et par une liaison entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et celle du Saint-Gothard. Le tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau est partiellement amélioré.

Art. 6 à 8

Abrogés

Art. 8^{bis} Plan sectoriel

¹ La Confédération coordonne les projets pour réaliser un ensemble cohérent. A cette fin, le Conseil fédéral édicte un plan sectoriel au sens de l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire³. Ce plan comprend au moins:

- a. les liaisons entre les tunnels de base du Saint-Gothard, du Monte Ceneri et du Zimmerberg;
- b. les installations de chargement des véhicules routiers dans les vallées de la Kander et du Rhône ainsi que le raccordement à la ligne de base du Loetschberg;
- c. la liaison directe du Valais central avec la ligne de base du Loetschberg et le raccordement de cette ligne au tunnel du Simplon.

² La réalisation et le financement des projets qui ne sont pas mentionnés à l'article 5^{bis} sont régis par des arrêtés fédéraux de portée générale distincts.

Art. 9 Adaptation du réseau ferroviaire existant

La Confédération assure en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les entreprises de chemins de fer privées. Les CFF et les entreprises de chemins de fer privées concernées adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes au plus tard lors de la mise en service de celles-ci.

Art. 10

Abrogé

Art. 10^{bis} Echelonnement de la NLFA

La NLFA prévue aux articles 3 à 9 est réalisée en deux phases:

- a. la première phase comprend la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg;
- b. la deuxième phase comprend la construction des tunnels du Monte Ceneri et du Zimmerberg, l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau, ainsi que la construction d'une liaison directe entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et celle du Saint-Gothard.

² Le Conseil fédéral fixe le début des travaux de la deuxième phase.

³ Le plan d'exploitation sera optimisé et tiendra compte des derniers progrès technologiques dans le domaine ferroviaire.

Art. 10^{ter} Autres grands projets ferroviaires prévus à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution

Sont définies par la voie d'arrêtés fédéraux de portée générale distincts les modalités de réalisation des grands projets ferroviaires suivants, prévus à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution:

- a. RAIL 2000;
- b. le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance;
- c. l'amélioration, au moyen de mesures actives et passives, de la protection contre le bruit le long des voies ferrées.

Art. 11, 1^{er} et 5^e al.

¹ Les avant-projets des nouvelles lignes du projet NLFA indiquent en particulier le tracé, les points de raccordement, la superficie des gares et des terminaux ainsi que les ouvrages de croisement.

² Les avant-projets doivent être approuvés par le Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé.

Art. 12, 1^{er} al.

¹ L'arrêté fédéral du 21 juin 1991⁴ sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du projet NLFA, ouvrages annexes compris.

Art. 14 Conditions de financement

¹ La Confédération met les moyens nécessaires à la disposition des entreprises de chemins de fer concernées sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables, ainsi que sous la forme de contributions à fonds perdu.

² Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 pour cent au plus du coût du projet (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

³ Le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer règlent les modalités de l'octroi des prêts et des contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

⁴ Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants prévus à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, de la constitution sont octroyés aux entreprises de chemins de fer à fonds perdu. Le Conseil fédéral répartit les fonds entre les lignes de base.

Art. 15

Abrogé

Art. 16 Crédits d'engagement

L'Assemblée fédérale accorde par étapes, au moyen d'arrêtés fédéraux simples, les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg ainsi qu'à l'intégration de la Suisse orientale.

Art. 18

Abrogé

Art. 19 Surveillance et contrôle

¹ Le Conseil fédéral assure la surveillance et le contrôle du projet de la NLFA.

² Il peut charger un organe consultatif de l'évaluation de questions essentielles relatives au projet.

Art. 20 Rapport et haute surveillance

Titre, 3^e à 5^e al.

³ La haute surveillance de l'Assemblée fédérale est exercée par la délégation de surveillance de la NLFA. Celle-ci est constituée de membres des commissions des finances, des commissions de gestion et des commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres. Dans le cadre du présent arrêté, la délégation de surveillance de la NLFA exerce les droits et observe les devoirs inscrits aux articles 47^{quater} et 50 de la loi sur les rapports entre les Conseils⁵.

⁴ Les commissions des finances, les commissions de gestion et les commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres délèguent chacune deux de leurs membres à la délégation de surveillance de la NLFA. La présidence est exercée pendant un an à tour de rôle par un député du Conseil national et par un député du Conseil des Etats. Pour le reste, la délégation se constitue elle-même.

⁵ La délégation de surveillance de la NLFA fait annuellement rapport sur la surveillance qu'elle exerce aux commissions des finances, aux commissions de gestion et aux commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres.

Art. 22, 3^e al.

Abrogé

II

Modification du droit en vigueur

L'arrêté fédéral du 19 décembre 1986⁶ relatif au projet RAIL 2000 est modifié comme suit:

Art. 3a

¹ La Confédération met à la disposition des entreprises de chemins de fer concernées les moyens nécessaires sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables.

² Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 pour cent au plus du coût du projet (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

³ Le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer règlent les modalités de l'octroi des prêts et des contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

III

Référendum et entrée en vigueur

¹ Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

² Il sera mis en vigueur par le Conseil fédéral dès que l'arrêté fédéral du 20 mars 1998⁷ relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics aura été accepté par le peuple et les cantons.

B

**Decreto federale
concernente la costruzione di una ferrovia
transalpina**

(Decreto sul transito alpino)

Modifica del 20 marzo 1998

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 26 giugno 1996¹
decreta:

I

Il decreto del 4 ottobre 1991² sul transito alpino è modificato come segue:

Art. 2 **Provvedimenti promozionali**

Per promuovere la realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 1 e conseguire un esercizio ottimale della nuova linea ferroviaria transalpina (NFTA), si adotteranno adeguate misure collaterali affinché il transito delle merci attraverso le Alpi avvenga per principio su rotaia.

Art. 3

Abrogato

Art. 3^{bis} **Programma NFTA**

¹ Il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. A tale fine vanno applicati in permanenza gli sviluppi tecnologici in campo ferroviario. Nel traffico merci occorre in particolare integrare in modo ottimale il trasporto combinato non accompagnato (TC NA) nei corridoi ferroviari europei.

² Il programma NFTA include gli assi di transito del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione come sistema globale nonché un miglior raccordo della Svizzera orientale all'asse di transito del San Gottardo.

Art. 5

Abrogato

Art. 5^{bis} **Investimenti della NFTA finanziati**

Il finanziamento previsto dall'articolo 23 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale include i seguenti progetti della NFTA:

- a. San Gottardo: la rete delle Ferrovie federali svizzere (FFS) è completata con una galleria di base del San Gottardo tra l'area di Altdorf/Erstfeld e quella di Bodio/Biasca, con una nuova linea fino alla regione della Giustizia e con una galleria di base del Ceneri tra le aree di S. Antonino/Cadenazzo e Lugano (Massagno)/Vezia, compresi i raccordi alle linee esistenti. Il raccordo con i cantieri della Surselva avviene mediante la rete ferroviaria esistente, che va potenziata in funzione dei relativi bisogni.
- b. Lötschberg: la rete della BLS Lötschbergbahn AG è completata con una nuova galleria di base del Lötschberg, in parte a binario unico, che allaccia l'area di Frutigen a quella di Steg/Baltschieder, compresi i raccordi alle linee esistenti. La nuova linea deve essere concepita in modo tale da garantire il raccordo alla linea del Sempione e rendere possibile il carico degli autoveicoli.
- c. Svizzera orientale: la Confederazione migliora il collegamento della Svizzera orientale alla linea del San Gottardo. A tale scopo la rete delle FFS è segnatamente completata con una nuova galleria dello Zimmerberg tra l'area di Thalwil e quella di Litti/Baar, compresi i raccordi alle linee esistenti, nonché con un collegamento fra la linea che costeggia la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo. La tratta fra San Gallo e Arth-Goldau viene in parte potenziata.

Art. 6-8

Abrogati

Art. 8^{bis} Piano settoriale

¹ La Confederazione coordina i progetti per farne un insieme coerente. A tale scopo il Consiglio federale emana un piano settoriale conformemente all'articolo 13 della legge sulla pianificazione del territorio³. Nel piano dovranno figurare almeno:

- a. i collegamenti tra le gallerie di base del San Gottardo, del Ceneri e dello Zimmerberg;
- b. gli impianti di carico degli autoveicoli nelle valli della Kander e del Rodano, nonché il loro raccordo alla linea di base del Lötschberg;
- c. il collegamento diretto tra il Vallese centrale e la linea di base del Lötschberg e il suo raccordo alla linea del Sempione.

² La realizzazione e il finanziamento dei progetti non menzionati nell'articolo 5^{bis} sono disciplinati da singoli decreti federali di obbligatorietà generale.

Art. 9 Adattamento alla rete ferroviaria esistente

La Confederazione assicura in tempo utile il potenziamento delle vie d'accesso alle trasversali alpine nell'Altipiano centrale e nelle parti meridionali del Paese e ne regola il finanziamento; provvede al coordinamento con le ferrovie private. Le FFS e le ferrovie private interessate adattano le proprie reti alle condizioni risultanti dalle nuove linee entro la messa in servizio di quest'ultime.

Art. 10

Abrogato

Art. 10^{bis} Scadenze della NFTA

¹ La NFTA di cui agli articoli 3-9 è realizzata in due fasi:

- a. la prima fase comprende la costruzione delle gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg;
- b. la seconda fase comprende la costruzione delle gallerie del Ceneri e dello Zimmerberg, la sistemazione della tratta tra San Gallo e Arth-Goldau, nonché la costruzione di un collegamento diretto tra la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo.

² Il Consiglio federale stabilisce la data di inizio dei lavori della seconda fase.

³ Il programma di esercizio va ottimizzato, tenendo conto dei progressi tecnologici in campo ferroviario.

Art. 10^{ter} Altri grandi progetti ferroviari previsti dall'articolo 23 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale

Per mezzo di singoli decreti federali di obbligatorietà generale sono definite le modalità di realizzazione dei seguenti grandi progetti ferroviari previsti dall'articolo 23 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale:

- a. Ferrovia 2000;
- b. il raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità;
- c. il miglioramento, per mezzo di provvedimenti attivi e passivi, della protezione contro l'inquinamento fonico lungo le tratte ferroviarie.

Art. 11 cpv. 1 e 5

¹ I progetti preliminari delle nuove linee del programma NFTA ragguagliano in particolare in merito al tracciato, ai punti di raccordo, alle dimensioni delle aree delle stazioni e dei terminali nonché alle opere di incrocio.

⁵ I progetti preliminari devono essere approvati dal Consiglio federale. Esso determina il tracciato.

Art. 12 cpv. 1

¹ I progetti messi in consultazione concernenti le nuove linee del progetto NFTA, comprese le opere annesse, sottostanno al decreto federale del 21 giugno 1991⁴ concernente la procedura d'approvazione dei piani per i grandi progetti ferroviari.

Art. 14 Condizioni di finanziamento

¹ La Confederazione mette a disposizione delle ferrovie interessate i mezzi necessari sotto forma di mutui soggetti a interessi di mercato o a tasso variabile e rimborso condizionato, nonché sotto forma di contributi a fondo perso.

² I mutui soggetti a interessi di mercato possono essere concessi al massimo fino al 25 per cento dei costi del progetto (compresi i costi del capitale). Detti mutui sono contabilizzati nel bilancio. I loro interessi sono capitalizzati e remunerati fino all'entrata in servizio delle tratte.

³ Il Consiglio federale e le ferrovie disciplinano nel quadro di un accordo i dettagli della concessione dei mutui e dei contributi a fondo perso.

⁴ I fondi provenienti dal prodotto dei dazi sui carburanti di cui all'articolo 36^{ter} capoverso 1 lettera c della Costituzione federale sono concessi a fondo perso alle ferrovie. Il Consiglio federale li ripartisce tra le linee di base.

Art. 15

Abrogato

Art. 16 **Crediti d'impegno**

L'Assemblea federale stanziava per tappe, con decreti federali semplici, i crediti d'impegno necessari per la realizzazione delle linee di base del San Gottardo e del Lötschberg nonché per l'integrazione della Svizzera orientale.

Art. 18

Abrogato

Art. 19 **Sorveglianza e controllo**

¹ Il Consiglio federale assicura la sorveglianza e il controllo del progetto NFTA.

² Può insediare un organo consultivo incaricato della valutazione di questioni centrali del progetto.

Art. 20, Titolo e cpv. 3-5

Rendiconto e alta vigilanza

³ L'alta vigilanza dell'Assemblea federale è esercitata dalla delegazione di vigilanza della NFTA. Questa è composta di membri delle Commissioni delle finanze, delle Commissioni della gestione e delle Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni delle due Camere. Nel quadro del presente decreto la delegazione di vigilanza della NFTA esercita i diritti e osserva i doveri stabiliti dagli articoli 47^{quater} e 50 della legge sui rapporti fra i Consigli⁵.

⁴ Le Commissioni delle finanze, le Commissioni della gestione e le Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni delle due Camere nominano ognuna due loro membri nella delegazione di vigilanza della NFTA. La presidenza è esercitata per un anno, a turno, da un deputato del Consiglio nazionale e da un deputato del Consiglio degli Stati. Per il resto, la delegazione si costituisce autonomamente.

⁵ La delegazione di vigilanza della NFTA presenta ogni anno un rapporto sulla sua attività di vigilanza alle Commissioni delle finanze, alle Commissioni della gestione e alle Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni delle due Camere.

Art. 22 cpv. 3

Abrogato

II

Modifica del diritto vigente

Il decreto federale del 19 dicembre 1986⁶ concernente il progetto Ferrovia 2000 è modificato come segue:

Art. 3a

¹ La Confederazione mette a disposizione delle ferrovie interessate i mezzi necessari sotto forma di mutui soggetti a interessi di mercato o a tasso variabile e rimborso condizionato.

² I mutui soggetti a interessi di mercato possono essere concessi al massimo fino al 25 per cento dei costi del progetto (compresi i costi del capitale). Detti mutui sono contabilizzati nel bilancio. I loro interessi sono capitalizzati e remunerati fino all'entrata in servizio delle tratte.

³ Il Consiglio federale e le ferrovie disciplinano nel quadro di un accordo i dettagli della concessione dei mutui.

III

Referendum ed entrata in vigore

¹ Il presente decreto, di obbligatorietà generale, sottostà al referendum facoltativo.

² Viene messo in vigore dal Consiglio federale appena che il decreto federale del 20 marzo 1998⁷ concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici sarà stato accettato da popolo e Cantoni.

Consiglio degli Stati, 20 marzo 1998

Il presidente: Zimmerli

Il segretario: Lanz

Consiglio nazionale, 20 marzo 1998

Il presidente: Leuenberger

Il segretario: Anliker

Data di pubblicazione: 31 marzo 1998⁸

Termine di referendum: 9 luglio 1998

C

**Bundesbeschluss
über den ersten Gesamtkredit
für die Verwirklichung der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Finanzierungsbeschluss)**

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 16 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991¹⁾ über den
Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss),
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

Für die Projektierung, Vorbereitung und Verwirklichung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale wird ein erster Gesamtkredit von insgesamt 1596 Millionen Franken (Preisbasis Okt. 1991) bewilligt und auf die folgenden Objekte aufgeteilt:

a.	Gotthard-Basislinie (Schweizerische Bundesbahnen)	in Mio. Fr.
	Projektierung und Bauvorbereitung	500
b.	Lötschberg-Basislinie (Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS)	
	Projektierung- und Bauvorbereitung	250
c.	Einbezug der Ostschweiz	
	1. Planung der Verbindung Ostschweiz-Gotthard	50
	2. Zimmerberglinie	713
	3. teilweiser Ausbau der Strecke St. Gallen-Pfäffikon (SZ)	83

Art. 2

Der Bundesrat ist befugt:

- innerhalb des Gesamtkredites nach Artikel 1 einen Verpflichtungskredit zu Lasten eines anderen geringfügig zu erhöhen;
- einzelne der unter Artikel 1 bewilligten Verpflichtungskredite im Rahmen ihrer Zweckbestimmung nach Teilobjekten zu untergliedern.

Art. 3

Es werden aufgehoben:

- Der Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991¹⁾ über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale;
- der Bundesbeschluss vom 26. September 1991²⁾ über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

Art. 4

Die beim Vollzug der aufgehobenen Finanzierungsbeschlüsse eingegangenen Verpflichtungen und geleisteten Zahlungen werden dem in Artikel 1 bewilligten Gesamtkredit belastet.

Art. 5

¹⁾ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

²⁾ Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss über die Änderung des Alpentransit-Beschlusses vom ...³⁾ in Kraft.

C

Projet

**Arrêté fédéral
relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation
de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes**
(Arrêté sur le financement du transit alpin)

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 16 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin);
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996²⁾,

arrête:

Article premier

Un premier crédit d'ensemble de 1596 millions de francs (prix d'octobre 1991) est alloué pour la planification, la préparation et la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes et réparti entre les objets suivants:

	En mio. de fr.
a. Ligne de base du Saint-Gothard (Chemins de fer fédéraux) Planification et préparation des travaux	500
b. Ligne de base du Lötschberg (Société du chemin de fer des Alpes bernoises, BLS) Planification et préparation des travaux	250
c. Raccordement de la Suisse orientale	
1. Planification du raccordement Suisse orientale-Saint-Gothard	50
2. Ligne du Zimmerberg	713
3. Aménagement partiel du tronçon Saint-Gall-Pfäffikon (SZ)	83

Art. 2

Le Conseil fédéral est autorisé:

- a. à augmenter légèrement, dans les limites du crédit d'ensemble cité à l'article 1^{er}, un crédit d'engagement au détriment d'un autre;
- b. à répartir, dans le cadre de leur affectation, certains des crédits d'engagement octroyés selon l'article 1^{er} entre des objets partiels.

Art. 3

¹ Sont abrogés:

- a. l'arrêté fédéral du 1^{er} octobre 1991¹⁾ concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes;
- b. l'arrêté fédéral du 26 septembre 1991²⁾ sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

² Les engagements pris et les versements effectués dans le cadre de l'accomplissement des arrêtés abrogés relatifs au financement sont imputés au crédit d'ensemble selon l'article 1^{er},

Art. 4

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

² Il entre en vigueur en même temps que la modification du . . .³⁾ de l'arrêté sur le transit alpin.

**Decreto federale
concernente il primo credito globale
per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina
(Decreto sul finanziamento del transito alpino)**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 16 del decreto federale del 4 ottobre 1991¹⁾ concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino);
visto il messaggio del Consiglio federale del 26 giugno 1996²⁾,

decreta:

Art. 1

Per la progettazione, la preparazione e la realizzazione della nuova ferrovia transalpina viene concesso un primo credito globale pari a 1596 milioni di franchi (base dei prezzi ottobre 1991), suddiviso tra i seguenti oggetti:

a.	Linea di base del San Gottardo (Ferrovie federali svizzere)	in mio di fr.
	Progettazione e preparativi per la costruzione	500
b.	Linea di base del Lötschberg (Società ferroviaria delle Alpi bernesi BLS)	
	Progettazione e preparativi per la costruzione	250
c.	Integrazione della Svizzera orientale	
	1. Pianificazione del raccordo Svizzera orientale - San Gottardo	50
	2. Linea dello Zimmerberg	713
	3. Potenziamento parziale della tratta San Gallo - Pfäfersikon (SZ)	83

Art. 2

Il Consiglio federale è autorizzato:

- ad aumentare leggermente, nei limiti del credito globale di cui all'articolo 1, un credito d'impegno a scapito di un altro;
- a suddividere tra oggetti parziali singoli crediti d'impegno concessi secondo l'articolo 1, nell'ambito della loro destinazione vincolata.

Art. 3

Sono abrogati:

- il decreto federale del 1° ottobre 1991¹⁾ concernente il credito globale per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina;
- il decreto federale del 26 settembre 1991²⁾ concernente il finanziamento dell'integrazione della Svizzera orientale nel progetto di ferrovia transalpina.

Art. 4

Gli impegni presi e i pagamenti effettuati nell'esecuzione dei decreti di finanziamento abrogati sono imputati al credito globale concesso nell'articolo 1.

Art. 5

¹⁾ Il presente decreto, che non è di obbligatorietà generale, non sottostà al referendum.

²⁾ Entra in vigore contemporaneamente al decreto federale del ...³⁾ concernente la modifica del decreto sul transito alpino.