

Ce qui est certain, c'est que le dernier mot qui a été donné par notre autorité et avec l'autorité du Tessin aux responsables de Von Roll, c'est qu'ils mettent tout en oeuvre pour éviter la réalisation de leur plan ou, s'ils n'y parviennent pas, qu'ils mettent tout en oeuvre, de leur côté, car il y a une responsabilité morale, pour éviter le désastre. Sur ce point les discussions vont bon train.

Nous avons constitué, avec le gouvernement du Tessin, un groupe de travail auquel la Confédération, par l'Ofiamt, est associée. Mais vous comprendrez que si dans la réponse écrite du Conseil fédéral ou que si dans le commentaire oral que j'en fais maintenant devant vous, j'en venais à dire que la Confédération va mettre en place tous les dispositifs salvateurs possibles, du même coup je dégoûterais l'ardeur, la volonté et la responsabilité qui sont dans le camp de Von Roll, en substituant la Confédération au rôle que l'entreprise doit jouer et aux formules qu'elle doit trouver. C'est ça l'explication claire et formelle de ce que vous avez pu trouver comme insuffisamment motivant, insuffisamment engagé dans la réponse du Conseil fédéral à votre intervention.

M. Carobbio m'a posé trois questions: êtes-vous prêt à être plus précis et à demander à Von Roll de différer la fermeture? La réponse, je l'ai donnée, nous continuons d'insister dans cette direction. S'agissant du chômage partiel, toute solution doit être trouvée qui permette une poursuite éventuelle de l'activité au-delà du 31 décembre de cette année. Enfin, s'agissant de la troisième question, applicable aux travailleurs, l'application des nouvelles conditions de l'«arrêté Bonny bis» ou de la LIM doit être envisagée dans les meilleurs délais.

A M^{me} Brunner Christiane, je dis que la Confédération soutiendra des projets issus de la région et du canton d'une manière subsidiaire dans le cadre de l'«après-arrêté Bonny» et des autres mesures de politique régionale, mais que ce n'est évidemment pas la Confédération, en l'espèce, qui peut initier de tels projets.

A MM. Pini et Maspoli, qui se sont exprimés avec une fougue et une indignation que je comprends, je dirai qu'une législation spéciale en l'occurrence ne se justifie pas, mais qu'en revanche l'utilisation maxima de la législation et de la réglementation possibles sera faite.

J'arrive, précisément, à l'exemple crucial de ce que peut signifier une intervention d'Etat artificielle, bricolée et contre nature avec les questions que m'a posées M. Borradori, et en même temps elles répondent aux interventions de MM. Maspoli et Pini. Il a dit: «On a bien trouvé le moyen de soutenir Saurer, tout d'abord, et de soutenir l'horlogerie ensuite.» Eh bien, je vous signale que si on a acheté, en effet, en anticipant la commande, des camions à Saurer – j'étais président de la commission militaire du Conseil national, à l'époque –, cela n'a pas empêché la disparition pure et simple de l'entreprise dans des délais à peine plus longs que ceux qui avaient été annoncés. On ne soutient pas artificiellement, par des commandes d'Etat tout simplement anticipées, une industrie.

Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, ce serait encore plus difficile, car l'usine Monteforno produit pour l'essentiel du fer à béton, lequel se prête mal à des achats publics, lequel se prête mal aussi à des recherches d'innovations technologiques ou à des recherches de diversification de production. Il faut bien le dire, sur cette base, il n'y a pas d'engagements très ouverts; au contraire, c'est un monoproduit dont on sait qu'il appelle le moins à un surcroît de technologie et qu'il est produit en trop grandes quantités vu la formidable concurrence dans le secteur sidérurgique aujourd'hui.

Quant à l'horlogerie, elle a perdu un tiers des places de travail, un tiers des emplois – et même davantage, me souffle l'ancien maire de La Chaux-de-Fonds –, et en réalité l'aide qui lui a été apportée n'est rien d'autre que l'aide dont nous avons parlé ce matin. Il n'y a eu aucune aide spécifique, aucune intervention, pas plus d'ailleurs qu'il n'y en a eu dans le secteur des textiles, qui a dû s'adapter, se modeler à la situation économique nouvelle, plutôt que nous ne la laissions artificiellement dans l'illusion d'obtenir un soutien de l'Etat.

J'aimerais, en terminant, vous dire que nous observons, pas seulement de Berne, mais sur le terrain, l'évolution de la situation, que nous sommes en contact, d'une manière perma-

nente, avec le gouvernement du canton, avec l'entreprise, et que nous ferons le maximum de ce qui est possible pour sauver la situation. A supposer que cela ne soit pas possible, compte tenu d'un contexte formidablement hostile économiquement, tout sera entrepris pour que le drame quasi programmé ne tourne pas au drame réalisé, mais que par solidarité le sort de Monteforno, celui de ses ouvriers et de ses familles soit pris en compte par l'Etat non pas d'une manière artificielle économiquement, mais par solidarité au moyen d'un appui et d'une recherche de solutions de remplacement.

93.057

Vereinalinie. Zusatzkredit

Ligne de la Vereina. Crédit additionnel

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 30. Juni 1993 (BBl III 205)

Message et projet d'arrêté du 30 juin 1993 (FF III 201)

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Schmid Peter, Diener, Steiger Hans)

Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, eine Änderung des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1986 über die Vereinabahn vorzuschlagen, damit es möglich wird:

- einstweilen nur eine Bahnverbindung für Personenverkehr (evtl. mit beschränkter Autoverlademöglichkeit) zu bauen;
- die weiteren Kosten für den Vollausbau des Autotransports mit Treibstoffzollgeldern zu finanzieren.

Der Bundesbeitrag soll weiterhin an die Auflage gebunden sein, dass an die Flüelastrasse Davos-Susch keine Bundesbeiträge mehr für Ausbauten zum Zwecke der Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit gewährt werden.

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Schmid Peter, Diener, Steiger Hans)

Entrer en matière et renvoyer l'objet au Conseil fédéral

avec pour mandat de proposer une modification de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1986 relatif au chemin de fer de la Vereina, afin de permettre:

- de ne construire pour l'instant qu'une liaison ferroviaire pour le transport de voyageurs (év. avec possibilité limitée de chargement d'automobiles);
- de financer les frais afférents à la pleine extension de la ligne en vue d'un transport d'automobiles au moyen du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Le versement d'une contribution par la Confédération devrait être assorti d'une condition excluant l'octroi d'autres contributions fédérales aux extensions du tronçon routier de la Flüela Davos-Susch dans le but d'augmenter sa capacité au d'améliorer sa sécurité en hiver.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Ich beantrage Ihnen namens der Kommissionsmehrheit Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates auf Gewährung eines Zusatzkredites von insgesamt 33 Millionen Franken, d. h., 28 Millionen Franken gehen zu Lasten des Bundes, 5 Millionen Franken zu Lasten des Kantons Graubünden.

Gestatten Sie mir im voraus eine persönliche Feststellung. Ich hatte Gelegenheit, der Verkehrskommission anzugehören, als der Kredit für diese Vereinalinie beschlossen wurde. Ich erinnere mich noch ganz gut, dass das Geschäft in unserem Rat umstritten war und letztlich nur eine relativ schwache Mehrheit

fand. Namentlich die Ausgestaltung der rollenden Strasse war umstritten, und das Ja des Parlamentes, beider Kammern, war nur zu erreichen, weil damit die definitive Verpflichtung verbunden war, den Flüelapass nicht weiter auszubauen und auch im Winter nicht mehr offenzuhalten. Ich möchte sogar noch weiter gehen und klar und deutlich feststellen, dass damals dieser Vereinakredit sogar gegen den Willen Betroffener beschlossen wurde. Ich erinnere mich noch gut an die Auseinandersetzungen gerade mit den Opponenten aus der betroffenen Region.

Eine erste Feststellung. Wenn heute behauptet wird – namentlich konnten Sie das einer Publikation der Gemeinde Klosters entnehmen –, dass der wintersichere Ausbau des Flüelapasses wieder ein Thema wäre, falls dieser Zusatzkredit nicht in der ganzen Höhe beschlossen würde: Dem kann und darf nicht so sein, weil sonst das Grundmuster des Vereinaprojektes an und für sich gefährdet oder ein Verstoss gegen Treu und Glauben festzustellen wäre, vor allem gegen den Willen der Mehrheit des Parlamentes, die damals diesen Entscheid fällte. Als wir damals den Vereinakredit bewilligten, standen wir unter dem Eindruck der Kostenüberschreitung beim Furkatunnel. Dort waren 330 Prozent der ursprünglich bewilligten Kosten zu verzeichnen; in der Zwischenzeit ist noch die Sache mit der unterirdischen Führung der Centovalleibahn dazugekommen. Auch dort stellten wir erst mit der definitiven Schlussabrechnung oder mindestens erst kurz zuvor fest, dass massive Kreditüberschreitungen vorhanden waren.

Wir gelobten damals schon, so etwas dürfe nicht mehr passieren. Wir haben vom damaligen Departementsvorsteher, Herrn Bundesrat Schlumpf, verlangt, dass die volle Kostenwahrheit «auf den Tisch» müsse.

Bundesrat Schlumpf versicherte – unter anderem im Ständerat gegenüber Herrn Otto Schoch –, dass die von Herrn Schoch geäusserten, massiven Bedenken nicht zu belegen seien und mit dem gesamten Kredit auch die volle Kostenwahrheit transparent «auf dem Tisch» des Parlamentes liege. In der Zwischenzeit haben wir es – nach den Lehren bei anderen Kreditüberschreitungen und namentlich im Bereiche grosser Projekte der Bahninfrastruktur – dem zuständigen Departement übertragen, ein departementsinternes Controlling einzuführen. Dies einmal aus dem einfachen Grunde, weil die Feststellung der Kostenwahrheit ein laufender Prozess sein muss und es nicht mehr vorkommen darf und soll, dass die volle Kostenwahrheit erst mit der Schlussabrechnung «auf den Tisch» kommt.

Wir haben dieses departementsinterne Controlling aber auch aus anderen Gründen eingeführt: Vor allem weil wir wissen, dass es weit besser ist, aus räumlicher und politischer Distanz entsprechende Bauvorhaben kostenmässig, kontrollmässig zu begleiten. Damit soll gewährleistet werden – ich habe das bereits angetönt –, dass Kostenüberschreitungen zu einem Zeitpunkt bekanntwerden, wo noch ein gewisser Handlungsspielraum besteht. Dieses System bewährt sich ausgezeichnet. Im vorliegenden Fall können Sie klar und deutlich feststellen, dass beim Vereinaprojekt Kostenüberschreitungen bei den Zubringerstrecken im jetzigen Moment bekanntwerden, wo politisch noch gehandelt werden kann. Das Departement hat richtigerweise zuhänden des Parlamentes eine sofortige und vertretbare Verzichtplanung eingeleitet.

Verzichtplanung ist nichts anderes, als dass man zum jetzigen Zeitpunkt feststellt, wo kostenmässige Einsparungsmöglichkeiten bestehen, wo im Bereich der vorgesehenen Infrastruktur auf einige Vorhaben verzichtet werden kann, ohne dass der Grundgehalt und das Konzept an und für sich gefährdet werden.

Alle anderslautenden Meinungen, z. B. mit dieser Verzichtplanung würde das gesamte Projekt in Frage gestellt oder dessen Wirksamkeit heruntergesetzt, entsprechen nicht den Tatsachen. Es kommt dazu, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Gelegenheit hatte, den Oberbauleiter im Bereich des eigentlichen Vereinatunnels – wir sprechen ja jetzt bei den Kostenüberschreitungen nur von den Zubringerstrecken –, Herrn Amberg, anzuhören. Herr Amberg hat uns versichert – und wir haben keinen Grund anzunehmen, dass diese Zusicherung nicht zutrifft –, dass mit Kosteneinsparun-

gen in der Höhe von rund 30 Millionen Franken gerechnet werden könne, falls die Bauarbeiten im Hauptstollen wie bisher fortschreiten würden. Politisch gedacht (das ist jetzt wieder unsere Auffassung) sollen diese 30 Millionen Franken dann durchaus zum Zeitpunkt, da diese Kosteneinsparung realisiert werden kann – was wir alle hoffen –, in den Bereichen eingesetzt werden, die zurzeit nicht realisiert werden können. Allerdings muss ich gleich einschränken, dass es dann Sache des Departementes, des Bundesrates und vermutlich auch des Parlamentes ist, am Tag x festzustellen, ob sie das wollen oder nicht. Meine Meinung ist jetzt rein als eine mögliche Perspektive zu betrachten.

Wenn wir jetzt über diesen Zusatzkredit respektive über dessen Höhe diskutieren, müssen wir uns im klaren darüber sein, dass wir mit der Einrichtung des departementsinternen Kontrollinstrumentes natürlich nicht nur technisch, sondern auch politisch gefordert sind. Könnten Sie sich vorstellen, dass wir zu einem früheren Zeitpunkt verlangten, ein solches externes Kontrollinstrument zu installieren, und dass wir dann – wenn es funktioniert, wenn die Kostenüberschreitung zu einem richtigen, auch politisch vernünftigen Zeitpunkt festgestellt wird – völlig anders beschliessen würden, als das von uns verlangte Kontrollinstrument es feststellt?

Sie müssen sich vorstellen, was dies politisch bedeuten kann! Es geht nicht an, dass wir unsere eigenen Instrumentarien verlassen respektive die Empfehlungen nicht befolgen: Wir dürfen doch nicht so blauäugig sein und glauben, dass das dann in anderen Bereichen, wo auch Kostenkontrolle notwendig ist – nicht nur im jetzt betroffenen Departement –, funktionieren soll! Dies würde doch im Wissen – oder mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Annahme – geschehen, dass das Parlament dann die erfolgten Feststellungen ohnehin politisch nicht umsetzen will.

Es ist uns gelungen, die Mehrheit des Volkes von der Notwendigkeit eines höheren Mehrwertsteuersatzes zu überzeugen. Ich habe mich auch dafür eingesetzt. Es ist uns gelungen, die Verkehrsabgaben weiterzuführen, und das Volk hat – dies liegt etwas länger zurück – beschlossen, 20 Rappen zusätzlichen Treibstoffzollzuschlag zu gewähren. Wir haben immer gesagt, das sei nicht mit einer sorglosen Ausgabenpolitik verbunden; ganz im Gegenteil. Wir haben dem Volk versichert, das sei vielmehr ein Anreiz zum Sparen. Hier haben Sie einen ersten Tatbeweis abzulegen!

Etwas kommt dazu, das uns zusätzlich beschäftigen muss: Wir sind jetzt im Vorfeld der Neat-Realisierung. Ich wage zu behaupten, dass mit der Annahme der Alpen-Initiative der Ausbau nur eines Tunnel durch den Gotthard, nur einer «Röhre», kein Thema mehr sein kann. Ich wage aber auch zu behaupten, dass wir – falls wir jetzt dem Zusatzkredit in der vom Minderheitsantrag Colognani verlangten vollen Höhe entsprechen würden (Art. 1 des Beschlussentwurfes) – ein politisch ausserordentlich negatives Signal setzen würden, und das in zweierlei Richtungen: Auf der einen Seite könnten – ich will das nicht unterschreiben, aber es könnte so sein – die am Neat-Bau beteiligten Unternehmen mit einem gewissen Recht davon ausgehen, dass ja das Parlament im nachhinein recht grosszügig mit zusätzlichen Kreditbegehren umgehen wird.

Auf der anderen Seite haben wir uns im Vorfeld der Neat-Abstimmung in bezug auf die Kostenwahrheit gestritten. Die Gegner haben gesagt, das stimme nicht, die Neat koste zwei- oder dreimal mehr als vorgesehen. Wir als Befürworter – die Mehrheit des Volkes ist uns dann gefolgt – haben die These vertreten, dass die Kosten stimmen. Nun stellen Sie sich einmal vor, wenn in einem relativ einseharen und begrenzten Projekt wie dem Vereinatunnel bereits eine massive Kostenüberschreitung Tatsache ist, wie es dann im Volk tönen wird. Es werden viele Leute mit einem gewissen Recht sagen: Wenn beim Vereinaprojekt jetzt eine Kreditüberschreitung vorhanden ist, wer gibt uns dann die Garantie, dass die Kostenüberschreitung bei der Neat nicht viel höher ausfallen wird? Es geht also auch um eine Frage der politischen Glaubwürdigkeit, nicht in erster Linie des Bundesrates – überhaupt nicht –, sondern des Parlamentes.

Wenn Sie dem Antrag des Bundesrates gemäss Botschaft und der Mehrheit der Kommission folgen, setzen Sie richtige Zei-

chen in politischer, finanzpolitischer, aber auch in verkehrspolitischer Hinsicht.

Soweit meine Ausführungen – als ehemaliger Präsident der zuständigen Kommission –, mit der gleichzeitigen Bitte, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen, alle Minderheitsanträge – also auch denjenigen auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat – aber dezidiert zu verwerfen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Un rappel tout d'abord: le tunnel ferroviaire de la Vereina, de 20 kilomètres, vise à améliorer l'accessibilité de la Basse-Engadine en toute saison. Il prévoit, à côté du trafic ferroviaire classique, le transport des autos afin d'éviter l'aménagement de la route de la Flüela en voie permanente. Le coût à l'origine, en francs 1985, était de 538 millions de francs. Avec le renchérissement, en francs 1993, le coût total final prévu est de 760 millions de francs, déduction faite des 33 millions de francs que le Conseil fédéral n'estime pas nécessaires. A noter que le seul renchérissement sur les coûts d'ouvrage, intervenu entre 1985 et 1993, représente une somme de 161 millions de francs.

Depuis 1990, suite au cas du tunnel de Locarno pour le chemin de fer des Centovalli, l'Office fédéral des transports applique la planification permanente de blocage, système qui permet de suivre en continu l'évolution des coûts d'un projet de longue durée, de façon à pouvoir intervenir immédiatement en cas de présomption de dépassement.

Le message que nous discutons aujourd'hui résulte de cette procédure. Le message oppose deux options: premièrement, celle du Chemin de fer rhétique, avec des surcoûts de l'ordre de 66 millions de francs, 56 millions de francs pour la Confédération, 10 millions de francs pour le canton; deuxièmement, celle de l'Office fédéral des transports, reprise par le Conseil fédéral, proposant un crédit supplémentaire de 28 millions de francs seulement, plus 5 à la charge du canton, soit 33 millions de francs. La différence entre les deux options porte sur des équipements ferroviaires non immédiatement indispensables, par exemple un atelier spécialisé pour les trains-autos, et surtout, au renoncement de l'acquisition d'un train-autos, dont le coût est de 17,7 millions de francs.

Ainsi, selon le projet du Conseil fédéral, le tunnel serait équipé comme prévu, de deux tronçons à double voie aux deux portails, et d'une station d'évitement au milieu. Avec deux trains-autos au lieu de trois, la capacité moyenne serait de 105 voitures par heure et par direction, capacité pouvant être portée à 150 en cas d'afflux dans un seul sens. Lorsque le tunnel sera achevé, ce concept d'exploitation devrait assurer des prestations suffisantes et non surdimensionnées. L'évolution du marché déterminera ensuite, cas échéant, de l'acquisition d'un troisième train-autos.

Au sein de votre commission, une minorité refuse l'entrée en matière. Elle approuve le tunnel ferroviaire, mais elle rejette le transport des autos. Quant au choix entre les deux options, 66 millions de francs selon le Chemin de fer rhétique, ou 33 millions de francs selon le Conseil fédéral, la décision en faveur du Conseil fédéral ne fut acquise que par 11 voix contre 9. A ce stade, trois remarques: la première, le tunnel de la Vereina est percé maintenant sur 4 kilomètres environ, et les coûts du percement sont pour le moment parfaitement maîtrisés et ils se situent légèrement en dessous du montant prévu. Deuxième remarque: en l'occurrence, le transport des autos par chemin de fer est une nécessité. Le système a fait ses preuves dans des conditions analogues sur le Furka-Oberalp entre Realp et Oberwald. Si, dans le tunnel de la Vereina, pour des raisons d'économie, on voulait supprimer le transport des autos, une dépense double au moins serait immédiatement demandée pour aménager la route du col de la Flüela, de façon à rendre le passage possible toute l'année. Il faut se souvenir qu'à l'origine l'idée du tunnel de la Vereina visait à renoncer à l'investissement concernant la route de la Flüela au profit d'une nouvelle ligne de chemin de fer. C'est donc le rail ou la route, ce n'est pas le rail et la route.

Troisième remarque: le tunnel de la Vereina est un projet coûteux, environ 10 pour cent de la totalité de «Rail 2000», projet que nous renverrions certainement à des temps meilleurs si nous avions à en décider aujourd'hui. C'est un héritage de la

prospérité et de l'argent public facile. Par les temps difficiles actuels, nous avons donc à convaincre l'opinion publique nationale de la nécessité de poursuivre cette réalisation. Notre argument massue est le suivant: l'arrêt du projet aujourd'hui signifierait une perte de 250 millions de francs, soit 165 millions de francs déjà dépensés et 90 millions de francs environ pour rupture du contrat et gel du projet. 250 millions de francs jetés par les fenêtres, il ne saurait en être question. Il faut donc poursuivre et achever l'ouvrage, mais à des coûts maîtrisés. C'est une question de crédibilité politique, d'autant plus importante au moment de construire les nouvelles transversales alpines.

Quels sont donc les moyens de maîtriser les coûts? Comme on l'a déjà dit, il y a la méthode, mise en place par l'Office fédéral des transports, de la planification permanente de blocage. C'est grâce à elle que nous discutons aujourd'hui de ce crédit supplémentaire. Mais l'Office fédéral des transports a aussi mandaté une fiduciaire pour examiner le bien-fondé des surcoûts, et cette fiduciaire a relevé diverses lacunes dans la conduite du projet, lacunes qui sont maintenant corrigées. A noter aussi que l'Administration fédérale des finances et le Contrôle fédéral des finances ont été entendus. A vues humaines, il semble difficile de faire mieux sur le plan du contrôle financier.

En conclusion, votre commission vous invite à repousser la proposition de renvoi de la minorité Schmid Peter, rejetée par votre commission par 17 voix contre 3, et à accepter le projet du Conseil fédéral complété par l'article 1bis.

Schmid Peter (G, TG), Sprecher der Minderheit: Tunnelbauten haben es in sich. Sie kosten am Schluss immer ein Mehrfaches dessen, was einst veranschlagt worden war. Das hat nicht nur etwas mit der laufenden Teuerung zu tun, sondern eher mit den unvorhergesehenen Erschwernissen, die sich während dem Baufortgang zeigen. Vor allem aber sind solche Grossprojekte ein Riesengeschäft, von dem sich möglichst viele ein happiges Stück abschneiden möchten, und darum kann im Endeffekt «der Kuchen» nie gross genug sein.

Jene Kreise, die 1986 daran interessiert waren, dass das Vereinalprojekt auf jeden Fall durchgepeitscht werde, haben von den Gepflogenheiten profitiert, wonach Kredite jeweils lediglich anhand von Planungskonzepten beschlossen wurden. Gemäss Gutachten der Firma Atag, die wegen der drohenden Kostenüberschreitungen konsultiert wurde, hatte damals nicht einmal ein Vorprojekt bestanden, geschweige denn ein einigermaßen detailliertes Ausführungsprojekt. Die summarischen Projektunterlagen führten dementsprechend auch zu summarischen Kostenschätzungen, die verständlicherweise immer zu gering auszufallen pflegen. So bringt man schliesslich die Vorlagen im Parlament besser durch. Bei der Vereinalbahn war solche Augenwischerei damals bitter nötig; der Entscheid fiel bekanntlich noch knapp genug aus.

Das Stossende am Ganzen sind nicht einmal die mehr oder weniger bewusst in Kauf genommenen Kostenüberschreitungen. Sie rechtfertigen freilich angesichts der leeren Bundeskasse schon für sich allein den Rückweisungsantrag.

Bedenklicher ist, dass hier ein Projekt durchgepackt werden soll, das im Grunde auf einer überholten Verkehrspolitik der siebziger Jahre beruht. Der Vereinaltunnel ist als rollende Strasse gedacht, bei der jährlich ein Betriebsaufwand von 26 Millionen Franken und ein Ertrag von 4 bis 5 Millionen Franken zu erwarten sind. Die Angelegenheit wird hoch defizitär; und, was noch schlimmer ist, die Automobile belasten auf den Zufahrtsachsen zum Tunnel die Dörfer übermässig stark und konkurrenzieren die Rhätische Bahn auf dem ganzen Netz des Bündnerlandes. Es ist mir unverständlich, dass die Leitung der RhB wie gebannt auf die Tunnelgebühren des Autoverkehrs starrt und nicht merkt, dass die Touristen, die mit dem Personenwagen anreisen, ihnen letztlich als Bahnpassagiere verlorengehen. So kann nur ein Betrieb kalkulieren, der glaubt, die Bundessubventionen seien ihm für immer sicher.

Was aber tut sich auf der Seite des Bundes? Das zuständige Departement kürzt die Beiträge an den Regionalverkehr, aber die rollende Strasse finanziert es aus der allgemeinen Bundeskasse. Das ist eine ganz klare Begünstigung des Individualver-

kehr zu Lasten der Bahnen, wie dies leider für alle Randregionen der Schweiz vorgesehen ist.

Zur allgemeinen Ausdünnung des Bahnangebotes in den Regionen passt allerdings diese luxuriöse Infrastruktur zwischen Klosters und Lavin schlecht.

Die Bemühungen des Bundesamtes für Verkehr, mittels sogenannter rollender Blockierungsplanung die Kostenexplosion in den Griff zu bekommen, sind zwar anerkennenswert. Aber wenn wir genauer schauen, welche Posten einstweilen zurückgestellt oder zusammengestrichen werden, wird man darüber auch nicht froh. Es werden Abstriche beim Passagierverkehr vorgenommen, und zwar hinsichtlich der Sicherheit und des bescheidensten Komforts, sowie bei den technischen Einrichtungen des Bahnbetriebs. Es wird auch nichts sistiert, nur hinausgeschoben. Man wird den Verdacht nicht los, dass mit diesen Kostenblockierungen die Bahnkunden verärgert werden, damit die blockierten Beträge nachher um so leichter wieder freigegeben werden können.

Diese Zusammenhänge muss man sehen, denn nur vor ihrem Hintergrund wird deutlich, was die Minderheit mit ihrem Rückweisungsantrag will. Eigentlich könnten wir uns sogar auf den Standpunkt stellen, der 1986 gesprochene Kredit sei noch längst nicht aufgebraucht; es bestehe kein Grund, bereits auf Vorrat eine weitere Tranche, die mit Sicherheit nicht die letzte sein wird, zu genehmigen.

Der Nichteintretensantrag, den wir in der Kommission vorlegten, jedoch nicht weiter aufrechterhielten, hätte keineswegs bedeutet, dass wir das begonnene Projekt dichtmachen wollten; sondern wir wollten nur mit den zur Verfügung stehenden Mitteln sparsam umgehen und allenfalls Prioritäten setzen. Es wäre Sache des Bundesrates und der Rhätischen Bahn gewesen, vorerst den Passagier- und Güterverkehr auf der Bahn zu realisieren und sich erst später – wenn überhaupt – für die rollende Strasse im vorgesehenen Umfang einzusetzen. Da nun aber der Bundesrat wie auch die RhB daran festhalten, alles miteinander zu bauen, damit die Automobilisten den Bahnbenutzern gleichgestellt oder, noch lieber, damit sie gar bevorzugt werden, gilt es nun vom Parlament aus, mittels dieser Rückweisung einen klaren Auftrag zu erteilen.

Nun ist in der letzten Zeit auf den Baustellen nördlich und südlich des Durchstichs zweifellos alles getan worden, um das ganze Vorhaben auch durchziehen zu können. Man kann sich füglich fragen, ob der Zeitpunkt für ein etappiertes Vorgehen mit vorgezogenem reinem Bahntunnel nicht schon verpasst ist. Wir sind zwar der Überzeugung, dass unser Rückweisungsantrag – wie weit das Projekt auch schon fortgeschritten sein mag – noch eine sinnvolle Weichenstellung zur Folge haben könnte. Wir verlangen nicht, dass bereits vorhandene Bauten, auch wenn sie zugunsten der rollenden Strasse gedacht sind, wieder abgebrochen werden. Es geht nur darum, mit der Rückweisung jetzt das Schwergewicht unverzüglich auf den Bahnbetrieb und seine Infrastruktur zu verlagern, den Tunneldurchbruch vor allem anderen vorzunehmen. Das ist die erste Forderung unseres Rückweisungsantrages.

Das zweite Anliegen betrifft die Finanzierung der rollenden Strasse. Gemäss Bundesbeschluss aus dem Jahre 1986 ist der Bund verpflichtet, 85 Prozent der Kosten aus der allgemeinen Bundeskasse zu berappen. Wir sind der Auffassung, dass dies geändert werden soll. Die Einrichtungen für die rollende Strasse sind analog zum geplanten Lötschberg-Basistunnel mit Treibstoffzollgeldern zu finanzieren. Es handelt sich hier ganz eindeutig um eine Serviceleistung zugunsten des Automobils.

Noch ein letzter Punkt, der einen wichtigen Vorbehalt gegenüber der Rückweisung entkräften kann! Der Bundesbeitrag soll, ob er nun erhöht wird oder gleich bleibt, weiterhin an die Auflage gebunden sein, dass an die Flüelastrasse keine Bundesbeiträge für Ausbauten zum Zwecke der Kapazitätssteigerung oder der erhöhten Wintersicherheit gewährt werden sollen. Damit kann der wiederholt ausgesprochenen Drohung der Bündner Regierung begegnet werden, wonach eine Rückstellung der rollenden Strasse zwangsläufig zu einem Ausbau der Flüelastrasse führen müsse.

Irreführend ist auch ein Brief an die Mitglieder unseres Rates, worin der Bündner Regierungsrat darauf hinweist, dass wäh-

rend verschiedener Tage auf dem Flüelapass Verkehrsspitzen gemessen wurden, die doppelt so hoch gewesen seien wie die Kapazität der gewünschten drei Autozugskompositionen. Wenn man aber die paar Spitzentage zum Massstab für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nimmt, dann ist das etwa dasselbe, wie wenn Sie das Schiff einer Dorfkirche um das Dreifache verlängern, nur weil jeweils an Weihnachten und Ostern vielleicht zu wenig Sitzplätze vorhanden sind.

Die Alternative zur Flüelapassstrasse muss nicht zwingend eine rollende Strasse durch den Vereinatunnel sein. Die zeitgemässe und zukunftsgerichtete Alternative zur Flüelapassstrasse ist der Passagier- und Güterverkehr auf der Schiene. Dieser ist das einzig wirklich umweltfreundliche Verkehrsmittel durch eine empfindliche und ästhetisch reizvolle Landschaft. Wäre das nicht auch ein Programm der Rhätischen Bahn: mit dem Zug in die reizvollste Ferienecke der Schweiz?

Ersparen Sie es sich, über die vielen Ungereimtheiten rund um das Vereina-Projekt zu lamentieren und dem Kredit nachher trotzdem zuzustimmen! Unterstützen Sie unseren Rückweisungsantrag! Diejenigen hier im Saal, die sich auf dieser Grossbaustelle eine goldene Nase verdienen, von denen erwarte ich, dass sie in den Ausstand treten.

Bircher Peter (C, AG): Es ist erstaunlich, dass das ursprüngliche Projekt bereits wieder grundlegend in Frage gestellt werden soll – in der Kommission durch einige Votanten, durch Eingaben an das Parlament und aufgrund einzelner «Töne», die schon vom Ständerat «herüberschallten» (ich meine Herrn Schoch). Unsere Fraktion ist für Festhalten.

Die Beschlüsse von 1986 haben eine lange Vorgeschichte. Es wurde um dieses Projekt gerungen, vorab spielten auch Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes eine grosse Rolle. Verschiedenste Varianten wurden geprüft und schliesslich die Entscheide für dieses Projekt in der Volksabstimmung in Graubünden gefällt.

Gewiss, wir sind in der Schweiz im Hinblick auf Tunnelbauten gebrannte Kinder. Die Untertagelegung der Centovallibahn und der Furkatunnel sind der Stichworte genug. Aber auch bei Strassentunnels gab es massive Kostenüberschreitungen. Grösste Vorsicht und Kontrolle sind also am Platz.

Beim Vereina kann aber in guten Treuen nicht von einem Debakel oder von unverhältnismässigen Problemen gesprochen werden. Wir konnten uns von seiten der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen an Ort und Stelle davon überzeugen, dass mit Effort, Kompetenz und auf gut strukturierten Baustellen unter teils harten Bedingungen, vor die der Tunnelbau uns nun einmal stellt, gearbeitet wird. Wir haben guten Grund, von den ursprünglichen Überlegungen und Projektgrundlagen nicht abzuweichen.

Eine extrem abgelegene Bergregion mit einem weitläufigen Einzugsgebiet soll besser erschlossen werden. Heute beträgt die Reisezeit von Zürich nach Scuol 295 Minuten, neu würde sie 160 Minuten betragen. Es geht auch um eine bessere Erschliessung des Oberengadins, einerseits durch die Entlastung der Albulabahn und andererseits durch den Verbindungstunnel Richtung Susch. Schliesslich sollen aber auch Verkehrskapazitäten bewältigt werden können, die einen wintersicheren Ausbau am Flüela erübrigen. Diese drei Überlegungen waren beim Projekt wegweisend, und es gibt keinen stichhaltigen Grund, heute von ihnen abzurücken.

Zu den Kosten: Die Mehrkosten rühren nur unwesentlich vom Tunnelbau her. Sie sind vor allem in den Bereichen Hochbau und bahntechnische Anlagen entstanden. Eine strenge Kostenkontrolle mit Blockierungsplanung spielt. Man hat aus den Debakeln vergangener Bauten offensichtlich gelernt. Wir können heute frei entscheiden. Es besteht also von den Kosten her kein Sachzwang. Wenn wir aber dem Kreditantrag des Bundesrates folgen, bleibt das Projekt reduziert: Nur zwei anstatt drei Autozugskompositionen könnten realisiert werden, was die Kapazität pro Stunde und Richtung von 190 auf 120 PW verminderte (reduzierte Geleiseanlagen in den Verladebahnhöfen; Verzicht auf Projektteile wie Werkstätten, Unterwerk usw.; Verzicht auf die Ausrüstung beim Verbindungstunnel Susch). Verschiedene Einrichtungen nach heute üblichem Standard für die Benutzer würden entfallen.

Ich stimme aus folgenden Gründen für den Minderheitsantrag Columberg (Art. 1 des Beschlussentwurfes): Das ursprüngliche Projekt ist nach wie vor richtig und soll verwirklicht werden. Die bahntechnische Erschliessung für das Oberengadin ist wichtig. Die Nichtausrüstung des Verbindungstunnels nach Susch wäre ein Schildbürgerstreich erster Güte.

Nochmals zu den Kosten: Sie sind selbstverständlich weiter im Griff zu halten. Eine strenge Kontrolle ist einzuführen. Die für geologische Erschliessung gebildete Reserve von 17 Millionen Franken ist bis jetzt mit 1,3 Millionen Franken beansprucht worden. Sie muss unter allen Umständen zweckgebunden bleiben und darf keineswegs, falls sich der geologische Aufbau besser präsentiert als angenommen, für irgendwelche andere Projektbestandteile verwendet werden.

Wenig rühmlich ist die Beschwerde der Gemeinde Klosters, die beim Bundesgericht hängig ist: Es werden bis 2 Millionen Franken für den Landerwerb geltend gemacht. Ein Entgegenkommen dieser gewiss nicht ärmsten Gemeinde der Schweiz erwarten wir nach wie vor. Am besten würde die Eingabe zurückgezogen. Es geht einfach nicht an, dass weiter das Motto gelten soll: «Wir fordern, Bern bezahlt!» Die triste Lage der Bundesfinanzen können wir auch bei diesem Kredit nicht auf die Seite schieben.

Es geht um eine einmalige Investition. Der Kreditrahmen muss straff, aber vernünftig sein. Vor allem muss der zweckmässige Betrieb gewährleistet sein, allerdings ohne jegliche Luxusausführung. Forderungen wie rollende Auftragsvergabe und stete effektive Kostenüberprüfung auch aufgrund der Marktbedingungen im Baugewerbe muss selbstverständlich Rechnung getragen werden. Wir erwarten nach wie vor, dass es gelingt, Vereinaprojekt in einem vertretbaren Kostenrahmen abzuschliessen, und dass auch der Beweis geliefert wird, dass Tunnelbauten in der Schweiz nicht endlos Geld verschlingen müssen. Dieser Beweis lastet auf dem Vereinaprojekt. Die Bevölkerung ist zu Recht sensibel in diesen Fragen, und wir alle wissen, was im Tunnelbau in der Schweiz noch alles bevorsteht. Wahren wir bei diesen Entscheidungen die Verhältnismässigkeit! Auch beim höheren Kredit, den die Minderheit Columberg beantragt, geht es um eine Grössenordnung von rund 12 Prozent der Gesamtkosten. Nach SIA-Vorgaben muss bei Projekten mit einer so langen Planungsphase mit Kostenabweichungen von plus/minus 20 Prozent gerechnet werden. Beim Seelisbergertunnel waren es 133 Prozent und bei der Centovallibahn 102 Prozent. Das sind unrühmliche Beispiele, die sich nicht mehr wiederholen dürfen. Aber wir dürfen die Verhältnismässigkeit beim Vereinaprojekt deswegen nicht verlieren.

Setzen wir heute einen vertretbaren Kreditplafond, der auch einen funktionstüchtigen und zeitgemässen Betrieb sichert. Dennoch bleibt die zwingende Aufgabe für Planer, Rechner, Kontrolleure und Erbauer: Es muss buchstäblich um Heller und Pfennig im Rahmen einer strengen Bau- und Kostenkontrolle gerungen werden.

Cavadini Adriano (R, TI): La majorité du groupe radical a décidé de soutenir le projet du Conseil fédéral. La construction de la ligne de la Vereina est sûrement une oeuvre de grande importance au niveau régional. Elle a été votée en 1986, c'est-à-dire dans une période de haute conjoncture que l'on croyait ne jamais voir se terminer. Les Chambres fédérales avaient accepté un crédit de 538 millions de francs, dont 457 millions de francs à la charge de la Confédération.

Le vote aux Chambres n'avait pas fait l'unanimité. Même à l'intérieur du groupe radical il y avait eu pas mal d'hésitations et de perplexité quant à la nécessité de cette oeuvre. Nous ne voulons pas sous-estimer l'importance de cette liaison pour la Basse-Engadine et le Val Müstair. Je crois toutefois qu'aujourd'hui, avec les lourds déficits financiers de la Confédération et l'examen très sélectif des priorités dans les investissements fédéraux, ce projet n'entrerait pas dans les tâches prioritaires de la politique fédérale des transports et ne trouverait probablement pas l'accord du Parlement.

En commission, on a aussi voulu connaître les conséquences d'une éventuelle interruption des travaux. Jusqu'à présent, la dépense se monte à 160 millions de francs et elle atteindrait 250 millions de francs si l'on voulait tout bloquer: cela signifie,

à l'heure actuelle, environ un tiers des coûts définitifs probables, estimés en mars 1993 à environ 790 millions de francs. On dépenserait donc, dans l'hypothèse d'un blocage des travaux, un tiers du montant total prévu pour n'avoir presque rien. C'est donc pour cette raison aussi que le groupe radical est convaincu qu'il faut poursuivre les travaux selon le programme prévu, mais à moindres coûts, vu les difficultés financières de la Confédération.

Tous les renseignements obtenus montrent que les surprises dans l'augmentation des coûts prévisibles ne sont pas dues à la construction du tunnel, mais plutôt aux installations ferroviaires et aux bâtiments y relatifs. Dans le tunnel même, on peut encore compter sur une réserve de 17 millions de francs, une réserve très utile et très importante, car les risques restent encore et toujours présents.

Il est clair que le tunnel n'a de sens que si les personnes peuvent transporter en même temps leur voiture. Il n'y aura pas de touristes disposés à laisser leur voiture à Coire ou à Klosters pour continuer leur voyage aux Grisons seulement en train. Il est donc judicieux de pouvoir compter sur au moins deux compositions pour le transport des voitures. C'est aussi pour ces raisons que le groupe radical s'oppose à la minorité Schmid Peter, qui est opposée au transport des voitures. La minorité défend une position qui n'est pas réaliste pour les raisons que je vous ai indiquées.

Le groupe radical est de l'avis que la situation financière de la Confédération doit imposer des sacrifices à tout le monde. Il faut donc réaliser l'essentiel – dans ce cas, le tunnel, les mesures de sécurité, les deux compositions – et laisser le souhaitable pour des temps meilleurs. D'autre part, il ne faut pas oublier qu'avec le projet du Conseil fédéral, on fait déjà un effort financier supplémentaire considérable avec une augmentation de la contribution fédérale de 28 millions de francs, mais au prix de 1985, ce qui signifie aujourd'hui une augmentation d'environ 40 millions de francs.

Avec cette solution, le tunnel n'est pas remis en cause dans sa construction et dans son exploitation économique. Certaines installations techniques pourront toujours être complétées après, comme, d'autre part, l'achat éventuel d'une troisième composition. Enfin, il ne faut pas oublier que les coûts dans la construction ont considérablement baissé au cours de ces deux ou trois dernières années et qu'un réexamen des offres avec les entreprises concernées pourrait amener dans les prochaines années d'autres économies substantielles, surtout dans la construction du tunnel.

En conclusion, la majorité du groupe radical vous invite à soutenir le Conseil fédéral, donc à consentir une augmentation moindre du crédit, et à refuser la proposition de minorité ainsi que les autres propositions individuelles. Le groupe radical invite, d'autre part, le Conseil fédéral à poursuivre son contrôle attentif de l'évolution financière de cette réalisation.

Bezzola Duri (R, GR): Als Unterengadiner bin ich direkt betroffen und fühle mich daher verpflichtet, Ihnen heute in aller Deutlichkeit darzulegen, was passiert, wenn das Projekt nicht wie beschlossen fertiggestellt und in Betrieb genommen werden kann. Ich spreche auch im Namen einer starken Minderheit der FDP-Fraktion. Zu meinen Interessenbindungen: Ich bin Mitglied des Verwaltungsratsausschusses der Rhätischen Bahn und mit unserer Unternehmung in Arbeitsgemeinschaften am Los Süd beteiligt. Unser Anteil beträgt etwa 5 Prozent.

Das Bündnervolk hat 1985 die Vereinavariante mit Autoverlad dem wintersicheren Ausbau des Flüelapasses vorgezogen. Dieser Entscheid muss nun realisiert werden. Es ist nicht sinnvoll, Bauarbeiten zu Ende zu führen, für Rollmaterial und Betriebseinrichtungen aber die nötigen Mittel nicht mehr zur Verfügung zu stellen. Das kommt mir vor, als ob wir eine Werkstatt bauten, für die Anschaffung von Werkbänken und Werkzeugen dann aber keine Mittel mehr freigeben würden.

An Spitzentagen fahren im Winter über 350 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung über den Flüela. Der Verkehr am Flüelapass hat während den letzten 6 Jahren um 46 Prozent zugenommen. Mit drei Autokompositionen werden 180 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung transportiert, d. h. ungefähr 50 Pro-

zent des Verkehrsaufkommens an Spitzentagen. Mit zwei Autokompositionen wären es lediglich etwa 30 Prozent. Als Vergleich: Drei Autozüge entsprechen ungefähr der Kapazität der Autofähre Horgen–Meilen. Von einer «Blechlawine ins Unterengadin» kann also nicht die Rede sein.

Warum ist eine Redimensionierung der Autotransport-Kapazitäten für die RhB und für die Region untragbar? Bereits heute hat die Regierung des Kantons Graubünden signalisiert, dass der Flüelapass im Falle einer Reduktion auf zwei Autozugskompositionen im Winter weiterhin offengehalten werden müsste – selbstverständlich ohne Ausbau, weil dafür die Mittel fehlten. Das hätte zur Folge, dass zwei unattraktive und zum Teil auch unsichere Verbindungen ins Engadin betrieben werden müssten. Das bedeutete Mindererträge für die Rhätische Bahn und Mehrkosten für den Kanton.

Die Rhätische Bahn rechnet mit Mindereinnahmen von 4,5 Millionen Franken, wenn die Passstrasse im Winter offenbleiben würde. Diese 4,5 Millionen Franken fehlten in der Gesamtrechnung der Rhätischen Bahn; davon bezahlt bekanntlich der Bund 85 Prozent. Die Kosten für die Offenhaltung des Flüelapasses im Winter belaufen sich auf rund 550 000 Franken. Eine Redimensionierung, wie sie vom Bundesrat vorgeschlagen wird, würde den Bund daher mit rund 3,8 Millionen Franken jährlich belasten, den Kanton mit 1,25 Millionen Franken, also die 15 Prozent des zusätzlichen Fehlbetrages und die Kosten für die Offenhaltung.

Nicht zu unterschätzen sind die zusätzlichen Umweltbelastungen durch Staus in Klosters im Prättigau und im Engadin. Man zwingt die Automobilisten, entweder Südbünden nicht zu besuchen oder Umwege in Kauf zu nehmen – zusätzlich 60 Kilometer über den Julierpass oder 60 Kilometer durch den Arlberg. Die scheinbare Einsparung von 28 Millionen Franken löst jährliche Mehrkosten von 3,8 Millionen Franken für den Bund und von 1,25 Millionen Franken für den Kanton Graubünden aus.

Der Entscheid, den Zusatzkredit zu halbieren, ist finanzpolitisch unverständlich. Ich bitte Sie dringend, bei Artikel 1 des Beschlussentwurfes dem Minderheitsantrag Cumberg, mindestens aber dem Antrag Binder zuzustimmen.

Grabner Rolf (L, NE): La Vereina, beaucoup de personnes en ont entendu parler, mais peu s'imaginent son écrin. Pour certains, ce nom évoque un gouffre financier potentiel, pour d'autres, un luxe, pour d'autres enfin, tout de même, un tunnel ferroviaire répondant à certains objectifs précis. En fait, selon le point de vue auquel on se place, on peut très bien avoir ces trois qualificatifs.

Lors des débats de 1986, le représentant de notre parti avait parlé d'un cadeau empoisonné et disproportionné et demandé le renvoi au Conseil fédéral pour analyse comparative des projets Vereina et Flüela. Pour sa part, un autre représentant, mais au Conseil des Etats, déclarait: «Plus on avance dans l'étude de ce dossier, plus on est frappé par les imprécisions et par la mégalomanie qui s'en dégagent.»

Pour désenclaver la Basse-Engadine et le Val Müstair, deux projets étaient en compétition: l'aménagement du col de la Flüela, impliquant la construction d'un tunnel routier, et la construction de la ligne de la Vereina. Je rappelle que le projet de la Flüela s'élevait à 402 millions de francs, et celui de la Vereina à 538 millions de francs, chiffres comparables. Ce montant est très important eu égard au nombre d'habitants desservis. D'autre part, certaines régions périphériques de la Suisse, pourtant plus importantes, se sont vu refuser des montants nettement inférieurs.

Revenons-en à notre problème. Si, dans les années septante, le cœur grison penchait encore pour le projet routier, la tendance s'est inversée dans les années quatre-vingt. Tant le Grand Conseil grison que notre Conseil ont opté pour le rail. Le but de l'opération – et j'insiste sur ce but – est d'acheminer de manière régulière et sûre des passagers, des marchandises, des voitures.

Notre Conseil a accepté tant le projet que les objectifs qui y étaient liés. Les travaux ont commencé. Dès lors, il n'est plus question de revenir sur les choix de base – entendez par là projet routier contre projet ferroviaire –, raison pour laquelle

nous vous proposons de ne pas accepter la proposition de minorité demandant le renvoi au Conseil fédéral.

L'heure n'est pas aux états d'âme, mais au réalisme. Le crédit de 1986 s'élevait à 450 millions de francs. Il est insuffisant et nous ne reviendrons pas sur les raisons qui sont évoquées dans le rapport. Le crédit complémentaire s'élève à 33 millions de francs, soit 6 pour cent d'augmentation, ce qui, il faut le reconnaître, est relativement modeste comparativement à d'autres dépassements que nous avons connus. Le crédit complémentaire nécessaire s'élève donc à 33 millions de francs, dont la part de la Confédération devrait être de 28 millions de francs. Mais nous avons une demande du Chemin de fer rhétique ainsi que du canton, qui porte sur 66 millions de francs, c'est-à-dire 12 pour cent d'augmentation.

Le groupe libéral soutiendra le projet du Conseil fédéral. Il souhaite néanmoins poser trois questions à son représentant.

La première question est la suivante: le Conseil fédéral peut-il nous assurer qu'avec le montant demandé de 33 millions de francs, il sera possible d'atteindre les objectifs fixés, à savoir le transport par rail des personnes, des marchandises et des voitures? Deuxième question: le Conseil fédéral peut-il nous donner l'assurance que le transport peut se dérouler de manière acceptable aux heures de pointe, sinon quelle solution de rechange a-t-il envisagée? Enfin, le Conseil fédéral peut-il nous garantir qu'il ne débloquent aucun fonds, et ceci par exemple pour les dix ans qui suivent l'ouverture du tunnel ferroviaire, pour ne pas ouvrir le col de la Flüela en hiver?

En fonction des garanties reçues, le groupe libéral acceptera le crédit de 28 millions de francs qui représente la part de la Confédération, il refusera la proposition de la minorité demandant le renvoi, il refusera d'autres montants additionnels, il refusera l'article 1bis qui exclut le transport des véhicules, et il acceptera enfin la proposition Fischer-Seengen.

Stalder Fritz (D, BE): Der Bundesrat und das Bundesamt für Verkehr haben offenbar aus den Erfahrungen des Eisenbahnbaus in bezug auf die unerfreulichen Entwicklungen im Furkatunnel und in Locarno die Schlussfolgerung gezogen, dass Nachtragskredite dem Parlament in einer Phase vorgelegt werden sollen, wo noch Entscheidungsspielraum vorhanden ist. Das präsentierte Geschäft geht nun eindeutig in diese Richtung, verdient also das Prädikat «sehr vernünftig».

Die Situation auf den Baustellen der Vereinalinie ist vielleicht nicht voll befriedigend, sie verdient es aber nicht, dramatisiert zu werden. Die sich abzeichnende Kreditüberschreitung hält sich im erträglichen Rahmen; besonders zu würdigen ist, dass für das Parlament effektiver Entscheidungsspielraum vorhanden ist.

Nach gründlicher Prüfung der Situation und der sinnvollen Ausgestaltung dieser neuen Bahnverbindung kommt die SD/Lega-Fraktion zur Überzeugung, dass die Variante des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unterstützungswürdig ist. Wir sind einverstanden damit, dass der mit diesem Zusatzkredit mögliche Ausbaustandard für den Anfang zu genügen hat.

Es ist zwar begreiflich, dass sich der Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn einen höheren Ausbaustandard wünschen. Besonders die momentane Finanzlage des Bundes, aber auch der zu erwartende Autoverkehr lassen es als gerechtfertigt erscheinen, sich auf die Anschaffung von nur zwei Autozügen zu beschränken. Sollte es nötig sein, dann könnte bei einem wirklichen Bedarf ohne weiteres nachträglich eine dritte Komposition angeschafft werden; so flexibel sollte dieses Projekt behandelt werden dürfen.

Auf den Ausbau des Flüelapasses ist zu verzichten. Das ist ja auch Bestandteil der ganzen Vorlage. Wir stimmen also dem Kredit von 33 Millionen Franken (28 Mio. Fr. Bund; 5 Mio. Fr. Kanton Graubünden) zu und lehnen die Minderheitsanträge Schmid Peter und Cumberg ab.

Hämmerle Andrea (S, GR): Auch ich möchte zuerst meine Interessenbindungen offenlegen. Ich bin Einwohner Graubündens und ein häufiger und passionierter Fahrgast der Rhätischen Bahn. Aber ich habe keine geschäftlichen und keine

persönlichen Interessen an diesem Projekt – dies im Gegensatz zu einigen meiner Vor- und Nachredner.

Zuerst muss festgehalten werden, dass die Vereinalinie für den Kanton Graubünden, für die Region Unterengadin/Münstertal, für die Rhätische Bahn eine sehr, sehr grosse Bedeutung hat. Vergleiche mit irgendwelchen Bahnlinien im Mittelland, die immer wieder gezogen werden, sind nicht angebracht. Wenn man nämlich solche Vergleiche ziehen würde, dann könnte man im Rand- und Berggebiet in überhaupt keinen öffentlichen Verkehr investieren. Dies kann ja nicht der Sinn der Übung sein, dies wäre unverhältnismässig. Deshalb sind wir der Überzeugung, dass die Vereinalinie fertiggestellt werden muss.

Nun wurde schon mehrmals gesagt, dass Kostenüberschreitungen unangenehm seien. Dies ist richtig, aber vielleicht sollte man sich einmal die Mühe nehmen, diese Kostenüberschreitungen ein bisschen genauer zu analysieren. Dann stellt man sofort fest, dass beim Tunnelbau bis heute keine Probleme entstanden sind. In diesem Bereich sind bis heute keine Kostenüberschreitungen entstanden. Es ist also kein «Furkaloch» geworden, es ist kein Debakel, nichts von alledem. Der Tunnelbau geht planmässig und kostenmässig in Ordnung voran. Dafür soll den Projektverantwortlichen auch hier ein Dank ausgesprochen werden.

Aber es gab und es gibt Kostenüberschreitungen. Diese sind anderswo zu suchen, nämlich bei der Bahntechnik. Die Bahntechnik besteht zu einem ganz wesentlichen Teil aus der rollenden Strasse. Nun ist ausgerechnet die rollende Strasse seit Beginn der Diskussionen um die Vereinalinie der umstrittenste Teil des Projekts gewesen, und sie ist es auch heute noch. Es geht nicht um den Autoverlad an sich, sondern um das Mass, um die Grösse, die Dimension dieses Autoverlades; dies ist umstritten.

Dazu ist einmal grundsätzlich zu sagen – wenn man Herrn Bezzola zugehört hat, ist man gar nicht darauf gekommen –: Wir bauen eine Bahn, die Vereinabahn, wir bauen nicht eine Strasse. Eine Bahn ist zuerst eine Bahn für Personen, für Passagiere, dann ist sie eine Bahn für Güter, und erst ganz zuletzt ist sie allenfalls auch eine rollende Strasse.

Die Bahn, die wir bauen, geht von Landquart bis nach Scuol. Sie ist nicht nur eine Bahn von Klosters nach Lavin; nur die rollende Strasse geht von Klosters nach Lavin. Die eigentliche Bahn, die uns ganz wesentlich interessieren muss, führt von Landquart nach Scuol. Auch das sollte einmal gesagt werden. Herr Bezzola, wenn dieser Autoverlad ausgelastet ist, wenn also diese Züge voll sind und man warten muss, dann ist die Alternative nicht, dass man einen Umweg von 60 Kilometer mit dem Auto über den Julierpass, über den Arlberg oder weiss ich über welchen Pass macht, sondern dann besteht die Alternative, die wir jetzt verwirklichen, nämlich die Eisenbahn, mit 1. und 2. Klasse. In die Eisenbahn können auch Automobilisten einsteigen; sie können das Auto in Klosters oder – noch besser – in Landquart oder – noch besser – in Zürich stehen lassen. Das ist der Sinn einer Eisenbahn.

Ich weiss, nach dem üblichen Verständnis besteht die Aufgabe eines Regionalpolitikers darin, möglichst viel Bundesgeld in seinen Kanton, in seine Region zu holen. Daran wird ja sein Erfolg landläufig gemessen. Dies ist aber, wenn sich das kumuliert, natürlich auch ein Teil des Finanzproblems, der Finanzkrise, die wir im Moment haben.

Herr Steinegger – er ist leider im Moment nicht hier – hat das wüste Wort vom «Subventionsschnorrer» geprägt. Schade, dass er nicht hier ist, ich könnte ihm nämlich sagen: Heute höre er die «Subventionsschnorrer», aber er finde sie nicht in den Reihen der Linken und der Grünen, er finde sie in den eigenen Reihen. Er sollte dort einmal für ein bisschen mehr Mässigung sorgen und erst dann öffentlich grosse Töne über die «Subventionsschnorrer» von sich geben!

Ich habe ein etwas anderes Verständnis: Wenn nämlich mit weniger als dem gewünschten Maximum etwas Vernünftiges realisiert werden kann, ist das sowohl finanzpolitisch als auch regionalpolitisch bedeutend gescheiter und auch verdienstvoller, als den Maximalbetrag, den man sich in den Kopf gesetzt hat, einfach hier «durchstieren» zu wollen. Das trägt mir im eigenen Kanton einigen Ärger ein, aber ich kann damit leben.

Der Vereinatunnel ist ein ausgezeichnetes Beispiel für diesen Ablauf. Mit dem Vorschlag der Bündner Regierung und der von Herrn Columberg und Herrn Bezzola angeführten Minderheit kann die seit je umstrittene Maximalvariante mit der maximal ausgebauten rollenden Strasse realisiert werden. Mit dem von Bundesrat und Kommissionsmehrheit vorgeschlagenen reduzierten Zusatzbeitrag kann – in Verbindung mit diesem neuen Artikel 1bis – ein durchaus vernünftiger Vereinatunnel gebaut werden, der von allen Interessenvertretern guten Willens akzeptiert werden müsste und könnte: von den Grünen, die nur eine reine, bescheidene Bahn wollen, und von der Bau- und Autolobby, die nicht genug «rollende Strasse» sehen können.

Zum Antrag der Minderheit Schmid Peter auf Rückweisung: Der Antrag ist aus meiner Sicht wirklich unrealistisch. Es ist tatsächlich schon rein technisch nicht möglich, jetzt eine reine Bahnverbindung zu bauen und dann nach Änderung des Bundesbeschlusses in ein paar Jahren wieder in den Berg zu gehen und allenfalls noch einen Vollausbau zu machen.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, auf das Geschäft einzutreten, durchwegs der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat zu folgen und alle Minderheits- und Einzelanträge abzulehnen.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten. Sie stimmt dem Antrag der Kommissionsmehrheit bzw. dem Entwurf des Bundesrates zu.

Die Notwendigkeit einer wintersicheren Verbindung ins Unterengadin ist nach wie vor unbestritten. Nach dem Entscheid, eine Bahnverbindung zu realisieren und auf einen wintersicheren Ausbau der Flüelastrasse zu verzichten, muss der Bahntunnel erstellt werden! Vorab ist dieser Bahntunnel als Personen- und Güterbahn gedacht und erst in zweiter Linie als eine rollende Strasse. Die Umkehrung ist aus unserer Sicht nicht zulässig. Deshalb kann jetzt nicht versucht werden, die finanziellen Mittel um jeden Preis bis zum letzten auszureizen.

Frühere massive Kostenüberschreitungen bei Tunnelbauten haben gezeigt, dass von den Erbauern keine genügende Kontrolle ausgeübt wurde. Offensichtlich bestand auch hier einmal mehr die Gefahr, dass der Kostenüberschreitung durch die RhB zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt würde. Jetzt ist durch die Einstellung eines sogenannten Projekt-Controllers etwas geändert worden. Das war notwendig; aber, wie wir sehen, es brauchte dazu zuerst einen Bericht der Atag. Um den Druck auf die Projektleitung zu erhalten, unterstützen wir die vorgesehene Verzichtplanung. Sie ist verhältnismässig.

Dass in gewissen Bereichen das Projekt unausgereift war, ist vor allem deswegen stossend, weil es nicht den schwer abschätzbaren Tunnelbau betrifft, sondern die Hochbauten und die Bahntechnik. Der Hauptverursacher für diese Fehleinschätzung ist die rollende Strasse. Somit ist es auch berechtigt, in diesem Bereich die Sparschraube anzuziehen.

Mit zwei Autozügen können wir den durchschnittlichen Tagesbedarf decken. Im heutigen Zeitpunkt können wir es uns nicht leisten, Bahn und Strasse auf die für wenige Stunden oder Tage benötigte Spitzenleistung auszubauen.

Neben den finanziellen Aspekten hat der Vereinatunnel vor allem regionalpolitische und dadurch in einem Gebirgskanton gleichzeitig auch staatspolitische Bedeutung. Das sehen wir ein. Aber dieses Argument darf nicht überstrapaziert werden. Die freundeidgenössische Solidarität hat Grenzen, vor allem bei einer leeren Bundeskasse. In diesen Bereich gehört auch die Einhaltung von Versprechungen. Ich denke da z. B. konkret an den Abtransport des Ausbruchmaterials nach Zernez – und das per Bahn. Es ist eigentlich traurig, feststellen zu müssen, dass man jetzt, um eines kurzfristigen Vorteils willen, in einer Tourismusregion Umweltschutz zu wenig praktiziert.

Nach der berechtigten Einsprache von Susch wäre es aus unserer Sicht durchaus berechtigt gewesen, den Abtransport nach Zernez mit der Bahn zu realisieren. Ich bitte den Bundesrat, diesem Problem nicht auszuweichen. Denn wenn das hier geschieht, wird das bei künftigen, grösseren Bauwerken – «Bahn 2000» und Neat – ebenso gemacht werden.

Wir sprechen uns also für die Lösung der Kommissionsmehrheit aus. Es geht nicht darum, ein Projekt «zurückzustutzen».

Neben dem noch voll vorhandenen Reservegeld für den Tunnelbau gibt es auch noch den Privatbahnkredit, der zu einem späteren Zeitpunkt Abhilfe schaffen könnte, für einen zusätzlichen Autozug. Der ist zwar bei der gegenwärtigen Lage der Bundeskasse auch unter Druck, aber notfalls könnte die dritte Komposition für den Autotransport auf diese Weise oder dann eben in einem späteren Zeitpunkt auch anderweitig finanziert werden.

Mit dem neuen Artikel 1bis im vorliegenden Beschlussentwurf haben wir die Gewähr, dass der Zusatzkredit vorab für die Personenbahn verwendet wird.

Zusammenfassend halte ich fest, dass die LdU/EVP-Fraktion in der heutigen Situation für einen Zusatzkredit von 28 Millionen Franken ist (Art. 1 des Beschlussentwurfes). Das Grundangebot des Vereinatunnels ist in dieser Form gewährleistet. Der Umgang mit öffentlichen Geldern ist gleichzeitig der heutigen Finanzlage angepasst, nämlich zurückhaltend, ohne jedoch zu restriktiv zu sein.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Wir in diesem Saal sind uns wahrscheinlich einig, dass die Vereina ein Produkt der Hochkonjunktur ist und heute keine Berechtigung mehr hätte. Tatsache ist: Wir haben begonnen, wir haben rund 200 Millionen Franken verbaut, wir müssen weiterfahren. Die Rhätische Bahn hat aber erkannt – und das finde ich sehr gut –, dass es ein Zusammenspiel von Strasse und Schiene braucht. Folgerichtig ist, dass man Autozüge, nicht zuletzt auch Lastwagenzüge, einsetzt.

Sie haben gehört, dass Herr Hämmerle gesagt hat, die Touristen, die Skifahrer, könnten ja auch in Landquart oder Zürich umsteigen oder allenfalls auf einem grossen Parkplatz in Klosters ihr Fahrzeug parkieren, dann mit dem Zug ins Engadin hinüberfahren und dort vielleicht noch auf den Bus umsteigen, um zum Hotel zu gelangen. Das ist doch weltfremd! Das passiert doch nie. Es wird Ihnen kein deutscher, kein französischer, kein holländischer Tourist auf die Bahn umsteigen, wenn er mit dem Auto in die Schweiz fährt. Sie gefährden nur Arbeitsplätze im Engadin.

Die wintersichere Verbindung ins Engadin lässt zudem zu, dass wir die freie Wahl des Verkehrsmittels haben. Nach der KVP-Abstimmung – erinnern Sie sich, welchen Auftrag das Volk uns erteilte? – müssen wir unserem Volk die freie Wahl der Verkehrsmittel zusichern: z. B. mit dem PKW nach Klosters und von dort Weiterfahrt auf der Schiene.

Wir stimmen bei Artikel 1 der Mehrheit der Kommission zu und nicht dem Antrag der Minderheit Colognberg. Ich bin auch Unternehmer, und Sie wissen natürlich: Ich bin im Moment auch daran, Schienen zu bauen. Ich habe sogar etwas Hemmungen, wenn ich sehe, wie dieses Vereinaprojekt realisiert wurde.

Herr Bircher Peter sagte uns heute, man habe die Kosten im Griff. Die Werkverträge wurden im Jahre 1990 – in der Hochkonjunktur, in der Bauphase – vergeben. Wir bauen den Vereinatunnel rund ein Drittel zu teuer. Das müssen wir sehen. Die Verträge sind gemacht. Ich betone noch einmal: Wir können wahrscheinlich nicht mehr zurück. Die Unternehmer werden sich die Werkverträge nicht kündigen lassen, aber an die Adresse dieser Unternehmer muss ich sagen: Es gibt noch eine Berufsethik – man baut heute nicht mehr zu Hochkonjunkturpreisen und plündert nicht so die Bundeskasse!

Diener Verena (G, ZH): Herr Giezendanner, Sie haben festgehalten, dass das weltfremde Wesen seien, die mit dem Zug und dem Postauto ins Engadin fahren. Ich kenne einige dieser weltfremden Wesen, und die machen das noch ganz lustvoll und vergnügt.

Bei Ihrer Forderung der freien Wahl des Verkehrsmittels haben Sie vergessen, dass vor kurzer Zeit eine Volksinitiative angenommen worden ist, die Alpen-Initiative, und damit hat die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr absolut oberste Priorität. Da hat sich, mindestens in der Bevölkerung, schon einiges geändert.

Vor knapp acht Jahren hat dieser Rat die Vereinavorlage verabschiedet; sie war schon damals umstritten, das hat Herr Hämmerle angetönt. So waren es zwei Streitpunkte: Der eine

Streitpunkt war Sinn und Umfang der rollenden Landstrasse. Die Befürchtungen waren ökologischer und raumplanerischer Natur. An diesen Sorgen hat sich in diesen acht Jahren nichts geändert, im Gegenteil: Wenn man die Naturschützerkreise im Engadin, die ökologisch engagierten Leute im Kanton Graubünden hört, dann sind ihre Bedenken bezüglich der Entwicklung des motorisierten Verkehrs im Kanton Graubünden nicht kleiner, sondern grösser geworden.

Das zweite Bedenken betraf die Befürchtung in bezug auf die Finanzen, die Befürchtung, dass dieser Tunnel einmal mehr teurer werden könnte als prognostiziert. Es ist klassisch: In der Schweiz werden Tunnelbauten regelmässig teurer als vorgesehen.

Der Bundesrat schlägt uns nun heute vor, zusätzlich 28 Millionen Franken bereitzustellen, um dieses Projekt weiterzuführen. Der Vorschlag des Bundesrates beinhaltet aber gleichzeitig eine Reduktion der rollenden Strasse, und zwar um rund 30 Prozent. Grosszügiger ist da die Minderheit Colognberg, sie möchte einiges mehr, sie möchte 56 Millionen Franken, um all das zu garantieren, was man ursprünglich einmal vorgesehen hat, und Herr Binder macht einen Kompromissvorschlag von 42 Millionen Franken und wünscht damit eine Zwischenvariante. Herr Binder hofft wahrscheinlich, dass wir nach gutschweizerischer Tugend diesem Mittelweg folgen.

Wir müssen uns hier im Rat bewusst sein, dass sich in den letzten acht Jahren in bezug auf die Verkehrspolitik in der Schweiz einiges verändert hat: Einerseits sind die finanziellen Mittel des Bundes noch knapper geworden, die Bundeskasse ist leerer denn je; das sollte eigentlich auch die baufreudigen Parlamentarier hier im Saal nachdenklich stimmen. Es geht nicht mehr darum, möglichst viel oder möglichst alles zu bauen, sondern darum, Prioritäten zu setzen.

Auch die ökologischen Grenzen unserer Verkehrspolitik sind gesteckt. Ich denke, das wird einigen Leuten hier drin Mühe machen; wenn ich mich an die Neat-Diskussion, an die Diskussion bei der Alpen-Initiative erinnere, war da bezüglich der ökologischen Rahmenbedingungen, die auch für unseren Verkehr gelten sollen, recht wenig bis überhaupt nichts an Verständnis zu spüren.

Nachdem jetzt das Schweizervolk die Alpen-Initiative angenommen hat, wird es eine schwierige Aufgabe sein, hier neue Mehrheiten zu finden, die diesen Rahmenbedingungen gerecht werden. Für mich und die grüne Fraktion ist es klar: Die Verkehrspolitik der siebziger und achtziger Jahre hat endgültig ausgedient.

Wenn wir heute auf dieses Vereinaprojekt zurückkommen, dann sollen und müssen wir die Gelegenheit wahrnehmen, die Vorlage den heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Es geht doch nicht nur darum, neue Finanzmittel in diesen «Tunnelrachen» hineinzustopfen; wir sollten die Gelegenheit wahrnehmen, kritische Punkte neu zu diskutieren.

Zu einem dieser kritischen Punkte gehört die Frage der Rentabilität. Schon bei den bisherigen Kosten ist es folgendermassen: Wenn diese Vereinalinie einmal in Betrieb ist, werden jährliche Betriebskosten von rund 26 Millionen Franken entstehen; die Erträge werden auf rund 3 bis 4 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Das heisst: Wir werden jedes Jahr mit dem Betrieb des Vereinatunnels ein Defizit von 22 Millionen Franken einfahren; der Bund trägt von 85 Prozent, die Rhätische Bahn 15 Prozent. Mit anderen Worten: Die Rhätische Bahn wird nach der Inbetriebnahme des Vereinatunnels jedes Jahr 3 bis 4 Millionen Franken Defizit nur vom Betrieb dieses Tunnels zu verkraften haben. Wenn ich jetzt schon sehe, wie die Rhätische Bahn finanziell unter Druck gerät, wie sie allein für dieses Jahr im Zugangebot eine Reduktion um 5 Prozent zu verkraften hat, in den Unterhaltsarbeiten eine Reduktion von 10 bis 20 Prozent, beim Personalbestand sogar bis 25 Prozent, dann möchte ich gerne von den Verfechtern, die das weiter aufstocken wollen, eine Antwort: Wie soll die Rhätische Bahn wachsende Defizite verkraften, und wo wird dann abgebaut; wo wird dieses Geld fehlen? Genau dieselbe Frage gilt natürlich für den Bund: Von diesen 22 Millionen Franken Defizit trägt der Bund 85 Prozent. Wo wird dieses Geld abgezweigt? Dieses Geld ist ja nicht einfach vorhanden, das wird in einem

anderen Bereich des Verkehrs abgezweigt; das müssen wir doch einsehen.

Wir sind der Meinung, dass wir diese Vorlage an den Bundesrat zurückweisen sollten mit dem Auftrag, uns ein neues Finanzierungsmodell für die rollende Strasse zu unterbreiten. Wir haben bei der Neat, beim Lötschberg, beschlossen, vermehrt Treibstoffzollgelder für den Bau der rollenden Landstrasse einzusetzen, das ist auch absolut richtig. Wir sind der Meinung, mit einer Rückweisung habe der Bund die Möglichkeit, Treibstoffzollgelder in einem grösseren Ausmass auch hier beim Vereinatunnel einzusetzen. Die rollende Landstrasse ist eine Leistung fürs Auto, und es ist absolut kohärent auch zum Verfassungsartikel, wie diese Treibstoffzollgelder eingesetzt werden können. Das die Begründung zu unserem Rückweisungsantrag.

Jetzt noch ein Wort zu dieser rollenden Blockierungsplanung, die uns der Bundesrat vorschlägt: Sie ist grundsätzlich richtig – schade, dass man das nicht schon von Anfang an gemacht hat –, um damit regelmässig immer wieder zu schauen, wie man finanziell steht. Wir begrüssen das grundsätzlich. Wenn man jedoch durchleuchtet, was im Moment in der Blockierungsphase ist, dann finden sich Teile, die eigentlich für die Benutzerinnen und Benutzer dieser Bahn wichtig sind. Was primär gestrichen wird, ist z. B. die WC-Anlage, ist z. B. die Überdachung der Perrons. Da muss ich fragen: Wie werden bei dieser Blockierungsplanung die Prioritäten gesetzt? Ich denke, die Benutzerfreundlichkeit ist ein sehr wichtiger Aspekt, damit man auf die Bahn umsteigt.

Wenn Herr Giezendanner jetzt schon sagt, das seien eigentlich nur die Utopisten oder diejenigen, die realitätsfremd sind, die mit dem öffentlichen Verkehr ins Engadin kommen, dann denke ich: Wenn man die WC-Anlagen und die Überdachung usw. auch noch streicht, dann wird natürlich die ganze Sache noch unattraktiver. Daher muss ich Ihnen sagen, Herr Bundesrat: Die Benutzerfreundlichkeit ist etwas sehr Wichtiges.

Nochmals die Haltung der grünen Fraktion: Rückweisung an den Bundesrat, und zwar nicht so, wie Sie, Herr Hämmerle, gesagt haben, dass wir quasi nur eine Schmalspurbahn wollen – überhaupt nicht! Wir sind sehr für die Förderung des Verkehrs. Wir sind auch für die Förderung der Rhätischen Bahn und für dieses Vereinaprojekt, aber wir möchten eine andere Finanzierungsgrundlage für die rollende Landstrasse. Heute hätten wir mit der Rückweisung die Gelegenheit, darauf zurückzukommen.

Wenn Sie die Rückweisung nicht unterstützen, dann werden wir von der grünen Fraktion dem Entwurf des Bundesrates folgen, d. h., wir werden die kleinste Aufstockung unterstützen – das sind diese 28 Millionen Franken –, und zwar auch im Hinblick darauf, dass die rollende Landstrasse damit um rund 30 Prozent redimensioniert wird. Vergessen wir nicht: Die rollende Landstrasse war von Anfang an ein sehr umstrittener Punkt! Alle Leute, die mit dem Auto nach Klosters fahren und dort das Auto verladen, werden im Engadin nicht die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, sie werden nicht die Rhätische Bahn benutzen, sie werden auch nicht die Postautos benutzen, sondern sie werden dort – ganz klar – wieder mit ihrem Auto weiterfahren. Damit verliert die Rhätische Bahn mit jedem Automobilisten und mit jedem transportierten Auto auf der rollenden Landstrasse eine potentielle Kundin oder einen potentiellen Kunden für das übrige Bahnnetz.

Seiler Hanspeter (V, BE): Ich kann Herrn Hämmerle beruhigen, ich bin kein Interessenvertreter, besitze keine Aktien der Rhätischen Bahn usw. Aber ich bin ein Vertreter des Berggebietes, der Verständnis für gewisse Sorgen hat, die in letzter Zeit mit der fortschreitenden schlechten wirtschaftlichen Entwicklung in diesen Gebieten entstehen.

Mit «Löchern» tut sich die Schweiz offensichtlich recht schwer. Wir kennen ja die «milliardentiefen Finanzlöcher» in unseren Staatskassen und wissen auch, dass die «horizontalen Löcher», sprich Tunnelanlagen, vom Gotthard über die Jungfrau-bahn, den Lötschberg bis zum Furkatunnel, teilweise erhebliche Mehrkosten verursachen: Mehrkosten, die die Bauherren zu Begehren um Zusatz- oder Nachkredite zwingen. Nun reiht sich das Dossier «Vereina» gewissermassen würdig in die Reihe dieser Kostenüberschreiter ein.

Dass auch hier ein Zusatzkreditbegehren vorliegt, ist an sich gar nichts Unübliches. Man könnte vielmehr sagen, das Vereinaprojekt falle damit nicht aus dem Rahmen. Diese Feststellung muss man selbstverständlich relativieren. Für denjenigen, der sich beruflich oder behördlich mit Projekten befasst, deren Realisierung jeweiligen mehrere Jahre in Anspruch nimmt, sind Mehrkosten alles andere als aussergewöhnlich. Damit muss man einfach in vielen Fällen rechnen. Man würde sich nämlich etwas vorgaukeln, wenn man ernsthaft glauben wollte, eine Kostenberechnung mit Preisbasis 1985 entspreche nach zehn Jahren immer noch der Realität. Das ist eben nicht eine Frage der seriösen Budgetierung, sondern vielmehr ein Problem, das wesentlich von der Grösse des Zeitraumes beeinflusst wird, der von der Erstellung des Kostenvoranschlags bis zur Fertigstellung des Projektes benötigt wird – und eher auch eine Frage der technischen Entwicklung. Wir alle wissen ganz genau, dass sich die Preise innerhalb einer so langen Zeitspanne grundlegend verändern können.

Wir meinen, dass die Bahnverbindung vom Prättigau ins Unterengadin so fertiggestellt werden muss, dass die Zielsetzungen dieses Vorhabens denn auch wirklich erreicht werden können. Eine halbhatzige Realisierung diene nämlich niemandem, weder der Förderung des öffentlichen Verkehrs noch einer glaubwürdigen Förderung des Volkswohlsandes einer Randregion.

Man darf diese Vorlage nicht bloss kurzfristig mit der «Finanzpolitikbrille» betrachten. Hier ist viel eher eine Sicht Richtung 2020 angebracht. Es geht hier eben um eine Langzeitinvestition, der nicht zuletzt auch staatspolitische Aspekte zugrunde liegen. Man darf Finanzpolitik nicht allesamt über einen Leisten schlagen. Gerade in einer Zeit, in welcher wir mit äusserst knappen Finanzen haushalten müssen, ist zwischen langfristiger Investitionspolitik und blosser allgemeiner Verbrauchsfiananzierung zu differenzieren. Es wäre falsch, wenn bei einer zukunftssträchtigen Investition – wie das beim Vereinaprojekt unzweifelhaft der Fall ist – die Bremse angezogen würde, während man in der genau gleichen Zeit ein paar hundert Millionen Franken als sogenannte Investitionsbonusse bereitstellt und in die Wirtschaft pumpt.

Darf ich auch darauf hinweisen, dass zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen und zwischen den Wirtschaftszentren ausserordentlich viele Franken investiert wurden und noch werden? Das ist an und für sich richtig. Wir sind damit einverstanden.

Wenn man aber nun diesen Zusatzkredit nicht bewilligen wollte, wenn man also im gleichen Aufgabenbereich in einer Randregion mit Sparen begänne, müsste ich in bezug auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs doch ein wenig an der Verteilgerechtigkeit zweifeln. Da verstehe ich dann die politische grüne Welt nicht mehr ganz, wenn sie mit ihrem Rückweisungsantrag die Förderung des öffentlichen Verkehrs bremsen will.

Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten und den Antrag auf Rückweisung abzulehnen.

Zu den anderen Anträgen: Die Fraktionsmehrheit ist der Meinung, dass der von der Kommissionmehrheit beantragte Kredit (Art. 1 des Beschlussentwurfes) mindestens vorerst einmal ausreiche.

Eine Fraktionsminderheit, der ich angehöre, glaubt, dass der ganze ursprünglich vorgesehene Zusatzkredit gemäss Minderheit Columberg oder mindestens nach Vorschlag Binder/Bühler Simeon nötig sei. Ein späterer Ausbau der technischen Einrichtungen (ich denke an das Blocksysteem) und eine spätere Beschaffung von Rollmaterial – die beide zur Sicherstellung der notwendigen Transportkapazität erforderlich sind und die ein betriebswirtschaftlich sinnvolles, ein zweckmässiges und attraktives Angebot ermöglichen – wären dann zumal sicherlich nur mit nochmals grösseren zusätzlichen Kosten realisierbar. Ob das volkswirtschaftlich sinnvoll ist, darüber kann man sich in guten Treuen streiten.

Darf ich noch Herrn Bundesrat Ogi etwas mitgeben? Im Alpengebiet gibt es noch andere Schmalspurstrecken, ja es ist sogar ein Ausbau dieser Schmalspurstrecken geplant, ich erinnere etwa an das Projekt «Golden Pass» oder an die Projekte, aufgrund welcher die Schmalspurnetze nördlich und südlich

der Alpen zu verbinden wären. Wenn das einmal realisiert werden sollte, erachten wir es als sinnvoll, dass man die technischen Einrichtungen schon jetzt so plant und realisiert, dass das Rollmaterial später ausgetauscht bzw. auf all diesen dann-zumal verbundenen Schmalspurstrecken eingesetzt werden kann.

Zum Vorwurf der «Subventionsschnorrer» von Herrn Hämmerle: Das ist so eine Sache, Herr Hämmerle. Ich habe den Eindruck, dass sie in allen Sektoren und Reihen in diesem Rat relativ gleichmässig verteilt sind. Es kommt immer auf die Sache an, für die man sich einsetzt oder gegen die man ankämpft.

Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten, und im Auftrag der Fraktionsmehrheit teile ich Ihnen mit, dass diese dem bundesrätlichen Entwurf, d. h. dem Antrag der Mehrheit der Kommission, zustimmen wird.

Bezzola Duri (R, GR): Ganz kurz eine Stellungnahme zu drei Aussagen:

1. Frau Diener, Sie sprechen von «Bauwilligen» oder «Baufreudigen». Dieser Zusatzkredit löst kein einziges Bauwerk aus. Diese zusätzlichen Mittel werden für entsprechende Einrichtungen, Rollmaterial und technische Einrichtungen, benötigt. Das hat mit Bauen nichts zu tun; auch wenn es im Unterengadin Bauwillige gibt, so profitieren sie von diesem Zusatzkredit nicht.

2. Kostenüberschreitung: 66 Millionen Franken sind ein grosser Betrag, das sind 12 Prozent gemäss Kostenvoranschlag 1985. Gemäss SIA-Normen liegen die Kosten aufgrund eines Vorprojektes bei plus oder minus 20 Prozent. Die Kosten liegen also heute gegenüber diesem Kostenvoranschlag um 12 Prozent höher.

3. Unternehmer Giezendanner, Sie sprechen davon, das seien um 30 Prozent übertriebene Hochkonjunkturpreise. Diese Behauptung darf ich nicht so stehen lassen. Es herrscht ein harter Konkurrenzkampf. Es haben sich ausländische Unternehmen an der Submission beteiligt, französische, österreichische und deutsche. Aber Herr Giezendanner hat vermutlich die Baupreise mit Transportpreisen verwechselt. Er hat zudem zugegeben, dass es auch nur 10 Prozent sein könnten. Wenn Sie hier in diesem Saal über Preise sprechen, nehmen Sie es ernst! Es sind alle Aufträge im Wettbewerb vergeben worden, in hartem Konkurrenzkampf. Für derartig grosse Bauvorhaben interessieren sich immer auch ausländische Unternehmungen. Es kann deshalb nicht von übertriebenen Preisen gesprochen werden. Wenn von 3 Prozent die Rede gewesen wäre, hätte ich nicht interveniert. Die Behauptung, die Preise lägen um 30 Prozent zu hoch, ist falsch und nicht seriös.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Ich kann mich in der Replik auf die Voten der Fraktionssprecherinnen und -sprecher im wesentlichen auf die finanziellen Aspekte beschränken.

Ich bin einigermassen erstaunt zu hören – wir haben das in der Kommission auch bereits diskutiert –, dass mit dem Rückweisungsantrag eine Änderung des Konzeptes anvisiert werden soll. Tatsächlich, das war ein Thema, als wir den Gesamtkredit für den Vereinatunnel beschlossen. Heute kann es keines mehr sein. Sie können nicht zum jetzigen Zeitpunkt das Pferd wechseln, ein Konzept durchsetzen wollen, das mit dem jetzigen Stand der Bauarbeiten nichts mehr zu tun hat. Meiner Meinung nach ist das schlicht eine Unmöglichkeit.

Jetzt aber zurück zu den finanziellen Aspekten. 12 Prozent – Herr Bircher Peter hat das gesagt, Herr Seiler Hanspeter hat es unterstrichen – seien keine massive Kostenüberschreitung. Ich gebe gerne zu, dass man diese Meinung vertreten kann. Aber immerhin, wir stellen das zum jetzigen Zeitpunkt fest, wir stellen das zu einem Zeitpunkt fest – ich habe es bereits erwähnt –, wo noch Spielraum besteht, wo gewisse Änderungen ohne Schaden für das Gesamtkonzept vorgenommen werden können.

Wollen Sie warten, bis die Kreditüberschreitungen allenfalls – ich sage nicht, es wäre so – 20, 25 oder 30 Prozent betragen, um dann im nachhinein wiederum festzustellen, man habe sich eben getäuscht und künftig müsse man dann anders vor-

gehen? Denken Sie an die Neue Alpentransversale, denken Sie an Ihre eigene politische – vor allem finanzpolitische! – Glaubwürdigkeit!

Herr Seiler Hanspeter hat gesagt, er habe sehr viel Sympathie für das Berggebiet, aber ich glaube, wir müssen jetzt ganz klar unterscheiden: auf der einen Seite die Förderung des Berggebietes mittels Investitionen – eine gute Sache –, die Errichtung einer zweiten Tranche «Investitionsbonus» – da kann man geteilter Meinung sein, eine Mehrheit ist offenbar der Auffassung, das sei gut –, auf der anderen Seite die Zusatzkredite bei laufenden Bauvorhaben. Hier ist politischer Handlungsbedarf angesagt.

Ich mag mich nicht wiederholen. Die departementsinterne Kontrolle funktioniert schliesslich, es wurde festgestellt, dass Handlungsbedarf besteht, und zwar politischer, finanzpolitischer. Mit Investitionen im Berggebiet hat das nichts zu tun. Das möchte ich zum jetzigen Zeitpunkt sagen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Je n'aborderai qu'un seul point, la question de la maîtrise des coûts. MM. Bircher Peter, Seiler Hanspeter et Bezzola estiment, en gros, qu'un dépassement de 12 pour cent n'est pas si important que ça et qu'il existe des cas où les dépassements ont été beaucoup plus considérables.

On ne peut plus se permettre ce genre de raisonnement. L'avenir des transports publics, et surtout la crédibilité des investissements qu'ils nécessitent, passe maintenant obligatoirement par la maîtrise des coûts. Au moment où l'on va discuter d'un troisième paquet de mesures d'économie, qui vont faire mal à tous les contribuables et à tous les citoyens, au moment où le projet du tunnel du Grauholz, à 350 millions de francs, donne le bon exemple en se terminant avec un dépassement de 7 pour cent seulement, la ligne de la Vereina doit se réaliser dans le cadre prévu par le Conseil fédéral. La diminution de 66 à 33 millions de francs ne compromet absolument pas le projet. Au contraire, cette mesure lui donne plus de crédibilité à l'égard du contribuable.

Je vous invite par conséquent, encore une fois, à suivre le projet du Conseil fédéral et les propositions de la commission ou de sa majorité, et à rejeter toutes les propositions de minorité.

Ogi Adolf, Bundesrat: Die Vereinalinie, die Sie beschlossen haben, wird höchstwahrscheinlich im Jahre 2000 in Betrieb genommen werden können. Ende 1993 waren vom Haupttunnel auf der Nordseite rund 1260 Meter und auf der Südseite rund 2300 Meter ausgebrochen. Das sind 18,7 Prozent der gesamten Länge von zirka 19 Kilometern. Im Norden schreiten die Arbeiten wegen des schwierigen Serpentinegesteins eher mühsam voran. Im Süden liegt der Baufortschritt über den Erwartungen. Das Terminprogramm kann eingehalten werden. Es ist wichtig, dass man in diesem Rat zur Kenntnis nimmt: Man baut, und man will die Vereinalinie zu Ende bauen.

Über die Finanzen haben Sie in dieser Debatte sehr oft gesprochen. Darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass die Kostensituation per Ende März 1993 auf der Basis von 1985 – das waren die Zahlen, die für die Botschaft erarbeitet wurden – folgendermassen aussieht: Man hat mit voraussichtlichen Endkosten von 601,1 Millionen Franken gerechnet. Wenn Sie die Endkosten gemäss Botschaft zum Bundesbeschluss von 1986 vergleichen, werden Sie feststellen, dass man von Kosten von 538 Millionen Franken ausgegangen ist. Das ergibt für den Vereinatunnel einen Mehrkostenbetrag von 63,1 Millionen Franken.

Hier ist es wichtig, zu wissen, dass – Herr Hämmerle hat es gesagt, ich kann es bestätigen – mehr als 90 Prozent dieser Mehrkosten, nämlich 57,3 Millionen Franken, in den Bereichen Bahntechnik und Hochbauten entstanden sind. Es sind also nicht Kosten, die im Zusammenhang mit dem Tunnel stehen.

Wenn ich höre, dass alle Tunnel, die wir in den letzten Jahren gebaut haben, Mehrkosten gebracht hätten, muss ich Ihnen sagen: Das stimmt nicht! Der letzte Redner, Herr Béguelin, hat es gesagt: Der Grauholztunnel konnte im Rahmen des Kostenvoranschlages gebaut werden. Ich möchte dem Rat auch zur Kenntnis bringen, dass die Arbeiten an den letzten Tun-

nels, die wir vergeben haben – ich denke an die Pioramulde –, 25 Prozent günstiger vergeben werden konnten, als seinerzeit budgetiert wurde. In diesem Zusammenhang ist auch die Behauptung von Herrn Giezendanner nicht gerechtfertigt, der sagt, man plündere damit die Bundeskasse. Die RhB konnte die kostenrelevanten Tunnelbauarbeiten relativ günstig vergeben, meistens innerhalb des Voranschlages, einige Male auch darunter.

Als das Bundesamt für Verkehr feststellte, dass sich Kostenüberschreitungen ergeben werden, haben wir sofort an den Furkatunnel gedacht und an die Erfahrungen mit der Centovallibahn. Mein Departement ist nicht untätig geblieben und hat im Sinne eines Frühwarnsystems eine sogenannte Blockierungsplanung eingeführt. Diese Blockierungsplanung hat sich – aus unserer Sicht – sehr bewährt. Bei dieser Blockierungsplanung geht es darum, dass die Bahn baubegleitend aufzeigen muss, welche Projektteile zur Erhaltung und Einhaltung des Kredites wegzulassen wären. Aber die Blockierungsplanung darf nicht das Ziel des Projektes grundsätzlich in Frage stellen. Die Verwirklichung des Projektes in seinem ursprünglichen Umfang muss später mit einem vernünftigen Aufwand noch möglich sein. Was heute vom Projektumfang gestrichen wird, kann später dennoch eingefügt werden, wenn ein Bedürfnis und eine Finanzierungsmöglichkeit dafür bestehen.

Weil hier diese Blockierungsplanung und die Auswirkungen angesprochen wurden, namentlich von Frau Diener, möchte ich zunächst einmal sagen, dass die Blockierungsplanung die WC-Anlagen nur bei den Autoverladebahnhöfen umfasst, nicht aber bei den Personenbahnhöfen Klosters und Susch sowie Lavin. Hier sind die WC-Anlagen noch vorgesehen. Aber diese Blockierungsplanung erfasst natürlich einen Eisenbahnzug, einen Autozug, also zwei statt drei Autozüge – das macht 10,9 Millionen Franken aus –; sie umfasst die Verringerung der Zahl der Blockstellen (1 Million Franken), den Verzicht auf Komfortbauten und Massnahmen zur Verschönerung des Erscheinungsbildes (3,3 Millionen Franken) – das ist zu bedauern, aber irgendwo müssen sie ja sparen – sowie den Verzicht auf eine gut ausgerüstete Werkstatt für die Instandhaltung der Autozüge – hier hatte man einen Betrag von 2,6 Millionen Franken eingesetzt –; und weitere Blockierungen betragen 11,6 Millionen Franken. Das ergibt einen Totalbetrag für die Vereinalinie von 29,4 Millionen Franken. Als Folge muss natürlich – das ist dann die Konsequenz – eine Reduktion der Autotransportkapazität, Herr Bezzola hat es gesagt, von ursprünglich 180 auf 120 Autos pro Stunde und Richtung in Kauf genommen werden, was immer noch zwei Drittel der geplanten Kapazität entspricht.

Aber ich betone an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich, dass wir uns für die Zukunft nichts verbauen und insbesondere die dritte Zugskomposition ohne weiteres beschaffen können. Tatsache ist: Wenn Sie alle drei Kompositionen zusammen bestellen, ist der Preis natürlich günstiger, wenn Sie aber eine sogenannte Nachbestellung vornehmen, wird diese dritte Zugskomposition dann auch etwas teurer zu stehen kommen.

Ich muss aufgrund der Debatte zu den Mehrkosten noch etwas sagen und vielleicht hier dem Rat die Analyse der Ursache dieser Mehrkosten bekanntgeben: Aufgrund der Erfahrungen mit der Centovallibahn haben wir eine Untersuchung – gebrannte Kinder scheuen natürlich das Feuer – über die Ursachen der Mehrkosten gemacht. Das Resultat dieser Untersuchung lautet: unausgereiftes Projekt, Wechsel der Projektverantwortlichen, Überschätzung der eigenen Kapazitäten für die Bewältigung eines Projektes dieser Grössenordnung. Es ist halt kein leichtes Spiel, ein solches Projekt zu realisieren.

Das muss uns auch in bezug auf die Neat und die «Bahn 2000» zu denken geben. Wir müssen daraus die Konsequenzen ziehen. Die Forderungen, die sich aus dieser Untersuchung ergaben, waren eben eine Blockierungsplanung als geeignetes Führungsinstrument. Für dieses Projekt wurde ein Gesamtprojekt-Controller eingesetzt, sehr rasch, und diese Stelle ist seit August 1993 besetzt.

Mit der Blockierungsplanung und der Anzapfung einer Reserve für geologische Schwierigkeiten ergibt sich heute die fol-

gende Kostensituation: Mehrkosten 63,1 Millionen Franken, die Blockierungen 29,4 Millionen Franken, dann die Kosten für geologische Schwierigkeiten minus 1,3 Millionen Franken, wir nehmen das aus der gedeckten Reserve. Das ergibt einen ungedeckten Kostenrestbetrag von gerundet 33 Millionen Franken. Per Ende Dezember 1993 haben sich allerdings die Mehrkosten für das gesamte Bauwerk nach Angaben der Rhätischen Bahn um 0,6 Millionen Franken auf 63,7 Millionen Franken erhöht. Das möchte ich der Vollständigkeit halber doch noch sagen.

Nicht zuletzt aufgrund der Anträge, die Sie durchgesetzt haben, und aufgrund der finanziellen Situation legen wir Ihnen ein drittes Sanierungspaket vor. Herr Kommissionspräsident Wanner hat gesagt: Es geht um die politische Glaubwürdigkeit.

Der Bundesrat beantragt Ihnen einen zusätzlichen Betrag von 28 Millionen Franken. Den Restbetrag von 5 Millionen Franken – um auf die 33 Millionen Franken zu kommen – wird der Kanton Graubünden zu übernehmen haben.

Von den Tiefbauarbeiten sind aus heutiger Sicht – damit möchte ich Herrn Graber eine Antwort geben – keine Überschreitungen zu erwarten, und die Kostenangaben für die Hochbauten und die Bahntechnik sind, so meinen wir, zum heutigen Zeitpunkt genügend genau. Deshalb betrachte ich die Gesamtkosten gemäss diesen Angaben als zum heutigen Zeitpunkt gesichert.

Ich habe die Bahn wissen lassen, dass dieser Betrag von 33 Millionen Franken, Herr Graber, grundsätzlich als «Kostendach» zu betrachten sei. Wir können zwar nicht in den Berg hineinsehen, aber weitere Mehrkosten erwarten wir eigentlich nicht, und wir sind der Meinung, dass dieses «Kostendach», wenn nicht irgend etwas Besonderes passiert, für die Realisation dieser Vereinalinie genügen sollte. Wir rechnen nicht mit sehr grossen unvorhersehbaren geologischen Schwierigkeiten, aber man weiss ja nie!

Es ist noch ein Entscheid des Bundesgerichtes offen, ob die RhB Klosters für die gemeindeeigenen Grundstücke entschädigen muss. Gemäss einem kantonalen Gesetz von 1897 müssen die Gemeinden zum Zweck des Bahnbaus Land unentgeltlich abtreten. Die Gemeinde Klosters hat dagegen beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht. Der Entscheid steht noch aus. Der streitbare Betrag – damit ich auch hier vollständige Angaben mache – beträgt 3 Millionen Franken.

Ich möchte zum Rückweisungsantrag der Minderheit Schmid Peter kurz noch folgendes sagen: Dieser Minderheitsantrag, Herr Schmid, entspricht den Vorstellungen der Botschaft und des Bundesbeschlusses über die Vereinabahn von 1986 nicht. Die neue Linie wird als Ersatz für einen wintersicheren Ausbau der Flüelapassstrasse erstellt und muss somit zwingend in annehmbarem Masse ebenfalls dem Autoverkehr zur Verfügung stehen. Würde die Linie nicht zumindest im jetzt vorgesehenen Umfang für den Autotransport ausgebaut, so bestünde die Gefahr, dass die Forderung nach einer wintersicheren Strassenverbindung über die Flüela wieder laut würde. Im übrigen hat das Parlament 1986 in Artikel 3 des Bundesbeschlusses über die Vereinabahn den Ausschluss des Ausbaus der Flüelastrasse ausdrücklich vorgeschrieben: «Der Bundesbeitrag ist an die Auflage gebunden, dass an die Flüelastrasse Davos-Susch keine Bundesbeiträge mehr für Ausbauten zum Zwecke der Kapazitätssteigerung oder einer erhöhten Wintersicherheit gewährleistet werden.»

Durch Redimensionierungen der Autoverladebahnhöfe lassen sich keine bedeutenden Mittel einsparen. Sie werden kostengünstig auf Deponien aus Tunnelausbruchmaterial in Portalinähe errichtet. Gemäss Antrag soll vorerst nur eine Bahnverbindung für den Personenverkehr, eventuell eben mit beschränkter Autoverlademöglichkeit, gebaut werden.

Das musste hier gesagt werden. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Sie haben seinerzeit diese Bahn beschlossen. Sie haben diesen Tunnel beschlossen. Es wäre jetzt falsch, wenn man diese Arbeiten nicht zu Ende führen würde. Aber es ist auf der anderen Seite auch nicht zu verantworten, wenn Sie von uns, vom Bundesrat, weitere Massnahmen zur Sanierung des Bundeshaushaltes verlangen und dann bei der erstbesten Gelegenheit weitere Kredite genehmigen.

Das soll auch ein Signal in Richtung Neat und in Richtung «Bahn 2000» sein – ich sage das ganz bewusst –, und ich bitte Sie, dieses Signal aufzunehmen, dem Bundesrat und der Mehrheit zu folgen und die anderslautenden Anträge, zu denen ich dann nur noch kurz Stellung nehmen werde, allesamt abzulehnen.

Schmid Peter (G, TG), Sprecher der Minderheit: Ich möchte richtigstellen: Was den Rückweisungsantrag betrifft, sind wir nicht für einen reinen Bahntunnel. Wir sind angesichts der Finanzen für ein gestaffeltes Verfahren und dafür, dass wir für die rollende Strasse Treibstoffzollgelder verwenden. Das ist der Zweck.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	130 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	21 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Columberg, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bürgi, Giger, Hildbrand, Schmied Walter, Seiler Hanspeter)

.... wird um 56 Millionen Franken Beitrag um 10 Millionen Franken erhöht

Antrag Schmied Walter

(Ergänzung zum Antrag der Minderheit)

.... Beitrag um 10 Millionen Franken erhöht. Das EVED gibt den Zusatzkredit nur frei, wenn eine kostenbewusste und zweckmässige Verwendung der Mittel ausgewiesen ist.

Eventualantrag Binder/Bühler Simeon

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

.... wird um 42 Millionen Franken Beitrag um 7,5 Millionen Franken erhöht

Art. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Columberg, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bürgi, Giger, Hildbrand, Schmied Walter, Seiler Hanspeter)

.... sera augmentée de 56 millions de francs sa part de 10 millions de francs.

Proposition Schmied Walter

(complément à la proposition de la minorité)

.... sa part de 10 millions de francs. Le DFTCE ne libère le crédit additionnel que si une utilisation rigoureuse et judicieuse des fonds peut être démontrée.

Proposition subsidiaire Binder/Bühler Simeon

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)

.... sera augmentée de 42 millions de francs sa part de 7,5 millions de francs.

Columberg Dumeni (C, GR), Sprecher der Minderheit: Verschiedene Votanten haben sich bereits zum Minderheitsantrag geäußert, und ich muss sagen, es herrschen da eigenar-

tige Vorstellungen; ich habe Mühe, diese Begründungen zu verstehen. Entgegen anderslautenden Behauptungen muss ich klar und eindeutig festhalten, dass dieser Zusatzkredit aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll und aus regional-, verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ausgewiesen und erforderlich ist.

Dieser Zusatzkredit ist notwendig, um das gründlich abgeklärte und gut durchdachte Projekt in der ursprünglichen Form zu realisieren. Es geht nicht an, dass man das, was man beschlossen hat, immer wieder in Frage stellt. Ich weiss: Früher war das Projekt sehr umstritten. Wenn aber das Parlament einmal einen Beschluss gefasst hat, dann sollte es dabei bleiben.

Diese Mittel sind insbesondere notwendig, um diese dritte Autozugskomposition anschaffen zu können. Ohne diese Autozugskomposition und diese weiteren technischen Einrichtungen bleibt der Vereinatunnel ein Flickwerk. Ein zentrales Element, die rollende Strasse, kann nämlich nicht oder nicht im vollen Umfang verwirklicht werden. Wir haben es bereits gehört: Zwei Autozüge genügen nicht, sie haben lediglich eine Transportkapazität von 120 Autos pro Stunde. Schon heute verkehren im Winter 400 Wagen pro Stunde über den Flüelapass, an Spitzentagen noch mehr. Deshalb kann man nicht behaupten, drei Autozüge bedeuteten eine wesentliche Kapazitätzunahme – dort geht es um 190 Autos pro Stunde –, sondern es ist eine sehr massvolle Lösung.

Wie die Erfahrung zeigt, sind gerade Investitionen in Autozüge Investitionen, die rentieren. Wenn Sie sich die Mühe nehmen, die Betriebsrechnung der Furka-Oberalp-Bahn anzuschauen, werden Sie sehen, dass die Selbstfinanzierung bei der Furka-Oberalp-Bahn dank der Autozüge wesentlich verbessert werden konnte.

So werden die Autozugskompositionen auch die Ertragslage der Rhätischen Bahn eindeutig verbessern. Deshalb muss ich mit aller Deutlichkeit sagen: Es stimmt nicht, wenn Sie sagen, dieser Zusatzkredit sei finanzpolitisch falsch, das stimmt bei näherem Hinschauen nicht. Mit dem Einsatz einer dritten Autozugskomposition werden die voraussichtlichen Ertragsüberschüsse aus dem Autoverlad von 6,5 Millionen Franken um rund 30 Prozent auf 8,5 Millionen Franken gesteigert werden, sofern der Flüela geschlossen wird. Das entspricht einer Rendite des Zusatzkreditess von rund 6 Prozent. Ich wiederhole diesen Satz, weil er zentral ist: Mit diesem Zusatzkredit erreichen Sie eine Rendite von 6 Prozent.

Die Begründung von seiten der grünen Fraktion ist schon eigenartig: Frau Diener sagt einerseits, es werde mit der Eröffnung dieses Tunnels eine wesentliche Vergrößerung des Betriebsdefizits eintreten, und gleichzeitig bekämpft sie jene Investition, die zu einer Verbesserung des Betriebsdefizits beitragen würde. Das verstehe ich nicht.

Es ist also eindeutig: Mit diesem Zusatzkredit können Sie die Rentabilität der RhB verbessern, und zwar das Betriebsergebnis; das führt eindeutig auch zu einer Entlastung der Bundesfinanzen, weil der Bund später – im Hinblick auf Betriebsdefizit – weniger leisten muss.

Ein Nein zum Zusatzkredit – Verzicht auf die dritte Autozugskomposition; Verzicht auf die bahntechnische Ausrüstung des Verbindungstunnels Susch, so dass die Verbindung zum «Weltkurort» Oberengadin nicht ausgebaut werden kann – hat unabsehbare Folgen. Selbstverständlich wird dieser Verbindungstunnel nicht immer genutzt, aber das ist eine Sicherheit – Stichwort: Einschränkungen in der Energieversorgung –, die dringend notwendig ist.

Ein solches Nein würde eindeutig zur Vergrößerung des Betriebsdefizits führen, aber – das wurde bestritten – es besteht auch ein starker Druck auf den wintersicheren Ausbau des Flüelapasses, was mit weit grösseren Aufwendungen verbunden und völlig unvernünftig wäre.

Bei der Beschlussfassung im Jahre 1985 hiess es – Herr Bundesrat Ogi hat es bestätigt –: Verzicht auf den Ausbau der Flüelastrasse zugunsten der rollenden Strasse. Der Ausbau hätte damals 400 Millionen Franken gekostet. Falls die Bahnkapazität ungenügend ist, wird der Druck auf die Offenhaltung der Passstrasse zunehmen, und das wird weit höhere Kosten verursachen.

Es ist schon eigenartig, «welches Drama» hier in diesem Saal wegen 33 Millionen Franken veranstaltet wird. Wie viele hundert Meter Nationalstrasse bauen Sie mit 33 Millionen Franken? Welche Umfahrungsstrasse können Sie heute noch mit 33 Millionen Franken bauen? Ich habe den Eindruck, man verliert völlig den Sinn für die Proportionen.

Die kombinierte Lösung Bahn/Strasse, also Bau einer Bahn mit einem leistungsfähigen Autoverlad als Ersatz für eine wintersichere Flüelastrasse, wurde vom Bündner Volk und von unserem Parlament beschlossen. Ich fühle mich als Bündner an diesen Entscheid des Bündner Volkes gebunden, und zu Recht. Eine nachträgliche Änderung dieses Konzeptes muss als eine Missachtung des Volkswillens bezeichnet werden.

Übrigens: Der Kanton Graubünden muss 10 Millionen Franken übernehmen. Es geht nicht alles zu Lasten des Bundes, sondern auch der Kanton muss an den Kosten mittragen, und für diesen Kreditbeschluss braucht es eine neue Volksabstimmung. Es ist also durchaus möglich, dass das Bündner Volk, wenn es das nicht will, nein zum Beschluss sagt, den wir jetzt fassen. Eine erste Volksabstimmung fand bereits 1985 statt. Damals hat das Bündnervolk 81 Millionen Franken bewilligt. Wenn wir heute nur einen Teil des benötigten Kredits sprechen, muss bei einem späteren Nachtragskredit eine dritte Volksabstimmung durchgeführt werden, und das ist nicht zumutbar.

Die Befürchtungen, das Unterengadin werde von einer «Autolawine» überrollt, sind unbegründet. Wir haben die Zahlen gehört: Die Kapazität ist mit dieser dritten Autozugskomposition immer noch wesentlich kleiner als heute bei Spitzenzeiten. Es tut mir leid: Das ist ein ideologischer Kampf und keine sachliche Auseinandersetzung mehr.

Wir haben gehört, dass eine rigorose Kostenkontrolle besteht, eine Kontrolle, wie sie das EVED und das BAV vermutlich noch nie bei einem Grossprojekt angewendet haben. Wir sind glücklich damit, weil wir auch für eine sehr sparsame Mittelverwendung eintreten. Wir stehen zu dieser Blockierungsplanung.

Wenn Sie diesen Zusatzkredit bewilligen, kann die Rhätische Bahn nicht frei darüber verfügen, sondern die Mittel werden nach genauester Kontrolle durch das EVED freigegeben. Sie, Herr Bundesrat Ogi, entscheiden letztlich, ob die Mittel verwendet werden können. Ich nehme an, Sie in diesem Parlament dürfen unserem Bundesrat Ogi vertrauen, dass er diese Mittel nur freigibt, wenn sie auch begründet sind.

Gegenwärtig wird die Politik von einer Parole dominiert: «Sparen, sparen und noch einmal sparen!» Das ist nötig, aber mit Vernunft. Wir dürfen nicht mit unbedachten Kürzungen unserer Volkswirtschaft einen Schaden zufügen. Die Gefahr ist beim Vereinaprojekt sehr gross. Hier geht es um eine langfristige Verkehrsinvestition. Wenn wir den gesamten Kredit sprechen, kann das Verkehrsvorhaben in vollem Umfang realisiert werden, wie es konzipiert wurde. Wenn nicht, bin ich überzeugt, dass man uns in zehn Jahren zu Recht Vorwürfe machen wird, weil wir aus einer kurzsichtigen Optik einen finanzpolitischen, volkswirtschaftlichen, aber auch verkehrspolitischen Fehlentscheid gefällt haben.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der starken Kommissionsminderheit – es waren 11 zu 9 Stimmen –, dem ganzen Kredit zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Ich möchte Ihnen zuerst bekanntgeben, dass ich meinen Antrag als Eventualantrag verstehe, falls der Antrag der starken Minderheit Columberg abgelehnt würde. Zu meinen Interessenbindungen: Ich habe keine sehr direkten Interessen an der Rhätischen Bahn, bin also weder Schienenlieferant noch Rollmateriallieferant, sondern lediglich ein sehr interessierter Benützer. Meine Interessen am Ausbau des Vereinatunnels gehen in wirtschaftliche Richtung.

Auf der französischen Version meines Antrages (ausgeteiltes Einzelblatt) hat sich ein Fehler eingeschlichen. Es heisst dort, 42 Millionen Franken und 5 Millionen Franken des Kantons; selbstverständlich ist auch in der französischen Fassung das Geld gleich viel wert, auch dort müssten 7,5 Millionen Franken stehen.

Der Bundesrat und eine knappe Mehrheit beantragen Ihnen einen Kredit von 28 Millionen Franken – immer unter der Voraussetzung, dass der Kanton Graubünden dann 5 Millionen Franken beisteuert. Eine starke Minderheit – Sie haben es gehört, das Resultat in der Kommission war 11 zu 9 Stimmen – setzt sich für den vollen Betrag von 56 Millionen Franken plus 10 Millionen Franken des Kantons Graubünden ein.

Ich beantrage Ihnen nun, obwohl ich auch bei der Minderheit Columberg vertreten bin, 42 Millionen Franken, d. h., 14 Millionen Franken mehr als der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission oder, lukrativer gesagt, 14 Millionen Franken weniger als die Minderheit der Kommission.

Sie sehen, dass ich einerseits zum Sparen beitragen will, mich andererseits aber für einen betriebswirtschaftlich möglichst optimalen Betrieb des Vereinatunnels (und zwar von allem Anfang an) sowie für eine allgemeine Verbesserung der Betriebsflexibilität einsetze. Ich möchte erreichen, dass von Anfang an drei Zugskompositionen eingesetzt werden können.

Die in der Blockierungsplanung enthaltenen Objekte würden, wenn sie nicht realisiert werden könnten, gravierende Einbusen an Qualität und Leistungsfähigkeit der Vereinalinie bewirken. In den 42 Millionen Franken, die ich Ihnen beantrage, sind deshalb die dritte Zugskomposition und die betrieblich notwendigen Investitionen enthalten. Der entsprechende Kantonsbeitrag würde 7,5 Millionen Franken betragen. Wenn Sie mir zustimmen, erreichen Sie damit Verschiedenes:

1. Der Druck, den Flüela im Winter zu öffnen, würde genommen. Als Winterverbindung käme für mich persönlich nur der Tunnel in Frage. Ich erachte es als unsinnig, den Tunnel zu bauen, ihm das für einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb nötige Rollmaterial aber nicht zu geben und damit die Öffnung der Passstrasse geradezu zu provozieren.

2. Mit einer Kapazität von 120 Autos bei zwei Zügen sind Staus und Wartezeiten programmiert, die den Automobilisten zu Umfahrungen zwingen, zum Beispiel über den Julier oder – wie es Herr Bezzola gesagt hat – auch über den Arlberg. Das kann sicher, Herr Schmid Peter, nicht im Sinn der Grünen sein. Dies ist sicher kein Beitrag zum Umweltschutz. Mit drei Autozügen wird eine Kapazität von zirka 190 PW pro Stunde und Richtung erreicht. Diese Zahlen sind ins Verhältnis zu den effektiven Frequenzen am Flüelapass zu setzen, der heute offen gehalten wird, aber aus Sicherheitsgründen während rund 40 Tagen ganz oder vorübergehend geschlossen werden muss. Im Winter 1992 wurde diese genannte Kapazitätswert der drei Züge um ungefähr 100 Prozent überstiegen. Also auch bei drei Zügen wird es in Spitzenzeiten zu Wartezeiten kommen. Die rollende Strasse verfügt auch bei drei Zügen über weniger Kapazität als die Strasse. Es ist – das wiederum zu Herrn Schmid – keine «Überschwemmung» des Engadins oder des Münstertals mit Autos zu befürchten.

3. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zeigen, dass der Autoverlad gewinnbringend betrieben werden kann. Damit werden auch der Fehlbetrag der Rhätischen Bahn und – Sie haben es von Herrn Columberg gehört – der Beitrag des Bundes, der 85 Prozent beträgt, verringert.

4. Die Beschaffung des dritten Zuges würde bei Einzelbestellung Mehrkosten verursachen. Darauf hat Herr Bundesrat Ogi hingewiesen.

Zu Herrn Wanner möchte ich sagen: Wir betreiben hier keine Investitionen zugunsten des Berggebietes; da bin ich auch seiner Meinung. Wir betreiben hier eine vernünftige Investition für einen flexiblen, wirtschaftlichen Betrieb.

Herrn Stalder möchte ich sagen, dass die Situation auf den Baustellen nicht unerfreulich ist. Herr Stalder, Sie waren mit mir im Herbst vor einem Jahr auf der Baustelle Vereina-Süd im Engadin. Im letzten Oktober hatte ich wieder Gelegenheit, den Vereinatunnel zu besichtigen, auch ganz zuvorderst, an der Tunnelwand. Ich kann Ihnen sagen, und ich liess es mir auch verbindlich versichern, dass sehr effizient und kostenbewusst gearbeitet wird. Die Situation auf den Baustellen ist nicht unerfreulich. Wenn überhaupt etwas unerfreulich ist, ist es das vorher gewesen – aber nicht jetzt beim Bau.

Sie sehen, die Beschaffung aller drei Züge miteinander ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Mit dem dritten Zug können die voraussichtlichen Ertragsüberschüsse aus dem Autoverlad

von etwa 6,5 Millionen Franken um 30 Prozent auf etwa 8,5 Millionen Franken gesteigert werden.

Ich bitte Sie, aus Spargründen einerseits – Herr Wanner lacht, er ist wahrscheinlich nicht so sehr für wirtschaftliches Sparen – und aus betriebswirtschaftlich notwendigen Gründen andererseits dem Antrag Binder/Bühler Simeon zuzustimmen.

Schmied Walter (V, BE): Le débat est quelque peu pénible dans la mesure où c'est avant tout de la philosophie d'intention que l'on développe ici et où l'on parle peu des répercussions pratiques qu'aurait éventuellement une réduction du crédit additionnel qui est sollicité par la minorité Columberg – à laquelle je souscris et que j'aimerais encore compléter par mon amendement.

Il s'agit de désenclaver une région de la Basse-Engadine et du Val Müstair. Si nous faisons abstraction du col de la Flüela, ces deux régions ne sont actuellement accessibles que par le Tyrol. L'enjeu du projet vise donc à améliorer les conditions d'existence de ces régions marginales de la Suisse. Précisément, il y va d'avantage de leur survie dès lors que le projet du rail, comme cela a été évoqué ici, est en quelque sorte l'unique alternative à l'aménagement de la route de la Flüela qui restera, à l'avenir, fermée durant l'hiver.

Hier, nous débattons des droits et du respect revenant aux minorités de notre pays. Aujourd'hui, nous avons la chance de passer aux actes et de démontrer notre volonté en accordant le crédit supplémentaire sollicité par la minorité de la commission défendue par M. Columberg.

Ma proposition individuelle se veut complémentaire de la proposition Columberg et devrait permettre d'augmenter les chances d'acceptation de celle-ci dès l'instant que le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie ne libérera le crédit additionnel que sur la base d'éléments justifiés.

Dans son ensemble, le message du Conseil fédéral est correct et est rédigé en béton! Il souligne malheureusement quelques points mineurs qui détournent l'attention pour arriver à une fausse conclusion, selon ma conviction. Il ne s'agit pas aujourd'hui de faire porter le chapeau à la Vereina pour d'autres problèmes qui se sont posés ailleurs et antérieurement, notamment sur la ligne des Centovalli; on pourrait aussi citer d'autres exemples.

Une question s'impose: quelles sont les répercussions, au niveau pratique, d'un crédit additionnel limité à 28 millions de francs? Le Conseil fédéral nous propose de réduire les trois trains-autos prévus initialement à deux unités seulement. Messieurs les Rapporteurs de la commission, il est faux de faire croire que la réduction du crédit n'aurait aucune incidence sur l'exploitation de cette ligne. L'avenir nous donnera raison et démontrera l'inverse.

Sachez aussi qu'il est prévu de renoncer au confort des passagers – et nous avons déjà entendu quelques mots à ce sujet-là: suppression de la marquise centrale du quai de gare à Klosters, donc suppression de la couverture du quai, ou suppression des WC publics dans les zones de chargement des voitures. Or, si vous supprimez une rame, vous allez augmenter le temps d'attente des voyageurs qui vont être chargés avec leur voiture sur le rail, et pendant cette attente, s'il faut un WC pour trois rames, il en faut aussi un pour deux rames. Ce sont des détails, des choses banales, mais qui sont les réalités de la pratique.

La discussion serait différente, je l'affirme, dans cette salle s'il s'agissait simplement d'un dossier identique qui reviendrait à désenclaver ou à favoriser une agglomération. Ici, il s'agit de citoyens qui méritent aussi notre attention. Cet investissement est justifié dans les faits, il doit bien aussi être justifiable quelque part, ici dans notre enceinte.

J'en viens à mon argument principal. La suppression de la troisième rame est indéfendable et remet en cause le système d'exploitation de tout le projet. J'en veux pour preuve – et je serai bref, M. Binder l'a évoqué – qu'en hiver 1992, on a enregistré au col de la Flüela des pointes de circulation qui représentaient jusqu'à 200 pour cent de la capacité de trois compositions train-autos. Alors, M. Schmid Peter a dit qu'il s'agissait ici d'interpréter, que ces rames devaient être en mesure de vé-

hiculer la moyenne de la circulation. Eh bien non! ce n'est pas comme ça. Si vous fermez le col de la Flüela, vous êtes bien obligés de donner la possibilité à toutes les voitures de passer à travers ce tunnel. Sinon, le tout s'effondre et autant ne pas construire le tunnel du tout. J'aimerais quand même des explications très claires.

A M. Hämmerle, j'aimerais dire que le projet contient quelques folies. Je vous en cite une: le fait d'aller construire des rampes de chargement dans les pentes les plus abruptes alors que techniquement et économiquement on pourrait les construire à moindre frais dans des zones tout à fait défendables, cela renchérit le projet de millions de francs. Eh bien là, on a préféré investir, jeter l'argent par les fenêtres. On peut discuter du bien-fondé, mais c'est là qu'il fallait commencer par économiser, et non en réduisant le projet de par ses dimensions pour le réduire à deux rames.

J'aimerais une réponse claire de la part de M. Ogi, conseiller fédéral. Deux rames ne suffisent pas pour le trafic moyen. Quelle est la solution de remplacement aux heures de pointe? Et, en l'occurrence, quelle est la priorité que l'on donnera quand les deux rames seront occupées et les trains voyageurs aussi? Donnera-t-on la priorité aux personnes ou donnera-t-on la priorité aux voitures?

Je conclus et je m'adresse à M. Béguelin qui a évoqué le percement du Grauholz par les CFF. Je m'adresse aussi à M. Ogi, conseiller fédéral, qui a souligné que ses augmentations de coût n'étaient «que» de 7 pour cent. Peut-être faudrait-il déléguer des entrepreneurs CFF à la Vereina pour démontrer comment l'on construit des tunnels parce que, là, ils sont en train de percer un tunnel en respectant strictement le délai et les prévisions économiques. Si on a affaire à ce dépassement, c'est regrettable, mais cela est dû à l'infrastructure de roulement, aux installations de sécurité et j'en passe. Je ne reviens pas sur le débat qui a eu lieu.

Je vous invite à suivre ma proposition pour donner plus de chance à la proposition de minorité Columberg.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Mein Antrag (Art. 1ter [neu]) versteht sich als Ergänzung zum Antrag von Bundesrat und Mehrheit. Er fällt dahin, falls Sie der Minderheit oder dem Antrag Binder/Bühler Simeon zustimmen würden. Wir haben es gehört: Der Bau des Tunnels schreitet planmässig voran. Es besteht eine gute Chance, dass vor allem die geologische Reserve nicht ausgeschöpft werden muss und der Bau insgesamt billiger zu stehen kommt, als für den schlimmeren Fall angenommen.

Gemäss Antrag des Bundesrates sind 29,4 Millionen Franken im Rahmen der Blockierungsplanung eben blockiert, und der Nachtragskredit wurde entsprechend reduziert. Darunter fällt nun eine von drei Autozugskompositionen. Die Botschaft sieht vor, dass gewisse Positionen aus der Blockierungsplanung entlassen werden können, sofern die Wirtschaftlichkeit ausgewiesen ist, wenn die Reserven nicht benötigt werden oder wenn gewisse Arbeiten billiger vergeben werden können. In der Botschaft ist allerdings nicht konkretisiert, wofür die Mittel verwendet werden können, ob zum Beispiel auch eine dritte Zugskomposition angeschafft werden könnte oder ob nur bauliche Massnahmen darunterfallen.

Mein Antrag hat nun den Zweck, hier Klarheit zu schaffen. Ich möchte für die RhB in diesem Fall Flexibilität sichern, vor allem auch die Möglichkeit sichern, die Wirtschaftlichkeit mit drei Zugskompositionen zu erhöhen. Zugegeben, eventuell würde gegebenenfalls diese Lösung auch ohne den von mir beantragten Zusatz getroffen. Der Zusatz bringt aber für die RhB die Gewissheit, dass diese Mittel aus der Reserve entsprechend eingesetzt werden können. Diese Regelung bringt auch zusätzlich den Ansporn, die Reserven beim Bau nicht auszuschoöpfen, um den Betrieb dann optimieren zu können.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Mehrheit – ergänzt durch den von mir beantragten Zusatz (Art. 1ter neu) – zuzustimmen.

Herczog Andreas (S, ZH): Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen und alle anderen Anträge abzulehnen. Die entscheidende Frage ist ja, was verkehrs- und

bahnpolitisch vernünftig ist und was nicht. Es ist nicht eine ideologische Frage, Herr Columberg. Wir gehen von der sachlichen Frage aus, ob der Kredit gemäss Ihrem Antrag erhöht werden oder ob er so belassen werden soll, wie es der Bundesrat und die Mehrheit vorschlagen.

Zwei Dinge vorweg:

Einmal bewirken die 33 Millionen Franken, die von Mehrheit und Bundesrat vorgesehen sind, explizit keinen Substanzverlust, insbesondere nicht in Verbindung mit Artikel 1bis, wo wir die Prioritäten definiert haben.

Zum anderen ist regionalwirtschaftlich nicht immer jenes Verhalten optimal, das unbesehen das meiste Geld vom Bund herausholt oder herausholen will.

Weshalb ist nun dieser Mehrheitsantrag vernünftig und realistisch? Wie ist die bahnpolitische Ausgangslage?

1. Die SBB planen aus Kostengründen einen massiven Abbau des Angebotes, des Standards und des Personals im Regionalverkehr. In den Agglomerationen, wo bekanntlich 70 Prozent der Bevölkerung wohnen und 50 Prozent des Verkehrsaufkommens entstehen, ist in nächster Zeit vom Bund nichts zu erwarten.

Weiter wird das Angebot der RhB wegen der Sparmassnahmen des Bundes ab Fahrplanwechsel 1994 erheblich abgebaut, und zwar hinsichtlich Personal, Betrieb und Unterhalt. Gerade hier müssen wir doch nüchtern abwägen, was eigentlich regionalwirtschaftlich entscheidender ist. Ist es wichtiger, einige Millionen Franken mehr für einen Tunnelbau einzusetzen, was lediglich einigen lokalen Interessen entgegenkommt, oder aber das in den letzten 20 Jahren im Rahmen des öffentlichen Verkehrs Erreichte, und zwar für die ganze Region aufrechtzuerhalten.

2. Zur Kapazitätsfrage. Die Minderheit Columberg geht von der Fehlannahme aus, dass man eine Spitzenfrequenz, die allerhöchstens an 20 Wintertagen bestehen könnte, abdecken müsse. Dies ist aber finanz- und verkehrspolitisch falsch. Finanzpolitisch deswegen falsch, weil für lediglich eine Zugskomposition, die während der restlichen 90 Prozent des Jahres irgendwo stillgelegt wird, investiert werden soll. Zudem ist es verkehrspolitisch falsch, eine Angebotsplanung zu machen, unbesehen davon, wie viele Automobile zunächst durch das Prättigau und nachher ins Unterengadin und dann wieder retour fahren.

Wir haben hier mehrmals gesagt, dass wir verkehrspolitisch den «Tagestourismus» nicht fördern wollen. Denken Sie an die Annahme der Alpen-Initiative. Dort war das Argument entscheidend, dass wir keinen «Tagestourismus» wollen, weil das für die Tourismusregionen nichts bringt. Es bringt nichts, wenn Leute mit ihren Autos rasch ins Unterengadin fahren und am gleichen Tag wieder zurückfahren.

3. Zur Prioritätsfrage. Die Priorität beim Vereinatunnel muss heissen: Bahnangebot für Personen und Güter. Die rollende Strasse soll wirklich nur auf einen Durchschnittswintertag dimensioniert werden.

Wir haben in Artikel 1bis die Prioritäten definiert: Erste Priorität hat der volle Tunnelausbau; zweite Priorität hat die Sicherstellung der Verbindung zum Oberengadin; dritte Priorität hat die Sicherstellung der Bahntechnik für den Personen- und Güterverkehr.

Wir bitten Sie, den Minderheitsantrag Columberg und die übrigen Anträge, die in die gleiche Richtung zielen, abzulehnen. Das Konzept der Mehrheit ist angemessen und realistisch. Es gewährleistet die wintersichere Bahnverbindung, und es gewährleistet eine Mittelzuteilung, die in unserer bahnpolitischen Prioritätenordnung liegt. Im übrigen hat in der Budgetierung der RhB von Beginn weg eine Reserve von 17 Millionen Franken gelegen. Dieses Potential kann im Rahmen der Blockierungsplanung ausgeschöpft werden.

Ich bitte Sie somit, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und die anderen Anträge – insbesondere der Antrag Schmied Walter ist hier überflüssig – abzulehnen.

Graber Rolf (L, NE): Nous voulons rappeler ici que nous refusons les augmentations quelles qu'elles soient.

Nous aurions voulu que le Conseil fédéral soit un peu plus précis dans sa réponse, quitte à ne dire qu'un seul mot: oui ou

non. Est-ce que les 33 millions de francs permettent, dans des conditions raisonnables, de transporter les personnes, les marchandises et les voitures? Première question. Et en choisissant 33 millions de francs, plutôt que 66 millions de francs, est-on sûr qu'il n'y aura pas des crédits additionnels pour la Flüela?

C'est les réponses du Conseil fédéral nettes sur ce sujet qui seront de nature à nous permettre d'accepter son projet.

Bühler Simeon (V, GR): Ich kann meine Interessenbindungen ruhig offenlegen. Ich habe keine Funktion bei der RhB, weder im Verwaltungsrat noch sonst irgendwo. Ich habe auch keine Firma, die irgendwelche bauunternehmerische Tätigkeit ausübt. Ich bin in keiner Art und Weise befangen.

Ich möchte Ihnen zu zwei Punkten etwas zu bedenken geben, zum umweltpolitischen und zum finanzpolitischen Punkt.

1. Zum umweltpolitischen: Heute fahren an Spitzentagen rund 390 Autos pro Stunde in einer Richtung über den Flüelapass. Mit drei Autozügen, wie ursprünglich projektiert, sind es noch 180 pro Stunde und Richtung, also knapp die Hälfte des heutigen Spitzenverkehrs. Es ist zweifellos richtig – hier teile ich die Auffassung von verschiedenen Vorrednern –, die Kapazität nicht auf Spitzenzeiten auszurichten. Mit dieser knappen Hälfte des heutigen Spitzenverkehrs aber stellt man das Minimum zur Verfügung, das es braucht, wenn man die Passstrasse während des Winters schliessen will.

Bei Verwirklichung von bloss zwei Autozügen gemäss Antrag der Mehrheit ist die Schliessung der Passstrasse im Winter politisch nicht mehr durchzusetzen! Mit redimensioniertem Projekt und offener Passstrasse können aber wesentlich mehr Autos ins Engadin gelangen als mit drei Autozügen und geschlossener Strasse. Diese simple Rechnung sollten eigentlich alle hier machen können. Umweltpolitisch sind also drei Autozüge ganz wesentlich besser als zwei bei geöffneter Passstrasse.

2. Zum finanziellen Aspekt: Ich habe durchaus Verständnis dafür, dass man heute mit den Bundesmitteln sparsam umgehen muss. Aber auch finanziell schneidet die Variante der Mehrheit längerfristig schlechter ab.

Ich habe Fachleute die Sache nochmals nachrechnen lassen, und dabei ist klar bestätigt worden, dass bei einer Gegenüberstellung der Variante drei Autozüge mit geschlossener Passstrasse einerseits und zwei Autozüge bei geöffneter Passstrasse andererseits die zweite Variante eine Einnahmenverschlechterung für die Bahn von mindestens 5 Millionen Franken jährlich bedeuten würde. Unter Einrechnung der Verminderung auf der Kostenseite bliebe ein grösseres Defizit von 4,5 Millionen Franken bestehen, woran der Bund mit 85 Prozent partizipiert. Also hätte der Bund jährlich 3,8 Millionen Franken mehr Defizitbeitrag zu leisten, wenn nur zwei Autozüge verwirklicht würden. Somit hätte der Bund bereits nach vier Jahren mehr zu bezahlen, als wenn drei Autozüge verwirklicht worden wären.

Sie beschliessen heute, ob Sie es wollen oder nicht, über die «Winteröffnung» der Flüelapassstrasse! Stimmen Sie der Minderheit zu, dann bleibt die Passstrasse geschlossen, oder, wenn Sie das nicht tun können, dem Eventualantrag Binder/Bühler Simeon, damit wenigstens die drei Autozüge verwirklicht werden! Damit hätten Sie umweltpolitisch und finanzpolitisch einen wesentlich sinnvolleren Beschluss gefasst als die Mehrheit ihrer Kommission.

Seiler Rolf (C, ZH): Herr Giezendanner hat vorhin gesagt, die Vereinabahn sei ein Kind der Hochkonjunktur. Leider ist er jetzt nicht im Saal, sonst müsste ich ihn fragen, wessen Kind denn die Autobahnen sind, die wir laufend gebaut haben und immer noch bauen. Sie sind auch Kinder der Hochkonjunktur und unserer vermehrten Mobilitätsbedürfnisse. Der Unterschied besteht darin, dass wir in diesem Saal schon oft über Kostenüberschreitungen bei Bahntunnels diskutiert, aber noch nie eine Diskussion über Kostenüberschreitungen bei den Strassentunnels geführt haben, die es zweifellos bereits mehrfach gegeben hat.

Herr Bundesrat Ogi hat zu Recht gesagt, dass wir diese Bahn im Jahre 2000 in Betrieb nehmen wollen. Wenn ich auf Sei-

te 9f. der Botschaft lese, worauf man nach Ansicht des Bundesrates verzichten müsste, dann muss ich feststellen, dass das keine Blockierungsplanung, sondern eine Verzichtplanung ist. Denn bei jedem Posten heisst es: Verzicht, Verzicht, Verzicht.

Was mir ausserordentlich Mühe macht, ist einerseits ein Verzicht auf die Autozugskomposition – das könnte man zwar an und für sich gerade noch verschmerzen –, was aber schlimmer ist, ist, dass man auch auf eine Anzahl Blockstellen verzichten will. Wenn man auf eine Anzahl Blockstellen verzichtet, geht das eindeutig zu Lasten der Kapazität.

Nun stellt sich bei unserem Entscheid die Frage: Welche Bahn durch die Vereina wollen wir eigentlich? Heute hört man immer wieder, die Zukunft gehöre der Eisenbahn. Hier sind wir auf dem besten Wege, eine Eisenbahn zu bauen, die bereits bei der Inbetriebnahme den Anforderungen in bezug auf die Kapazität nicht gewachsen ist; sie ist allenfalls auch nicht auf dem neuesten Stand der Technik. Das scheint mir nicht verantwortbar. Wenn wir schon eine Eisenbahn bauen – und wir wollen diese Bahn bauen –, dann müssen wir die Kapazitäten so ausrichten, dass sie im Jahre der Betriebsaufnahme zumindest diesen Kapazitätsbedürfnissen entspricht. Wenn wir auf alles vom Bundesrat Aufgelistete verzichten, dann entspricht diese Bahn in bezug auf die Kapazität den Anforderungen nicht; damit würden wir verkehrspolitisch eindeutig einen falschen Entscheid fällen.

Herr Herzog hat gesagt: Wir wollen den «Tagestourismus» nicht fördern. Ich könnte mit ihm noch einverstanden sein, aber diesen «Tagestourismus» haben wir, ob wir ihn fördern oder nicht – er ist einfach da. Sie können den Kopf schütteln so lange Sie wollen, Herr Bodenmann, er ist einfach da. Es stellt sich nur die Frage, auf welchem Wege diese Touristen an ihr Ziel kommen. Hier wollen wir, wenigstens für einen Teil dieser Strecke, einen Schienenweg zur Verfügung stellen.

Ich persönlich bin für den Antrag der Minderheit Columberg, allenfalls für den Eventualantrag Binder/Bühler Simeon. Ich kann hier nicht die Meinung der CVP-Fraktion mitteilen, ich kann nur sagen: Bei der CVP-Fraktion gibt es eine grosse Gruppe, die für die Mehrheit und den Bundesrat stimmt, und eine ebenso grosse Gruppe, die für den Antrag der Minderheit Columberg stimmen wird. Den Antrag Schmied Walter – als Ergänzung des Antrages der Minderheit – können wir durchaus auch mit der Minderheit Columberg unterstützen. Betreffend den Antrag Fischer-Seengen können Sie machen, was Sie wollen; es ist beides nicht falsch.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Viel bleibt tatsächlich nicht mehr zu sagen. Die Argumente sind ausgetauscht. Nur etwas:

Ich bin nicht überzeugt – namentlich Herr Binder hat das gesagt –, dass mehr Investition zu kleineren Defiziten führt. Das höre ich gerne! Man hat das andernorts auch schon gehört, und siehe da, die Tatsachen waren dann etwas anders. Ich bin nicht sicher, ob jene, die das vorschlagen, in diesem Bereich auch Aktien kaufen würden.

Bitte sprechen Sie in einer Zeit, in der man bei der Sanierung der Bundeskasse um jede Million Franken kämpfen muss, auch nicht von «Kleinigkeiten wie 10 oder 20 Millionen Franken»!

Es geht nicht darum, ob die Technik auf dem modernsten Stand ist. Ich gehe davon aus, dass sie es sein muss und sein soll, sonst wäre der Vorwurf den Projektverfassern zu machen und nicht dem Bundesrat oder dem Parlament.

Ich sage Ihnen noch einmal: Es geht um die finanzpolitische Glaubwürdigkeit des Parlamentes, aber auch kommender Eisenbahnprojekte. Wenn Sie hier nun der Versuchung unterliegen, nicht dem Antrag des Bundesrates und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen, sondern der Minderheit, werden Sie es sehr schwer haben, allen jenen kritischen Stimmen zu begegnen, die Ihnen wiederholt und bei jeder Gelegenheit sagen werden, man habe es nun mindestens dreimal erlebt, dass die finanzpolitische Glaubwürdigkeit nicht den Tatsachen entspreche.

Die Kommissionmehrheit lehnt auch alle Einzelanträge ab. Eine Ausnahme mache ich persönlich – da spreche ich jetzt

nicht mehr als Kommissionspräsident –; es geht um den Antrag Fischer-Seengen (Art. 1ter [neu]). Er scheint mir einen gangbaren Weg aufzuzeigen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Juste un mot concernant la proposition Binder. Nous ne l'avons pas discutée au sein de la commission. L'idée d'acquiescer tout de suite le troisième train-autos pourrait peut-être paraître une bonne idée. Seulement, j'aimerais rappeler que le projet complet doit coûter quelque chose comme 760 millions de francs et qu'il reste, à ce jour en tout cas, une réserve non utilisée de 15,7 millions de francs. Il semble, ainsi, que la marge de manoeuvre existe pour trouver les 17,7 millions de francs qui seraient nécessaires pour l'acquisition éventuelle, si le marché devait l'exiger, d'un troisième train-autos.

J'en arrive ainsi logiquement à la proposition Fischer-Seengen. Nous n'en avons pas discuté au sein de la commission, mais elle ne semble pas s'opposer à la volonté du Conseil fédéral dans l'hypothèse, précisément, où le troisième train-autos s'avérerait désirable et souhaitable, par exemple, pour améliorer les résultats financiers du Chemin de fer rhétique. Mais pour ce dernier, cela devrait être très naturellement une excellente motivation.

Quant à la proposition Schmied Walter, c'est une proposition qui va de soi. Il est normal que, quand on investit des sommes considérables, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie se donne les moyens de contrôler tous les crédits additionnels d'une manière rigoureuse.

Je le répète, je vous invite à soutenir la majorité de votre commission et à soutenir les propositions du Conseil fédéral.

Ogi Adolf, conseiller fédéral: M. Graber m'a demandé d'être court et de lui répondre par oui ou non. Je dis: oui. J'ai précédemment donné la réponse en allemand, mais malheureusement il ne m'a pas écouté.

Nachdem Herr Bühler Simeon gesagt hat, die wintersichere Flüelastasse stünde nicht mehr zur Diskussion, möchte ich ihm sagen: Wir haben uns noch einmal bei der Regierung Ihres wunderschönen Kantons erkundigt. Auf Anfrage hin will sich die Bündner Regierung nicht festlegen, ob der Pass im Winter auch nach Inbetriebnahme der Vereinalinie im heutigen Rahmen offengehalten werden solle oder nicht. Sie will ihre Nachfolger nicht unnötig verpflichten. Das war die Antwort, die ich erhalten habe. Ich möchte das zuhänden des Protokolls und der Materialien festhalten.

Herr Columberg, wenn wir in der heutigen Situation von 10 Millionen Franken reden, müssen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass das viel Geld ist. Sie haben diese Millionen Franken als ein Drama bezeichnet. Nachdem wir wissen – ich bin nicht der gleichen Auffassung wie Herr Herzog, er hat jedoch nicht ganz unrecht –, dass die dritte Zugskomposition während 60 bis 70 Tagen im Einsatz wäre – Herr Herzog hat nur von 20 Tagen gesprochen –, könnte man, falls die Nachfrage effektiv vorhanden wäre, eine solche Zugskomposition jederzeit beschaffen.

Wenn Sie dem Vorschlag des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission folgen, heisst das nicht, dass das, was in der Blockierungs- oder in der Verzichtplanung – wie es Herr Seiler Rolf genannt hat – jetzt nicht möglich ist, nicht doch später einmal, wenn Bedarf vorhanden ist, noch beschafft werden kann.

Herr Columberg, eine dritte Zugskomposition brächte zwar – das haben Sie zu Recht gesagt – der RhB zusätzliche Mittel, kostete den Bund aber um so mehr. Der Bund bezahlt heute 85 Prozent der Anschaffungskosten. Er bezahlt 85 Prozent der Betriebs- und Unterhaltskosten, und er bezahlt noch zusätzlich – das muss auch gesagt werden – pro transportiertes Auto aus der Treibstoffzollkasse. Sie wissen es: Der Kostendeckungsgrad des Autotransportes beträgt 30 bis 45 Prozent inklusive die Gelder, die aus der Treibstoffzollkasse fliessen. Den Herren Binder und Bühler Simeon, die gleichlautende Eventualanträge gestellt haben – es geht also um die Frage, ob 28 Millionen Franken (Mehrheit), 56 Millionen Franken (Minderheit Columberg) oder 42 Millionen Franken (Eventual-

antrag Binder/Bühler Simeon) –, möchte ich sagen: In der Botschaft von 1986 war von zwei neuen Zügen und einer alten Zugskomposition, die von der Albulalinie auf die Vereinalinie verlegt werden soll, die Rede. Das ist nicht ein Vorschlag des Bundesrates, sondern es ist seinerzeit von der Kommission so in Aussicht gestellt worden. Ich möchte noch einmal sagen: Diese dritte Zugskomposition könnte bei Bedarf jederzeit beschaffen werden.

Schliesslich noch zum Antrag Schmied Walter. Er geht in die gleiche Richtung wie derjenige der Minderheit Columberg. Aber Herr Schmied will zusätzlich, dass das EVED für die Verwendung der Mittel grünes Licht gibt. Ich danke für das Vertrauen, das Sie uns schenken, das ist nicht immer so. Wir sind auch hier der Meinung: Entweder sparen wir und setzen ein Zeichen, oder dann sparen wir nicht, und Sie beschliessen diesen Zusatzkredit.

In bezug auf den Antrag Fischer-Seengen: Er entspricht voll der Botschaft des Bundesrates.

Schliesslich noch zuhnden von Herrn Seiler Rolf: Die Blockstellen können natürlich – Sie wissen es, Sie sind ein Spezialist – jederzeit nachgerüstet werden. Die Vereinalinie wird auf dem heutigen Stand der Technik erstellt, zum Beispiel sind die Stellwerke Typ Domino 67 – das wird den meisten von Ihnen nicht viel sagen – neueste Technologie. Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass man hier Altmateriale einsetzt, sondern auch hier soll für die Bündner einmal mehr das Beste und das Neueste eingesetzt werden.

Ich bitte Sie aus Konsequenzgründen, nicht zuletzt aufgrund der Sparaufträge, die Sie uns gegeben haben, hier jetzt konsequent zu sein und der Mehrheit der Kommission und dem Bundesrat zu folgen, d. h., alle übrigen Anträge abzulehnen.

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Schmied Walter	62 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	109 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	42 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	100 Stimmen
Für den Eventualantrag Binder/Bühler Simeon	50 Stimmen

Art. 1bis (neu)

Antrag der Kommission

Der erhöhte Bundesbeitrag dient in erster Linie dazu, die bahntechnische Ausrüstung im Verbindungstunnel Susch (Richtung Oberengadin), die Erstellung von drei Kreuzungsstellen (an beiden Tunnelenden und in der Tunnelmitte) sowie einen nach dem heutigen Stand der Technik benutzerfreundlichen und sicheren Ablauf des Personen- und Güterverkehrs zu gewährleisten.

Art. 1bis (nouveau)

Proposition de la commission

La contribution fédérale augmentée sert avant tout à garantir l'équipement ferroviaire dans le tunnel de liaison Susch (en direction de la Haute-Engadine), l'installation de trois croisements (aux deux portails et au milieu du tunnel), ainsi que le déroulement du trafic des voyageurs et des marchandises conçu en fonction des techniques actuelles et une utilisation facile et sûre.

Angenommen – Adopté

Art. 1ter (neu)

Antrag Fischer-Seengen

Die Rhätische Bahn wird ermächtigt, allfällige nicht ausgeschöpfte Kredite für den Bau der Vereinalinie zur Anschaffung von Rollmaterial zu verwenden.

Art. 1ter (nouveau)

Proposition Fischer-Seengen

Le Chemin de fer rhétique est autorisé à utiliser la part non épuisée des crédits destinés à la construction de la ligne de la Vereina pour l'acquisition de matériel roulant.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fischer-Seengen	74 Stimmen
Dagegen	68 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Allenspach, Aregger, Baumberger, Bäuml, Béguelin, Berger, Bezzola, Binder, Bischof, Blatter, Bodenmann, Bonny, Borradori, Bortoluzzi, Brunner Christiane, Bühler Simeon, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Couchepin, Daepf, Danuser, Darbellay, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Ducret, Dünki, Eggly, Engler, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Fritsch Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Gobet, Graber, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hämmerle, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Jaeger, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jenni Peter, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuba, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Mamie, Maspoli, Maurer, Meier Samuel, Moser, Müller, Nabholz, Narbel, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philippona, Poncet, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Sandoz, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Vetterli, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Zölch, Züger, Zwygart (133)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Aubry, Bär, Bühlmann, Meier Hans, Misteli, Mühlemann, Pini, Robert, Ruf, Ruffy, Schmid Peter, Stamm Judith, Steiger Hans, Thür, Tschopp (15)

Abwesend sind – Sont absents:

Aguet, Baumann, Bircher Peter, Blocher, Borel François, Borer Roland, Brügger Cyrill, Camponovo, David, Dreher, Duvoisin, Eggenberger, Epiney, Frey Walter, Friderici Charles, Gardiol, Goll, Gonseth, Gysin, Hafner Ursula, Hess Peter, Iten Joseph, Jöri, Keller Anton, Ledergerber, Lepori Bonetti, Maitre, Marti Werner, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meyer Theo, Miesch, Pidoux, Raggenbass, Rebeaud, Rechsteiner, Rohrbasser, Rycken, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schweingruber, Segmüller, Sieber, Spielmann, Steinegger, Wyss Paul, Ziegler Jean, Zisayadis, Zwahlen (51)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Schmied Walter (V, BE): Il est 20 heures. Je ne suis pas un député qui propose des suspensions de séance. Mais, au vu de l'importance de l'objet que nous avons à traiter, celui de toute la problématique dans laquelle on se trouve à la suite de ce vote historique sur l'initiative des Alpes, et du fait que le conseiller fédéral – si j'en juge par la liste des orateurs – ne pourrait s'exprimer qu'après minuit si l'on reprenait les délibérations à partir de 21 heures, je vous suggère par cette motion d'ordre de lever maintenant la séance et de renvoyer ce débat à demain.

L'enjeu est important et je crois aussi que face aux journalistes il est difficile de commencer un débat qui ne se terminera pas. L'enjeu est extrêmement important et je crois que l'on peut revenir plus tard sur cette question.

Präsidentin: Ich möchte dazu zwei Bemerkungen machen:

1. Es ist vorgesehen und mit Herrn Bundesrat Ogi abgesprochen, dass er eingangs der Debatte über die dringlichen Interpellationen als Ergänzung zum schriftlichen Bericht eine kurze Zusatzinformation abgeben wird.

2. Wenn es darum geht, ganze Sitzungsteile zu streichen, bin ich etwas überrascht, dass man das nicht dann macht, wenn die Traktandenliste verteilt wird. Das ist jedoch meine persönliche Meinung.

Haering Binder Barbara (S, ZH): Die Traktandenliste und die Tatsache, dass wir heute abend tagen müssen, waren seit gestern bekannt. Ich unterstütze die zweite Bemerkung, die Frau Haller gemacht hat: Wir hätten das früher diskutieren müssen. Die Konsequenz, wenn Sie heute abbrechen und die Diskussion über die Folgen der Annahme der Alpen-Initiative auf morgen vertagen, ist, dass wir mit dem Gleichstellungsgesetz nicht durchkommen. Wenn Sie das wollen, meine Herren, tragen Sie auch die politischen Konsequenzen dafür. Ich bitte Sie, den Ordnungsantrag Schmied Walter abzulehnen. (*Unruhe*)

Wick Hugo (C, BS): Ich möchte Ihnen nichts Schwieriges sagen, ich möchte Ihnen nur sagen: Ich gehe von meinem Beruf aus. Wenn wir am Abend einen Blinddarm operieren, und es schlägt 20 Uhr, habe ich noch nie gesehen, dass jemand einfach «das Besteck» fallen lässt – weil er nach Hause gehen will – und sagt: «Wir fahren morgen um 08.00 Uhr weiter.» (*Heiterkeit*)

Wenn wir schon eine Traktandenliste haben, die abgesegnet ist, sollten wir sie auch durchziehen! Ich bitte Sie: Stimmen Sie Ihrer Präsidentin zu.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Schmied Walter	55 Stimmen
Dagegen	63 Stimmen

Präsidentin: Wir fahren um 21.00 Uhr weiter. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit!

Schluss der Sitzung um 20.05 Uhr
La séance est levée à 20 h 05

Vereinalinie. Zusatzkredit

Ligne de la Vereina. Crédit additionnel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 15:00
Date	
Data	
Seite	433-450
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 802

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