

bres, a réuni son Congrès, qui constitue son organe suprême, pour la dernière fois à Séoul en 1994. Ce Congrès a lieu en principe tous les cinq ans. Il a pour but de réviser et de compléter la réglementation à la base du service postal international, ainsi que de réformer la gestion du travail et de restructurer les organes de l'UPU.

Les organes permanents de l'UPU – qui sont le Conseil d'administration et le Conseil d'exploitation postale – ont ainsi vu leurs tâches définies plus précisément, ce qui leur permettra d'agir de façon plus rapide et efficace. En outre, l'introduction des systèmes de planification stratégique et de budgétisation par programme devrait contribuer à une utilisation des ressources de l'UPU de façon plus appropriée aux besoins des membres.

En raison de la rotation de rigueur dans cette organisation, la Suisse ne sera plus membre du Conseil d'administration, mais conservera un statut d'observateur de droit. Elle sera représentée par contre au Conseil d'exploitation postale.

Le message prévoit enfin que le Conseil fédéral sera autorisé à fixer les taxes du service postal international dans les limites indiquées par ces Actes. Les nouveaux Actes entreront en vigueur le 1er janvier 1996. La Suisse les a toujours ratifiés avant la date de leur entrée en vigueur.

La Commission des transports et des télécommunications a traité cet objet le 25 avril 1995. Elle a discuté du fonctionnement et du rôle de cette organisation internationale et de la position de la Suisse en son sein.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, den Bundesbeschluss zu genehmigen, der den Bundesrat zur Ratifizierung der am XXI. Weltpostkongress in Seoul unterzeichneten Urkunden ermächtigt.

Proposition de la commission

La commission propose, d'accepter l'arrêté fédéral approuvant les Actes signés au XXI^e Congrès postal universel de Séoul qui autorise le Conseil fédéral à les ratifier.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

95.027

Neat. Zweiter Verpflichtungskredit NLFA. Deuxième crédit d'engagement

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. April 1995 (BBI III 237)
Message et projet d'arrêté du 12 avril 1995 (FF III 229)

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Weber Monika

Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag,

a. unverzüglich ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten, wobei sowohl einnahmenseitig wie ausgabenseitig zu kalkulieren ist. Die Kapitel Wirtschaftlichkeit und Rentabilität sind jetzt zu beurteilen und nicht weiter bis 1997 zu vertrödeln. Die verkehrs- und europapolitische Notwendigkeit ist neu zu

überprüfen. Eine Etappierung ist vorzusehen;

b. den sogenannten Überbrückungskredit bzw. Verpflichtungskredit II zurückzustellen, bis ein klares Konzept vorliegt;

c. da alles für eine schweizerische Finanzierung auf unserem Kapitalmarkt spricht, auch eine nichtstaatliche bzw. privatwirtschaftliche Variante zu prüfen.

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Weber Monika

Entrer en matière et renvoi au Conseil fédéral avec mandat

a. d'élaborer sans retard un concept de financement qui tienne compte aussi bien des recettes que des dépenses. Il y a lieu d'évaluer dès à présent le chapitre concernant la rentabilité et de ne pas musarder jusqu'en 1997. Il convient également de réexaminer la nécessité du projet aux niveaux des transports et de la politique européenne. Enfin, des étapes doivent être prévues;

b. de différer le deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) jusqu'à la présentation d'un concept clair;

c. étant donné que les fonds destinés à la réalisation du projet seront, selon toute vraisemblance prélevés sur le marché suisse des capitaux, une variante de financement non étatique, en d'autres termes par l'économie privée, doit également être étudiée.

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Bei diesem Geschäft kann ich es nicht so kurz machen. Ich nehme an, Sie haben Verständnis dafür.

Die Diskussion um die Neat kommt überhaupt nicht zur Ruhe. Kaum eine Woche vergeht, ohne dass nicht Schlagzeilen in der Presse erscheinen. Die Neat ist das Politikum der Stunde. Im Scheinwerferlicht der öffentlichen Debatte steht die Frage der Finanzierung und der möglichen Finanzierungsmechanismen an erster Stelle. Aber auch Probleme der Etappierung, der Kapazität, der Verknüpfung mit «Bahn 2000», der Sicherheit, ja sogar der Geologie unserer Alpen werden heute in den Medien aufgegriffen.

Der Bundesrat und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates haben sich in letzter Zeit intensiv mit dem Dossier Neat beschäftigt. Lassen Sie mich kurz die einzelnen Meilensteine der jüngsten Neat-Debatte im Bundesrat aufzeigen. Sie prägen nämlich in nachhaltiger Weise das heute zur Diskussion stehende Geschäft. Dabei müssen wir uns stets vor Augen halten, dass ein Entscheid des Bundesrates erst die Marschrichtung definiert. Er lässt dagegen Detailfragen und Modalitäten bewusst offen. Diese sollen beispielsweise mit den Kantonen, den politischen Parteien und den interessierten Verbänden diskutiert werden. Daher sollte man sich hüten, einen Bundesratsentscheid schlagwortartig zu qualifizieren.

Mit dem Entscheid des Bundesrates soll der Startschuss zu einer offenen, sachlichen und problemorientierten Diskussion gegeben werden. Der Bundesrat hat wiederholt dargelegt, dass die Neat im wesentlichen auf der Basis des Bundes- und des Volksbeschlusses zu realisieren, die Finanzierung hingegen neu zu überdenken und allenfalls neu zu regeln ist.

Die Diskussion ist eröffnet, verschiedene Möglichkeiten liegen auf dem Tisch. Angesichts der desolaten Finanzsituation hat der Bundesrat gleichsam als Richtschnur festgelegt, dass die Baulose so zu verteilen sind, dass über Jahre hinweg ein gleichmässiger Finanzbedarf entsteht. Betrachten wir diesen Vorgang auf der Realisierungszeitachse, so muss man ehrlicherweise von einer sanften Etappierung sprechen. Wie diese aber konkret aussieht, darüber liegen noch keine zuverlässigen Angaben vor. Die Verwaltung arbeitet an möglichen Szenarien. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen beeinflussen aber das vorliegende Geschäft nicht. Vielmehr hat der Bundesrat dieser Entwicklung bereits Rechnung getragen.

Ursprünglich war vorgesehen – übrigens zum gleichen Zeitpunkt –, einen Antrag für einen zweiten Verpflichtungskredit

in der Höhe von rund 8,6 Milliarden Franken für den Bau der beiden Basistunnel Gotthard und Lötschberg zu unterbreiten. Dagegen liegt heute eine Botschaft für einen Verpflichtungskredit vor, welchem mit einem Zehntel der ursprünglich vorgesehenen Summe der Charakter einer Übergangsfinanzierung nicht abzusprechen ist. Wir befinden also nicht darüber, ob die Mittel für den gleichzeitigen Bau beider Basistunnel oder nur für einen Basistunnel freizugeben sind.

Wenn der zweite Verpflichtungskredit nicht gewährt würde, kämen die Planungs-, Projektierungs- und bauvorbereitenden Arbeiten auf beiden Achsen vorübergehend zum Stillstand, ausgenommen sind einzig die beiden Sondierungen im Raume Pioramulde und Frutigen. Deren Finanzierung ist im Rahmen des ersten Verpflichtungskredites sichergestellt.

Welche Aspekte sind nun in die grundsätzliche Lagebeurteilung einzubeziehen? Die Kommission hat folgende Überlegungen angestellt: Innenpolitisch ist der Volksentscheid vom September 1992 zu respektieren. Volksentscheide genießen die höchste Legitimation, die es in unserer demokratischen Staatsform gibt. Aussenpolitisch steht die Schweiz auf dem Prüfstand ihrer Glaubwürdigkeit und Verlässlichkeit. Die Berechenbarkeit der Schweiz in ihrem Verhalten, namentlich wenn die Legitimation zum Handeln auf Volksentscheiden beruht, darf nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. Verkehrspolitisch steht die Frage im Raum, ob sich die Schweiz ins Abseits manövriert oder ob der Schweiz auch in Zukunft eine Schieneninfrastruktur zur Verfügung steht, welche den Anforderungen an Kapazität, Technik und Sicherheit gerecht wird.

Volkswirtschaftliche und föderalistische Argumente prägen den helvetischen Entscheidmechanismus in massgebender Weise, deswegen findet das Netzkonzzept in der Romandie auch ein positives Echo. Umwelt- und Raumordnung und der Schutz der Alpen gewinnen an Bedeutung; die Annahme der Alpen-Initiative im Inland sowie die verstärkten Bemühungen der Alpenländer, ihre vom Verkehr stark belasteten Gebiete wirksamer gegen Luftverschmutzung und Lärm des Strassengütertransitverkehrs zu schützen, sind die schlüssigen Beweise jüngster Zeit.

Zu den finanzpolitischen Überlegungen: Zur Diskussion steht eine Mischfinanzierung und keine volle Direktfinanzierung zu 100 Prozent aus laufenden Einnahmen. Damit wird eine gerechte Lastenverteilung angestrebt. Sowohl die Generation der Erbauer als auch jene der Benutzer soll für die Finanzierung aufkommen.

Folgende Leitplanken prägten die bundesrätlichen Entscheidungen: Im Rahmen seiner Klausursitzung vom 19./20. Februar 1995 hat der Bundesrat die Netzvariante mit dem Bau beider Basistunnel bestätigt. Zugleich hat er die Finanzierungsdiskussion eröffnet und festgelegt, dass neue Finanzierungsmodelle auszuarbeiten und die Baulose so zu verteilen sind, dass über Jahre hinweg ein gleichmässiger Finanzbedarf entsteht. Am 6. März 1995 entschied der Bundesrat, dass eine Botschaft für einen zweiten Verpflichtungskredit im Sinne eines Überbrückungskredites auszuarbeiten sei. Gleichzeitig wurde der Auftrag erteilt, eine Übersicht über alle finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte und konkreten Abgabenprojekte zu erarbeiten. An den Sitzungen vom 5. und 12. April 1995 wurde die Botschaft samt Entwurf eines Bundesbeschlusses über einen zweiten Verpflichtungskredit verabschiedet.

Anlässlich der Sitzung vom 11. Mai 1995 bestätigte der Bundesrat erneut, dass er an der Netzvariante festhält, zudem legte er die grundlegenden Schritte für die Finanzierung fest. In einem ersten Schritt soll die Sonderfinanzierung der Neat geregelt werden. Darauf ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Im Zusammenhang mit der Mittelbeschaffung wird eine Mischfinanzierung favorisiert. Wir werden noch auf die beiden diskutierten Varianten zu sprechen kommen. In diesen Zusammenhang sind auch die Motionen von Herrn Nationalrat Schmidhalter und unserem Ratskollegen Daniöth zu stellen. Gegenstand dieser Vorstösse bildet die Umwandlung der Treibstoffzollgelder für Gotthard und Lötschberg in A-fonds-perdu-Beiträge.

Im Rahmen der vorbereitenden Beratungen hat unsere Kommission am 25. und 26. April die grundsätzlichen, mit diesem Geschäft verknüpften Probleme aufgegriffen und sehr eingehend diskutiert. Die Kommission hat einstimmig Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Anlässlich der Detailberatung vom 18. und 19. Mai hatten der Vorsteher des EVED, Herr Bundesrat Ogi, und die Verwaltung die von der Kommission im Rahmen der Eintretensdebatte gestellten Fragen zu beantworten. Die Kommission wollte namentlich näheren Aufschluss über die Notwendigkeit eines zusätzlichen Juradurchstichs, über allfällige Kapazitätsengpässe, die entstehen würden, falls eine Etappierung im Sinne von «Gotthard vor Lötschberg oder umgekehrt» ins Auge gefasst würde, und konkrete Hinweise über den Ausbau der Zufahrtsstrecken südlich des Simplons erhalten.

Die fundierten Antworten enthielten die gewünschten Informationen. Die Kommission war demnach in der Lage, das Geschäft in Kenntnis der entscheidungsrelevanten Tatsachen umfassend zu beraten. Im Rahmen dieser Beratungen wurden auch zwei Problemkreise aufgegriffen, welche in einen grösseren Gesamtrahmen zu stellen sind. Es handelt sich um die Übersicht über die finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte des Bundes und um die Problematik der Neat, d. h. der Finanzierung im allgemeinen.

Der Bundesrat hat eine Art Auslegeordnung aller finanzrelevanten Verkehrsgeschäfte der nächsten zehn Jahre angeordnet. Es handelt sich um eine Gesamtübersicht für die Bereiche Strasse, Schiene, Wasser und Luft. Diese Übersicht erfasst also nicht nur den öffentlichen Verkehr. Im einzelnen sind alle beschlossenen und laufenden Projekte im Zeitrahmen von 1995 bis ins Jahr 2005 aufgeführt. Dies betrifft namentlich die Lärmsanierungsprojekte, «Bahn 2000», Projekte der 2. Etappe und den TGV-Anschluss. Hingegen wurde darauf verzichtet, eine Nutzenanalyse der einzelnen Projekte vorzunehmen und eine entsprechende Prioritätenordnung aufzustellen. Dagegen sind nicht nur die Investitionen – das scheint entscheidend zu sein –, sondern auch die Betriebsbeiträge erfasst.

Nun, welches sind die wichtigsten, materiellen Ergebnisse und Feststellungen? Die Leistungen des Bundes im Verkehrsbereich in dieser Zeitspanne ergeben ein Total von knapp 82 Milliarden Franken. Auf Jahrestrenchen umgerechnet, ergibt dies einen durchschnittlichen Wert von etwa 7,4 Milliarden Franken. Die erwartete Spitze liegt in den Jahren 2001/2002 mit knapp 8,5 Milliarden Franken. Im Vergleich dazu liegt der Wert für das Jahr 1994 bei rund 5,4 Milliarden Franken.

Die Bundesleistungen sind nicht zu verwechseln mit Kosten für den Bund oder mit Steuerbelastungen des Bürgers direkt. Nach heutigem Recht unterliegen rund 30 Milliarden Franken des Totals von 82 Milliarden, also zirka 37 Prozent, Sonderfinanzierungsbestimmungen, wie z. B. die Treibstoffzollgelder.

Die Neat-Finanzierung ist in diesen Berechnungen noch gemäss geltenden Bestimmungen dargestellt, also als Direktfinanzierung zu 100 Prozent. Wird eine Mischfinanzierung gewählt, sinken die entsprechenden Werte der Finanzrechnung. Entscheidend ist: Rund 70 Prozent des Totals sind Investitionen und nur gerade knapp 30 Prozent sind Betriebsbeiträge. Bei der Schiene liegt der Investitionsanteil bei rund 64 Prozent, bei der Strasse indessen sogar bei rund 91 Prozent.

Der Anteil der Ausgaben für den Verkehr im Verhältnis zu den Gesamtausgaben des Bundes zeigt folgendes Bild: In den Jahren 1970 bis 1995 ist der Verkehrsanteil leicht gesunken; dies betrifft namentlich den Abschnitt der letzten fünf Jahre, dagegen wird der Anteil in den kommenden fünf Jahren merklich ansteigen. Die Betrachtung über einen Zeitraum von etwa drei bis vier Dezennien lässt die Schlussfolgerung zu, dass der Anteil der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben des Bundes insgesamt bei 15 Prozent konstant bleibt. Für die Beurteilung von Investitionsausgaben ist ohnehin eine längerfristige Betrachtungsweise angebracht. Es zeigt sich, dass der Anstieg in den kommenden Jahren im üblichen Schwankungsbereich liegt. Zudem liegt der

Schwerpunkt der Ausgaben, wie ich bereits gesagt habe, im Investitionsbereich. Dies ist volkswirtschaftlich von zentraler Bedeutung, weil Investitionsprojekte nicht nur beschäftigungswirksam sind, sondern einen neu geschaffenen realen Gegenwert zu den Ausgaben darstellen.

Im Rahmen der laufenden Diskussion schlägt immer wieder die Frage der Finanzierung hohe Wellen. Der Bundesrat spricht sich, angesichts des angespannten Zeitplanes für die Realisierung der Neat, für den Weg einer Sonderfinanzierung aus. Wir werden noch darauf zu sprechen kommen, wenn Frau Weber Monika ihren Antrag begründet hat. Im Vordergrund stehen die Überlegungen, dass Verzögerungen im Ablauf weder im In- noch im Ausland verstanden und gebilligt werden. Vertragliche Verpflichtungen wären in Frage gestellt. In einer späteren Phase wird die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs generell zu regeln sein. Angesichts der stark divergierenden Interessen im politischen Spektrum muss von Anfang an ein Weg gesucht werden, dem eine hohe Konsenschance zuzuerkennen ist.

Die vom Bundesrat diskutierten Finanzierungsmöglichkeiten sehen eine Mischfinanzierung vor, unverändert bleibt eine teilweise Verschuldung auf dem Kapitalmarkt. Der Bund gibt die am Kapitalmarkt aufgenommenen Mittel den Bahnen als verzinsliche und rückzahlbare Darlehen weiter. Die Höhe der Verschuldung sollte aber die Rückzahlungsmöglichkeiten der Bahnen nicht überschreiten, daher wird der Anteil der Verschuldung gegenüber dem ursprünglichen Finanzierungskonzept reduziert. Der vielzitierte Bericht von Coopers & Lybrand hält in diesem Zusammenhang fest, dass die Bahnen bei gleichbleibenden Tarifen auf Strasse und Schiene rund die Hälfte der Kosten verzinsen und amortisieren können.

Sie kennen ja die Diskussionen um die Tarife auf Strasse und Schiene. Gestern wurde vom Bundesrat die Botschaft für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe präsentiert. Bereits die geltende Finanzierungsregelung sieht vor, dass 25 Prozent der Investitionskosten direkt aus der Treibstoffzollkasse stammen sollen. Neu ist hingegen, dass diese Mittel den Bahnen à fonds perdu gewährt werden. Dieser Finanzierungsmodus entspricht den Motionen Schmidhalter und Danioth. Die vom Bundesrat diskutierten Varianten sehen zudem eine Erhöhung der Treibstoffzollbelastung um 10 Rappen vor, wobei diese Massnahme gemäss Bundesrat auf 15 Jahre zu befristen wäre.

Im wesentlichen unterscheiden sich die beiden Varianten des Bundesrates jedoch darin: Bei der einen Variante fliesen die Einnahmen der Erhöhung der Treibstoffzollbelastung je zur Hälfte in die Neat und in den Nationalstrassenbau, um die Nationalstrassen auch zeitgerecht fertigstellen zu können; bei der anderen Variante hingegen gelangen die Einnahmen vollständig in die Neat-Kasse. Bei einer Langzeitbetrachtung würden mit dieser Variante Mittel von der Strasse auf die Schiene umgelagert – ein Politikum, das ebenfalls noch viel zu reden geben wird.

In der Kommission herrscht einhellig die Auffassung vor, dass am geltenden Konzept festzuhalten ist. Dem Bundesrat wird zudem ein zweckmässiges, politisch vertretbares Vorgehen zuerkannt, welches unter den gegebenen Umständen und unter Berücksichtigung der stark divergierenden politischen und finanziellen Interessen als angezeigt erscheint.

Hingegen wurde der Argumentation des Bundesrates und der Verwaltung im Zusammenhang mit dem Mechanismus der Kreditfreigabe und Kreditsperre im Rahmen des zweiten Verpflichtungskredites nicht ohne weiteres gefolgt. Ich möchte auf diese Frage noch etwas näher eingehen:

Ursprünglich war vorgesehen, dass der zweite Verpflichtungskredit die Baukosten der beiden Tunnel abdecken sollte. Es hat sich aber aufgrund der politischen Diskussion in letzter Zeit ein Wechsel der Marschrichtung aufgedrängt. Daher wird der zweite Verpflichtungskredit auch als sogenannter Übergangskredit bezeichnet, obwohl dieser Begriff in der Finanzgesetzgebung des Bundes nicht existiert.

Als Begründung für den eingeschlagenen Weg einer Überbrückungsfinanzierung sind folgende Argumente anzuführen: Es geht darum, einen Übergangskredit für Planung und vorbereitende Bauten bereitzustellen, welcher die Be-

schlüsse des Bundesrates respektiert. An der Netzvariante der Neat wird festgehalten, hingegen wird die Finanzierung neu geregelt. Der Übergangskredit muss Mittel für beide Achsen vorsehen, andernfalls wird dem Gedanken der Netzvariante widersprochen.

Der Übergangskredit hat grundsätzlich zwei Aufträge zu erfüllen: Es muss im Minimum sichergestellt werden, dass bei den Arbeiten kein Unterbruch entsteht. Verzögerungen, verknüpft mit Zusatzkosten, wären die unausweichlichen Folgen, wenn jetzt die Räder des Neat-Realisierungszeitplanes gestoppt würden. Im Maximum sind diejenigen Bauten voranzutreiben, welche möglichst kein Präjudiz darstellen.

Dieser Begriff ist interpretationsbedürftig: Es geht vor allem darum, dass keine Sachzwänge geschaffen werden. Insbesondere dürfen keine Verpflichtungen für den Bau der Haupttunnelröhren der beiden Basistunnels eingegangen werden. Es gilt, den Bau der beiden Haupttunnelröhren vorzubereiten, aber nicht – das betone ich – damit zu beginnen. Sobald aber der dritte Verpflichtungskredit, der eines Tages in unserem Rat auch behandelt werden wird, zur Verfügung steht, soll der Bau der Hauptachsen eingeleitet werden können.

Daher ist mit dem zweiten Verpflichtungskredit die Finanzierung der eigentlichen Zwischenangriffe und der Arbeiten an den Portalen sicherzustellen. Die Zwischenangriffe sind im Hinblick auf eine zeitoptimale und wirtschaftliche Bauweise als ein absolutes Muss zu bezeichnen. Ein bauwirtschaftlich anzustrebender Mehrfrontenvortrieb in den Haupttunnelröhren wäre dannzumal ohne Zwischenangriffe nicht möglich.

Die Zwischenangriffe stellen Investitionen im Hinblick auf den Tunnelbau dar. Dasselbe gilt für die bereits laufenden Sondierungen in Faido und Frutigen, deren Finanzierung mit dem ersten Verpflichtungskredit sichergestellt ist. Erst wenn definitiv auf den Bau eines Basistunnels verzichtet würde, müssten die Investitionen als unnötig betrachtet und die dafür aufgewendeten Mittel abgeschrieben werden. Ein solcher Verzicht müsste indessen allenfalls in einem dem fakultativen Referendum unterliegenden Bundesbeschluss festgelegt werden.

Die Höhe des beantragten Verpflichtungskredites ist vollumfänglich gerechtfertigt. Es gilt, die Finanzierung der absolut notwendigen Zwischenangriffe auf beiden Achsen sicherzustellen. Wenn am beantragten Kredit Abstriche gemacht würden, wäre der Zeitplan gefährdet, und von einer bauwirtschaftlich optimierten Realisierung müsste abgesehen werden. Schwerer würde indessen die Tatsache ins Gewicht fallen, dass ohne Diskussion faktisch eine «kalte» Etappierung zwischen den beiden Achsen herbeigeführt würde.

Nicht unumstritten ist die Problematik der Kreditsperre. Auch darauf werden wir bei der Detailberatung noch zurückkommen. Bekanntlich sieht der Entwurf vor, dass vom Gesamtbetrag des zweiten Verpflichtungskredites in der Höhe von 855 Millionen Franken vorerst nur 160 Millionen Franken freigegeben werden. Dieser Betrag ist für den Schacht Sedrun vorgesehen, welcher als das absolut zeitkritische Element im Realisierungsablauf zu betrachten ist. Der Rest des zweiten Verpflichtungskredites sollte gesperrt bleiben, bis die Finanzierung der Neat sichergestellt, bzw. allenfalls neu geregelt wird.

Ihre Kommission hat jedoch weitere 50 Millionen Franken für den Zwischenangriff Ferden auf der Lötschbergachse von der Sperre ausgenommen. Damit wird die Gleichbehandlung beider Achsen angestrebt. Demnach hat die Kommission den Artikel 4 des Bundesbeschlusses gegenüber dem ursprünglichen Entwurf geändert und insgesamt 210 Millionen Franken, davon 160 Millionen Franken für Sedrun und 50 Millionen für den Zwischenangriff Ferden von der Sperre ausgenommen. Somit wären lediglich 645 Millionen Franken der Sperre unterzogen.

Gestützt auf diese Ergebnisse der Detailberatungen beantragt Ihre Kommission schliesslich mit 6 Ja ohne Gegenstimmen bei 2 Enthaltungen, dem vorliegenden Entwurf für den Bundesbeschluss über einen zweiten Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zuzustimmen.

Im Namen der Kommission bitte ich Sie, auf diese Vorlage

einzutreten.

Weber Monika (U, ZH): Ich beantrage Ihnen Rückweisung an den Bundesrat mit einem Auftrag, den ich begründen werde.

Ich habe vorab eine Vorbemerkung zu machen, damit Sie mich nachher nicht auf einem Nebengleis attackieren. Soeben hat der Präsident der Kommission gesagt, dieser Beschluss sei bei zwei Enthaltungen einstimmig gefällt worden. Ich bin weder bei den Befürwortern noch bei den zwei Enthaltungen, bin aber Mitglied der Kommission. Leider war es mir in den letzten sechs Wochen infolge eines Fehltritts, den ich gemacht habe, nicht möglich, an den Kommissionssitzungen teilzunehmen. Ich bin über den Randstein gefallen, was eine Knieoperation zur Folge hatte.

Um so mehr hatte ich in diesen Wochen Zeit, Akten, Zahlen, Berechnungsmaterial, Protokolle der Kommission und weitere Berichte zum vorliegenden Thema zu lesen und zu studieren. Ich hatte auch Zeit, Besprechungen in Zürich durchzuführen. All diese Recherchen veranlassen mich dazu, Ihnen zu beantragen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen und zu verlangen, dass wir, bevor wir weitere Kredite bewilligen – immerhin hat der Präsident der Kommission bereits von einem dritten Verpflichtungskredit gesprochen –, ein Finanzierungskonzept erstellen und damit endlich wissen, wo wir stehen.

Das ist keine Bagatelldfrage. Der Präsident der Kommission hat am Anfang gesagt, dass gewisse Bagatelldfragen noch gelöst werden müssten. Das ist keine Bagatelldfrage, sondern es ist der entscheidende Ausgangspunkt, und hier ist Klärung nötig, bevor man überhaupt an ein Projekt herangehen kann.

Noch einmal: Es ist nicht so, dass ich die Arbeit der Kommission unterschätze. Vielmehr schätze ich sie, muss aber sagen, dass ich überzeugt bin, dass wir nicht in diesem Tramp weiterfahren dürfen.

In bezug auf den Bürger und die Bürgerin ist rückblickend zu sagen, dass sie dramatische Monate hinter sich haben. Wenn man an die Zeitungsmeldungen denkt, die täglich neue Mitteilungen über Beschlüsse bzw. Absichten entweder von Herrn Bundesrat Ogi oder von Herrn Bundesrat Stich brachten und von verschiedenen Parteipräsidenten, die auch ihre Vorschläge betreffend neue Steuern, neue Abgaben und Benzinbelastungen verkündeten, wird klar, dass das für den Bürger wirklich fast das totale Chaos war. Dabei – das ist ganz entscheidend – verstrich wertvolle Zeit, die man hätte nutzen können, um ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten, aber auch um sich bezüglich der Wirtschaftlichkeitsrechnung einig zu werden.

Anstatt zu handeln – sagen wir es offen –, anstatt sich im Bundesrat zusammenzurufen, hat man sich auf einen Überbrückungskredit geeinigt, der – im Klartext gesagt – vor allem die regionalen Bedürfnisse alimentieren soll. Dann sollen, wenn dieser Kredit beschlossen ist – so wird in den verschiedenen Beschlüssen des Bundesrates gesagt – verschiedene Gesamtübersichten erarbeitet werden, die es erlauben, Varianten für eine Sonderfinanzierung der Neat zu unterbreiten; soweit die Aussage von April.

Im Mai, nach der Klausursitzung des Bundesrates, wurde mitgeteilt, dass für die Neat eine Mischfinanzierung vorgesehen sei. Der Präsident der Kommission hat über diese Mischfinanzierung gesprochen. Zwei Modelle sollen evaluiert werden, die beide keine Verfassungsänderung brauchen, sondern auf Gesetzesstufe mit fakultativem Referendum realisierbar sind. Das wird immer wieder wiederholt, und ich befürchte, dass man vor allem den Vorteil darin sieht, dass man nicht unbedingt vors Volk gehen muss.

Der Bundesrat unterbreitet uns nun eine Kreditvorlage von ungefähr 800 Millionen Franken, und diese wird dieser Rat, wie ich ihn kenne, sicher bewilligen. Aber die Begründung dafür wird erst 1996/97 folgen. Wir geben somit eine Blanko-unterschrift. Wir wissen bis heute nichts über den eigentlichen Finanzierungsbedarf. Es werden verschiedene Zahlen genannt. Die Refinanzierung der ersten beiden Verpflichtungs- und Überbrückungskredite ist unbekannt. Tropfenweise, aber happig überbrücken wir, erstens weil sich der

Bundesrat nicht zusammenrufen kann, und zweitens weil wir vor den Wahlen stehen und man vermeiden will, dass gewisse Empfänger von Aufträgen und Geldern mit der Wahrheit konfrontiert werden.

Aber Sie alle müssten eigentlich zugeben, dass man vier Jahre nach einem Beschluss wissen müsste, was zu verantworten ist. Wir haben viel Zeit vertrödelte, ich muss dieses Wort gebrauchen. Der Bundesrat hat mit seinen Uneinigkeiten viel Zeit vertrödelte, und wenn wir ihn nun nicht dazu zwingen, im nächsten Jahr die notwendigen Entscheide zu treffen, wird noch mehr Zeit vertrödelte werden.

Ich will den Bau der Neat nicht verhindern, und ich achte auch den Volksentscheid; aber ich glaube, es ist trotzdem erlaubt, ein sorgfältiges Vorgehen zu verlangen; das heisst für mich, dass zuerst ein Finanzierungskonzept erarbeitet werden muss, auf dessen Basis wir dann das Zukünftige bestimmen können, bevor wir weitere Kredite sprechen.

Ich verlange in meinem Rückweisungsantrag, dass sowohl einnahmenseitig wie ausgabenseitig kalkuliert werden muss. Bis jetzt kümmerte sich der Bundesrat nur um die Einnahmenseite, das muss man klar sehen. Neben dem Überbrückungskredit sollen eine um 10 Rappen höhere Treibstoffzollbelastung während zwanzig Jahren sowie eine Umwandlung der Darlehen der Treibstoffzollkasse in A-fonds-perdu-Beiträge erfolgen. Der Berichterstatter hat das vorgetragen. Das scheint quasi eine beschlossene Sache zu sein.

Wenn wirklich definitiv so beschlossen wird, haben wir ein perfektes Giesskannenprinzip. Mit dieser quasi «Staatsgarantie» im Hintergrund sowie mit dem zunehmenden lokalpolitischen, regionalpolitischen Druck zugunsten von Lösungen, die nicht alle nur rentabel sind, ist das finanzielle Debalke vorprogrammiert.

Ich verlange, dass die Sachlage betreffend Rentabilität und Wirtschaftlichkeit jetzt ausgedeutet und dass damit nicht bis 1997 zugewartet wird. In der Botschaft widmet der Bundesrat diesen beiden entscheidenden Kriterien auf Seite 21 ganze acht Zeilen. Wir wissen, dass die Hauptproblematik in der langen Bauzeit und in den hohen geologischen Risiken liegt. Aber man hat bis heute auch nichts getan, um z. B. die schweizerische Sichtweise zu erweitern. Es ist zu befürchten, dass das Grossprojekt Neat unsere Bundesinstanzen überfordert oder bereits überfordert hat, nicht aus intellektuellen Gründen, sondern aus Kapazitätsgründen.

Weshalb aber wurde wieder versäumt, unter Einbezug von internationalem Know-how eine effiziente Projektorganisation aufzubauen? Man hat das nicht gemacht. Weshalb wurden z. B. unsere Grossbanken – ich war mit ihnen allen in Kontakt –, die sich international an Bauvorhaben, an der Entwicklung von Finanzierungsmodellen beteiligen, neuerlich nicht zugezogen? Vor fünf Jahren haben sich die Grossbanken einmal zu dieser Frage geäußert, aber leider wurden sie nie ernsthaft beigezogen. Ich frage mich: Steht das Bundesamt für Verkehr wirklich so unter dem Druck der Bauwirtschaft, die die Konkurrenz ausländischer Firmen fürchtet und deshalb für eine politische Lösung ist? Aber auch die SBB und das Eidgenössische Finanzdepartement scheinen nicht gerade zuvorkommend auf Vorschläge für einen Beizug von privatem Know-how zu reagieren. Das ist schade.

Ich erwarte schliesslich – das ist ein weiterer Punkt – eine Antwort auf die verkehrs- und europapolitischen Fragen. Seit der Behandlung des Neat-Projektes Anfang der neunziger Jahre hier in den Räten sind einige Jahre vergangen. Coopers & Lybrand haben ihre Meinung bezüglich der Kapazitätsauslastung geäußert, die Zahlen sprechen Bände, aber wir müssen nicht einmal so weit gehen.

Wenn wir nämlich den Geschäftsbericht der SBB lesen, finden wir bereits den Hinweis, dass der Güterverkehr nun plötzlich ein Minus von 63,1 Millionen Franken verzeichnet. Mengenmässig nahm zwar die Nachfrage noch zu, doch aufgrund des Preiszerfalls – das ist ein rotes Signal oder sollte eines sein – ging der Gesamtertrag um 5,3 Prozent auf 1,1 Milliarden Franken zurück. Das im letzten Jahr, nachzulesen im Geschäftsbericht der SBB.

Aber auch europapolitisch hat sich vieles geändert. Die EU spricht von Übergängen durch die Alpenländer; sie spricht

sich nicht mehr klar für die Schweiz aus, sondern spricht von den Alpenländern. Wir wissen heute, dass die Linien von Mailand durch den Mont-Cenis nach Paris schnellere Möglichkeiten bieten als unsere verschlungenen Wege. Die Frage stellt sich also, ob Europa nicht an einer Neukonzeption der Bahnlinien interessiert wäre und ob wir das nicht auch überdenken müssten. Auch diese Frage dürfte nicht immer nur mit Drohungen, dass wir mit unserem Zögern die EU verärgern würden, abgetan werden. Unter all diesen Aspekten scheint es mir klar, dass man den Entscheid für eine Etappierung einkalkulieren müsste, deshalb habe ich das in meinen Antrag hineingenommen.

Nun zu einem letzten Punkt; er bezieht sich auf die Prüfung einer möglichen Privatisierung oder Teilprivatisierung. Einfach zur Flexibilisierung auch unserer Situation und unserer Gedanken: Es gibt in der Schweiz viel Geld; dieses liegt nicht beim Bund, aber es gibt viel Geld in der Schweiz, denn wir sind ein Volk von Sparern. Zurzeit ist dieses Geld auch günstig zu erhalten. Der Bundesrat handelt dieses Kapitel ebenfalls in wenigen Zeilen ab, im Grunde genommen aber ohne Idee mit Zukunft, vor allem auch negativ. Er sagt, dass die aktuellen Konditionen der Europäischen Investitionsbank (EIB) schlechter seien, als wenn der Bund die Darlehen direkt am schweizerischen Kapitalmarkt aufnehmen würde. Kunststück, das versteht sich wohl von selbst! Die EIB würde das Geld ja wohl bei uns aufnehmen und uns das Geld mit dem entsprechenden Gewinn, den sie abschöpfen würde, wieder anbieten.

Zu prüfen wäre – trotz gewisser Vorbehalte, die ich kenne und nicht noch einmal nennen will – die Gründung eines Konsortiums aus allen Interessierten, die mit Aufträgen partizipieren, und es wäre zu prüfen, ob sie sich nicht auch finanziell beteiligen sollten, zusammen mit den Banken und der öffentlichen Hand. Eine starke Einbindung der Projektbeteiligten in der Anlaufphase und vielleicht auch später scheint mir ebenfalls unumgänglich zu sein. Deshalb sollte das diskutiert werden, und diese Fragen sollten abgeklärt sein, bevor wir einen zweiten Kredit sprechen.

Das waren nun eine Reihe von Fragen und Bemerkungen, deren Beantwortung ich in der Botschaft vom 12. April 1995 nicht finde, deren Beleuchtung und Entscheidung bei der Sprechung von auch nur einem Überbrückungskredit notwendig wäre. Der Bürger, die Bürgerin – darauf müssen wir uns besinnen – haben das Recht zu wissen, was mit ihrem Geld geschieht; wir – umgekehrt – haben kein Recht, mit dem Geld des Bundes so umzugehen, wie wir das nun mit dieser Vorlage vorhaben.

Das, was uns als Antrag vorliegt, ist ein sogenannter Überbrückungskredit, und ich frage mich: Für wen müssen wir überbrücken? Dürfen wir einfach für regionale Wirtschaftsförderung soviel Geld ausgeben? Ich meine nein, und deshalb brauchen wir zuerst ein Konzept. Dieses muss nicht total risikofrei sein, aber wir müssten es immerhin als verkräftbar einschätzen können.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat zu folgen, mit dem Auftrag, wie ich ihn formulierte. Ich denke, dass der Bundesrat verpflichtet werden muss, seine Hausaufgaben zu machen. Damit habe ich auch gleichzeitig gesagt, dass ich nicht für die Motion Darioth bin. Sie ist für mich ein Bestandteil der Prüfung in den nächsten Jahren, aber in dieser apodiktischen Form möchte ich sie nicht unterstützen.

Piller Otto (S, FR): Ich möchte mit einer Studie beginnen, die nach der Abstimmung vom 12. März 1995 über die drei Landwirtschaftsvorlagen erarbeitet wurde und in der ein bekanntes Institut Umfragen über die Glaubwürdigkeit unserer Institutionen, Organisationen und Vereine gemacht hat. Dabei hat man feststellen können, dass in der Bevölkerung scheinbar die Tierschutzorganisationen – an sich honorable Organisationen – bei der Bevölkerung mehr Glaubwürdigkeit haben als der Bundesrat und das Parlament. Eigentlich müsste uns das sehr zu denken geben, gerade heute, da wir über diesen Kredit und damit indirekt auch über die Neat an sich diskutieren. Der Bundesrat als Kollegialbehörde ist sicher

nicht ganz unschuldig an diesem Vertrauensschwund.

Wir haben die Neat im Parlament im Anschluss an die «Bahn 2000»-Debatte lange diskutiert. Ganz klar haben wir gesagt, dass wir ein Werk für die Zukunft bauen und uns am europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz anschliessen wollen. Aus diesem Grunde brauchen wir letztlich zwei Stränge, die Gotthard- und die Lötschbergachse. Wir wollen der vermehrten Mobilität Rechnung tragen, die sicher auch noch bis ins nächste Jahrtausend hinein wachsen wird. Wir wollen diese Mobilität aber auf ökologisch vertretbare Weise ermöglichen. Darum wollen wir Hochleistungszüge und Schnellbahnen. Es sind nicht so viele Jahre her, seit wir das gesagt haben. Viel hat sich seither nicht geändert. Das, was wir damals diskutiert und beschlossen haben, hat heute noch seine volle Gültigkeit. Wir haben damals auch innenpolitische Überlegungen angestellt und sind zur Lösung mit zwei Röhren gekommen, dies mit Blick auf die Westschweiz, mit Blick auf das Wallis – Rawil-Ersatz! – usw. Es ging um ein Werk, das wir alle als gross und für die Zukunft wertvoll einstufen.

Dann kam aber noch etwas dazu: die Alpen-Initiative. Sie wurde angenommen. Wir alle wollen sie umsetzen. Darum erachte ich den Volksentscheid über die Neat, den es zu respektieren gilt, nach wie vor nicht nur als gut, sondern die Realisierung der Neat auch als absolut nötig. Alle sagen, sie wollten die Neat realisieren. Auch Frau Weber hat gesagt, sie sei nicht gegen die Neat. Ich bin auch für die Neat. Wenn wir alle für die Neat sind, dann könnten wir eigentlich schon heute mit dem Bohren anfangen.

Wenn wir sie realisieren wollen, müssen wir sie natürlich auch finanzieren. Seien wir doch ehrlich, wir können die Neat in diesem Lande Schweiz auch finanzieren. Es wurde vorhin gesagt, wir seien ein reiches Land, dem Bund fehlten aber im Moment die nötigen Mittel. Damit möchte ich nun auch auf die Finanzierung zu sprechen kommen: Wir haben in letzter Zeit eine grosse Diskussion über die Frage geführt, ob wir uns die Neat leisten können. Als wir den Neat-Beschluss gefasst hatten, war uns aber sonnenklar, wie wir diese Neat finanzieren wollen. Niemand hat – abgesehen von Herrn Béguelin im Nationalrat – nach meiner Kenntnis den Finger erhoben und gesagt, dieser Weg der Finanzierung funktioniert nicht. Wir haben beschlossen, die Neat über Kapitalaufnahme zu finanzieren.

Unbestritten ist, dass man gescheitert werden kann. Das ist immer möglich. Neue Erkenntnisse sollte man dann aber auch konsequent durchziehen. Im öffentlichen Verkehr stehen wir vor grossen Projekten. Vor der Tür steht die Finanzierung der «Bahn 2000», für das Basisnetz, der Neat, eines dritten Juradurchstichs, von Massnahmen zugunsten konzessionierter Transportunternehmen, von Massnahmen im Interesse erhöhter Sicherheit, aber auch der Lärmbekämpfung. Jetzt kommt plötzlich die Forderung, dass wir eine Gesamtfinanzierung, eine Gesamtschau erstellen sollen. Vorher sollten wir nichts präjudizieren, vorher sollten wir in Sachen Neat keine weiteren Beschlüsse fassen.

Erinnern wir uns doch ein wenig: Wir haben diese Übung schon früh gemacht. Wir wollten einen Finanztopf für den Verkehr schaffen. Wir wollten im Rahmen der Koordinierten Verkehrspolitik weiss ich was alles machen. Die Schweiz ist nicht ein Land, das zu ganz grossen, integralen Lösungen ja sagt. Wir sind ein Volk der kleinen, zielgerichteten Schritte. Wir sind regelrecht dazu verdammt, diesen Weg zu wählen. Immer wieder, wenn wir grosse Würfe machen wollten, wurde diese gebodigt.

Wenn wir jetzt beginnen und sagen: Zuerst wollen wir eine Gesamtschau, wir wollen zuerst alles rechnen, und dann wollen wir einen Gesamtfinanzierungsplan, können wir noch in zehn Jahren darüber diskutieren. Dann haben wir in zehn Jahren noch keine Maschine gestartet, um die beiden Tunnellöcher zu bohren. Ich frage Sie: Wie wollen wir denn die Alpen-Initiative, geschweige denn das Transitabkommen und alles weitere, umsetzen und einhalten?

Für mich ist klar, dass wir die Bundesfinanzen sanieren müssen. Das ist eine absolute Priorität. Hier haben wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier auch eine gewisse Schuld zu

übernehmen. Wir hätten bereits zu Beginn dieses Jahres einen Schritt tun können; der Bundesrat hat uns ja Lösungen präsentiert. Wir haben dazu nein gesagt, und wir sind auch mitverantwortlich dafür, dass es im Moment um die Bundesfinanzen nicht zum besten steht.

Wenn wir aber das Ganze näher ansehen mit der Aussage des Bundesrates, er halte an der Netzvariante fest, so kostet das Geld. Das wissen wir alle. Über die Etappierung hat sich der Bundesrat noch nicht ausgesprochen; ich möchte, dass er das endlich einmal macht, d. h. klar sagt, er wolle dieses Werk realisieren.

Die erste Lösung lautet: Geldaufnahme am Kapitalmarkt. Ich sehe ein, dass das problematisch ist, aber das hätten wir uns schon früher überlegen können.

Die zweite Lösung heisst: Finanzierung über einen zweckgebundenen Neat-Kredit. Ich habe es in diesem Plenum schon einmal gesagt: Überlegen wir uns gut, was wir da machen! Wenn wir indirekt eine zweite Neat-Abstimmung provozieren und diese Abstimmung verlieren, können wir zwar sagen, es gelte der alte Beschluss, d. h., wir müssen dann die Neat über die Geldaufnahme am Kapitalmarkt finanzieren. Das wäre dann die Realität. Aber machen wir uns nichts vor: Eine solche Abstimmung verlieren, würde auch heissen: die Neat in Frage zu stellen.

In den Aussagen des Bundesrates stelle ich grosse Widersprüche fest, und wenn ich sage «des Bundesrates», so meine ich damit den Gesamtbundesrat, denn er trägt letztlich die Verantwortung, auch wenn einzelne Mitglieder irgendwelche Aussagen machen. Ich möchte zwei zitieren:

1. Der Bundesrat sagt: «Wir halten an der Netzvariante fest.» Dann lese ich in einer Zeitung die Aussage eines Bundesratsmitgliedes, es brauche nur eine Tunnelröhre.

2. Etwas später sagt der Bundesrat: «Wir realisieren die Neat.» Und dann höre ich eine zweite Aussage – Herr Bundesrat Ogi nimmt mir nicht übel, wenn ich das hier sage –: «Wenn die Neat nicht kommt, fällt die 28-Tonnen-Limite.» Für mich müsste es auch hier und heute klar zum Ausdruck kommen: Die Neat wird gebaut. Alle sagen ja das gleiche: Wir wollen die Neat bauen. Also bauen wir diese Neat! Aber eben, Herr Bundesrat, nun kommen einige Auflagen, die ich gerne machen möchte:

Erstens möchte ich Klarheit vonseiten des Bundesrates. Ich erwarte von unserer Landesregierung, dass sie dieses Projekt nun an die Hand nimmt und dieses Land führt und sagt: «Wir gehen in diese Richtung.» Es darf nicht so sein – was jetzt mit dieser Vorlage passiert ist, Herr Bundesrat –, dass Sie uns sagen, Sie halten an der Netzvariante fest, aber einen Finanzierungsvorschlag machen, in dem Sie Sedrun vorziehen, d. h., der Gotthardachse Priorität einräumen. Das können wir einfach nicht akzeptieren, Herr Bundesrat. Da müssen Sie konsequent sein, auch bei der Finanzierung. Sie können nicht im ersten ersten Anlauf sagen: «Wir halten an der Netzvariante fest, wir wollen nicht Prioritäten setzen», und dann dem Parlament eine Vorlage unterbreiten, die nur noch in Richtung Gotthardtunnel geht. Hier erwarte ich vom Bundesrat, dass er zu diesem Projekt in der nächsten Zeit einmal Klarheit schafft und sagt: Wir wollen dieses Werk wirklich realisieren.

Zur Etappierung: Herr Bundesrat, wenn sich diese Etappierung aus finanziellen Gründen wirklich aufdrängt, erwarten wir – wohl alle, nicht nur das Parlament, sondern auch das Volk –, dass hier einmal Klartext gesprochen und gesagt wird, dass etappiert wird und mit welcher Röhre begonnen wird. Ich weiss, dass heute relativ viele sagen, es müsse mit dem Gotthard begonnen werden. Ich kann das nicht beurteilen. Wir haben ohnehin viel zu viele selbsternannte Experten. Ich nehme an, dass wir innerhalb und ausserhalb der Verwaltung genügend Spezialisten haben, die wissen, was verkehrstechnisch sinnvoll ist.

Wenn wir aus finanziellen Gründen etappieren müssen – ich spreche jetzt nicht für Etappierung, aber für den Fall, dass wir etappieren müssen –, dann soll das klar auf den Tisch.

Wenn der Lötschberg zurückgestellt wird, dann möchte ich Sie auf etwas aufmerksam machen: In der Westschweiz ist die Sensibilität sehr stark gewachsen. Die Vorlage

«Bahn 2000» hat insbesondere die Westschweiz stark betroffen. Für die Westschweiz ist nun äusserst wichtig, was mit der Neat passiert. Die Sensibilität in dieser Frage ist viel höher, als auch gewisse Mitglieder des Bundesrates glauben wollen.

Wenn der Bundesrat zum Schluss kommen sollte, dass wir etappieren müssen, dann erwarte ich von diesem Bundesrat, dass er die Westschweizer Regierungen zu einer Konferenz einlädt und mit ihnen erörtert, warum, und nicht einfach im Elfenbeinturm Beschlüsse fasst. Denn ich kann Ihnen heute bereits eines versichern: Wenn Sie den Lötschberg zurückstellen, ohne dass klar und explizit auf dem Tisch ist, warum, und meinen, Sie könnten in einer Volksabstimmung einen an die Neat gebundenen Finanzierungsbeschluss durchbringen, dann täuschen Sie sich. Ich bin überzeugt, dass Sie dann auf die Nase fallen, und dass in einer solchen zweiten Abstimmung ein Nein zur Neat vorprogrammiert ist. Hier braucht es wirklich eine grosse Sensibilität vonseiten des Staates.

Hier muss man sehen, dass es nicht mehr nur um eine reine Verkehrsfrage geht, sondern dass es sich um ein innenpolitisch sehr brisantes Thema handelt. Ich habe das im persönlichen Gespräch bereits anderen Regierungsvertretern gesagt: Die Westschweiz ist hier wahrscheinlich viel sensibler, als einige das glauben machen wollen.

Ich plädiere nach wie vor für eine allgemeine Lockerung der Zweckbindung zugunsten des allgemeinen Finanzhaushalts, dafür, dass man keine direkte Zweckbindung an die Neat macht, sondern dass wir unsere Bundesfinanzen im Sinne der Anträge im Sanierungspaket sanieren; diese sind meines Erachtens nach wie vor wenigstens prüfungswürdig. Ich möchte an die Bundesratsparteien appellieren, dass ihre Finanzspezialisten das anschauen, denn Zweckbindungen sind meines Erachtens äusserst schlecht.

Persönlich bin ich der Meinung, dass der Lösungsvorschlag der Kommission richtig ist, dass man den Bundesrat zwingt, diese Entscheide wirklich zu fällen. Denn die Lösung des Bundesrates taugt meines Erachtens nichts, weil sie Widersprüche beinhaltet.

Der Rückweisungsantrag Weber Monika bringt auch nichts, es entsteht nur eine weitere Verzögerung, und wir wollen dieses Werk doch realisieren, das sagen alle. Selbst Bundesrat Stich sagt: «Ich habe mich deshalb immer für die Verwirklichung einer vernünftigen Neat ausgesprochen.» Das lese ich aus einem Referat. Jetzt ist es aber auch am Bundesrat, diese vernünftige Neat zu definieren und eine schlanke Neat zu präsentieren, die wenig kostet, die Sonderwünsche eliminiert. Es braucht hier die Wahrnehmung von Führungsaufgaben.

Ich habe etwas lange gesprochen. Ich möchte mit folgenden Aussagen schliessen: Herr Bundesrat, es ist in diesem Staate üblich geworden, immer dann, wenn es Probleme gibt, Expertisen einzuholen. Die erste Finanzierungsvorlage basiert meines Wissens auch auf Expertisen von sehr honorigen und wohlklingenden Namen, von Professoren der Hochschule St. Gallen, die festgestellt haben, dass das gute Finanzierungsmodelle sind. Und wir alle haben gefunden: super, super! Und dann zwei, drei Jahre später: der grosse Katzenjammer. Niemand mehr will diese Finanzierung als gut einstufen, obwohl sie damals von wirklich «grossen» Professoren präsentiert worden ist.

Wir lassen weiter Expertisen erstellen; Sie haben eine bei Coopers & Lybrand in Auftrag gegeben, als Entscheidungsgrundlage für den Gesamtbundesrat. Und was haben Sie gemacht? Die Studie ist so umfangreich, dass man sehr viel herauslesen kann; Sie konnten es in den Zeitungskomentaren lesen und den Äusserungen der Parlamentarierinnen und Parlamentarier entnehmen. Selbst Frau Weber hat aus der Coopers-&Lybrand-Studie etwas herausgelesen, das ich persönlich nicht herausgelesen habe. Sie ist so umfangreich, dass man beliebig viel daraus herauslesen kann. Hören Sie doch endlich mit diesen Expertisen auf!

Wir haben im letzten Jahr für eine halbe Milliarde Franken Expertisen, Gutachten usw. machen lassen – die Bundesverwaltung mit PTT und SBB zusammen. Und jedesmal, wenn

es um Entscheide geht, versteckt man sich hinter Expertisen, Vernehmlassungsverfahren, Gutachten und Berichten. Ich bin der Meinung, dass wir jährlich 200 bis 300 Millionen Franken an Expertisengeldern sparen könnten. Wenn wir das umrechnen würden, hätten wir in acht bis zehn Jahren die Lötschberggröhre gebaut.

Würden wir nämlich heute auf die Lötschberggröhre verzichten, könnten wir rund 2,5 Milliarden Franken einsparen, weil man das ganze Projekt allein auf die Gotthardvariante umbauen müsste. 2 bis 2,5 Milliarden Franken über 10 bis 15 Jahre hinweg, ergeben 200 Millionen Franken im Jahr. Können wir über diesen Betrag die Bundesfinanzen sanieren? Sicher nicht. Wenn wir diese Expertisen nun einmal konsequent auf die Seite stellen und sagen, dass wir jetzt bauen, hätten wir wahrscheinlich sogar die nötigen Millionen eingespart, um die Lötschberggröhre zu finanzieren.

Ich bin überzeugt, dass Führen in schwierig gewordenen Zeiten auch das Fällen von Entscheiden zur richtigen Zeit bedeutet, auch wenn diese Entscheide unpopulär sind, Kritik hervorrufen und die Stimmungsbarometer im «Sonntags-Blick», in dem die Bundesräte beurteilt werden, absinken. Das aber sollte keine Rolle spielen. Längerfristig, glaube ich, würde es sich bezahlt machen, wenn der Bundesrat in diesen Fragen mehr führen würde. Ich sage das vielleicht etwas hart, aber das entspricht dem Empfinden, das ich heute habe.

Loretan Willy (R, AG): In der Broschüre zur Neat-Abstimmung vom 27. September 1992 stand auf Seite 9 unter dem Titel «Wirtschaftlichkeit gegeben» folgende zentrale Aussage: «Die Mittel werden den Bahnen in Form von Darlehen zur Verfügung gestellt, welche diese nach der Inbetriebnahme innerhalb von 60 Jahren zurückzahlen müssen. Die auf sehr vorsichtigen Annahmen» – hören Sie gut zu! – «basierende Wirtschaftlichkeitsrechnung hat gezeigt, dass die Rentabilität der Investitionen langfristig gegeben und die Neat darum auch wirtschaftlich interessant ist.»

Dass diese ungeheure Aussage heute so nicht mehr stimmt, nicht mehr stimmen kann, darf als erstellt gelten – sonst möge man das hier bestreiten und beweisen, dass es nicht so ist! –, sofern man nicht von völlig unrealistischen Annahmen zur Verkehrsentwicklung im Rahmen der Europäischen Union, zum Anteil des alpenquerenden Transitverkehrs, der in der Schweiz anfällt, sowie zur Kosten- und Ertragsentwicklung der Neat als Netzvariante ausgeht. Die zitierte Aussage war zentral für die Zustimmung des Volkes zur Neat. Diese Grundlage ist heute nicht mehr gegeben, und deshalb darf man diesen seinerzeitigen Volksbeschluss nicht derart zum «Gotthard-» bzw. «Lötschberg-Granit» erklären, wie das immer wieder getan wird.

Damit nicht genug: Bei der Umsetzung des Neat-Beschlusses als Netzvariante mit zwei Basistunneln haben wir uns zusätzlich zur innen- und europapolitischen Problematik des Vorhabens – denken wir nur an die Konkurrenzunternehmen Mont-Cenis und Brenner – das Korsett des Transitabkommens, auch mit zwei Röhren und mit sehr engem Zeithorizont, und das Korsett der Alpen-Initiative übergestülpt – wir alle, Bundesrat, Parlament und Volk. Dies bringt uns Schweizer auf der Zeitachse in eine unerhörte Zwangssituation und verführt zu überstürzten «Juflü»-Aktionen und Hauruck-Übungen.

Herr Bundesrat, die «Trilogie» Neat, Transitabkommen, Alpen-Initiative hat uns alle arg ins Schwitzen gebracht und wird das weiterhin tun. Nun, ohne Schweiß kein Preis! Ich kenne dieses Motto auch, und wir werden weiterhin zusammen schwitzen. Dazu kommen weitere, negative Rahmenbedingungen wie die marode Situation der Bundesfinanzen, zusätzlich angereichert durch die 13 Milliarden Franken hohe SBB-Schuld gegenüber der Bundeskasse. Diese Feststellung darf in keiner Betrachtung unserer Verkehrspolitik fehlen. Sodann erinnere ich an die schlechten Erfahrungen mit dem Projekt «Bahn und Bus 2000», wo mit dem vom Volk gesprochenen Kredit lediglich eine erste Etappe mit einer statt vier Neubaustrecken realisiert werden kann. Im weiteren erwähne ich die fehlenden Mittel für die Zufahrtsstrecken zu

den beiden Neat-Ästen gemäss Alpentransitbeschluss vom Oktober 1991. Diese Tatsache hat letztes Jahr zum erstaunlichen Etappierungsvorschlag des EVED geführt, wonach in der ersten Phase der Bau der beiden Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg rasch in Angriff zu nehmen sei, die Zufahrtsstrecken aber sollten nochmals überprüft und erst «in einer zweiten Phase» verwirklicht werden.

Eine solche Lösung, zu Unrecht Etappierung getauft, steht nicht nur in Widerspruch zu Artikel 9 des Alpentransitbeschlusses vom Oktober 1991, sondern er berücksichtigt die hauptsächlichsten Bedenken in bezug auf die gleichzeitige Realisierungsmöglichkeit der beiden Neat-Äste nur sehr ungenügend und setzt das Risiko in die eisenbahnpolitische Landschaft, dass wir letztlich auf zwei Tunnelröhren im Alpenraum ohne entsprechend ausgebaute Zufahrten sitzen bleiben.

Ich möchte Ihnen die Folgen dieser Scheinetappierung am Beispiel des Kantons Aargau kurz verdeutlichen. Der Kanton Aargau verzeichnet allein schon mit der Strecke von Kaiser-augst im Nordwesten des Kantons bis Oberrüti im Südosten eine Hochleistungs-Güterzuglinie mit äusserst lärmintensivem 24-Stunden-Betrieb auf rund 100 Kilometern Streckenlänge.

Der Kanton Aargau kann sich mit einer solchen Etappierung à la EVED niemals einverstanden erklären. Er wird dagegen kämpfen, denn ein mangelhafter Ausbau der Zufahrtsstrecken zeitigt äusserst negative Folgen; zu nennen sind vor allem deren zwei: Der Regionalverkehr wird von der Schiene verdrängt und die nötigen Lärmschutzmassnahmen unterbleiben mangels Finanzen. Weitere negative Rahmenbedingung: Der schlechende Rückzug des Bundes aus dem Regionalverkehr, dies auch wegen fehlender Finanzen. Schliesslich eine sehr negative Rahmenbedingung: Die Ergebnisse der Untersuchung zur Rentabilität der Lösung einer Neat-Doppelachse im Lichte der Planungen unserer Nachbarn im Südwesten und Osten unseres Landes. Sie haben Zweifel begründet, die nicht mehr länger unter den Tisch gewischt werden können. All das zwingt uns zu einem Marschhalt und zur eingehenderen Prüfung der folgenden Fragenkomplexe.

1. Ist der Kapazitätsbedarf, die schweizerische Eisenbahntransversale gemäss Alpentransitbeschluss vom Oktober 1991 integral und auf beiden Achsen gleichzeitig zu bauen, noch ausgewiesen? Ich habe grosse Zweifel, ob dem noch so ist.

2. Die Bau- und Betriebskosten sind zu aktualisieren. Hier hat die Intervention der Finanzdelegation der Räte vom 22. März 1995 die fällige Schockwirkung ausgelöst. Der Bundesrat geht in der Botschaft vom 12. April 1995 mit keinem Wort darauf ein.

3. Die Ertragsseite sowie die Frage der Rentabilität und damit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sind die zentralen Fragen in der vernetzten Komplexität der Probleme: Die eingangs zitierte Aussage in der Abstimmungsbotschaft an das Volk zur Wirtschaftlichkeit geht von einem viel zu optimistischen Beurteilungsstand aus.

4. Diese oben erwähnte, ausdrücklich oder stillschweigend zugestehende Einsicht führt dazu, dass die Finanzierung zu überprüfen ist, und zwar eingebettet in Gesamtübersichten aller finanzrelevanten Verkehrsvorhaben inklusive die Abtragung der SBB-Schuld. Das macht gemäss Bericht des EVED vom 11. Mai 1995 gut und gern 95 Milliarden Franken aus. Vor allem aber ist die Finanzierung zu überprüfen, eingebettet in eine Gesamtübersicht über die Möglichkeiten der Finanzierung dieser 95 Milliarden. Genau diese fehlt bis heute. Diese Gesamtübersicht indessen ist entscheidend; Frau Weber Monika und Herr Piller haben darauf hingewiesen. Ohne diese kann die seit 12. Mai 1995 bekannte Absicht des Bundesrates, «für die Neat als Netzvariante eine Mischfinanzierung» anzustreben, nicht schlüssig beurteilt werden. Der Stimmbürger wird sich ohne diese Gesamtübersicht nicht überzeugen lassen, für eine neue Finanzierungsart für die Neat in einer Volksabstimmung ein Ja in die Urne zu legen. Diese Gesamtübersicht ist also spätestens mit der Vorlage für die sogenannte neue Finanzierung der Neat zu

präsentieren.

5. Die Neuregelung der Finanzierung ist während eines Marschhaltes auch in Richtung einer etappierten Neat-Lösung zu überdenken. Der Stimmbürger wird eine Steuer- oder Abgabenerhöhung ohne zeitliche Befristung dieser Abgaben wohl kaum billigen. Damit sind wir bei der Etappierung der Netzlösung mit ihren zwei Basistunnels.

Der Stimmbürger wird wünschen, dass ihm hier klarer Wein eingeschenkt wird, ebenso wie zur Frage der Finanzierung und deren Einbettung in die gesamten Finanzprobleme im Verkehrsbereich. Unter Etappierung wird der Stimmbürger aber nicht eine sich vom Bauablauf her ergebende Staffelung von einigen Jahren verstehen, sondern die Möglichkeit, im Verlaufe des Baus der Alpentransversale von Zeit zu Zeit Neubeurteilungen vorzunehmen und Denkpausen einzuschalten. Das ist bei einem solchen Riesenprojekt durchaus vernünftig.

Der Raumplanungsexperte Professor Martin Lendi hat dies kürzlich in einem sehr lesenswerten Aufsatz in der Juni-Nummer der «Schweizer Monatshefte» als die «Führbarkeit des Grossunternehmens Neat» bezeichnet, die unbedingt sicherzustellen sei.

Diese Forderung ist vollauf berechtigt. Ob Bundesrat und Parlament bereit sind, ihr zu entsprechen, wird dereinst über das Schicksal der neuen Neat-Finanzierung entscheiden. Der Bundesrat hat diese in sich vernetzten Problemkreise und Zwänge in verschiedenen Klausursitzungen durchaus erkannt, bringt sie aber in der hier zur Diskussion stehenden Vorlage nicht klar und sauber auf den Tisch, insbesondere nicht mit seinen Anträgen. Diese sogenannte Überbrückungsvorlage ist geprägt von Widersprüchlichkeiten.

Der Bundesrat verlangt von uns, dass das Parlament als zweiten Verpflichtungskredit einen Betrag von fast 1 Milliarde Franken bewillige, wovon das Gros bis auf rund 160 Millionen Franken bedingt gesperrt bleiben soll. Die Bedingung besteht in der «neuen Finanzierung» für die Eisenbahntransversale, gemäss Artikel 4 des bundesrätlichen Entwurfes – höchstwahrscheinlich in einer Volksabstimmung zu beschliessen. Erst nachher kann der Bundesrat die gesperrten Teile des Verpflichtungskredites freigeben. Die Anhebung der Treibstoffzölle steht im Vordergrund. Es sind indessen, nach meiner Meinung, auch andere Finanzierungsquellen in Erwägung zu ziehen.

Ich wiederhole: Eine Volksabstimmung kann nur dann gelingen, wenn der Bundesrat endlich alle Karten, alle seine Überlegungen, unter Umständen in Varianten, auf den Tisch legt; sonst wird er mit uns zusammen fallieren.

Ich komme zurück auf diesen bundesrätlichen Antragsmechanismus. Mit diesem nicht sehr einfachen Mechanismus, der alle Zeichen eines mühsam zusammengeknorzten, schlechten Kompromisses trägt, will der Bundesrat eine Realisierungslücke bei der Neat vermeiden. Sie tritt nach Darlegungen des Chefs EVED in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates im Herbst 1996 ein, selbst dann wenn wir heute die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden ohne Bedingungen kreditmässig freigeben. Dass bis Herbst/Winter 1996 keine Volksabstimmung stattgefunden haben wird, dürfte unbestritten sein. Sie dürfte nach der parlamentarischen Beratung der Vorlage über eine neue Neat-Finanzierung frühestens im Herbst 1997 über die Bühne gehen.

Die Lücke zwischen Herbst 1996 und Herbst 1997 ist also programmiert. Sie jetzt auf die Art, wie das vorgesehen ist, überhastet überwinden zu wollen, führt ins Debakel. Ich empfehle vielmehr das vielzitierte Prinzip «Eile mit Weile»: Eile bei den Überlegungen, während des Marschhalts, und Weile bei den Übergangslösungen.

Angesichts dieser Beurteilung kann man sich mit Fug und Recht fragen, ob es sinnvoll ist, jetzt Verpflichtungskredite zu beschliessen, sie gleich zu sperren, den Bundesrat aber zu ermächtigen, die Sperre aufzuheben, sofern das Volk einer neuen Finanzierung zugestimmt haben wird. Mit solchen Zickzack-Beschlüssen kommen wir doch nicht voran. Das kapiert doch auch im Volk fast niemand!

Dieselben Überlegungen gelten natürlich mutatis mutandis

für die Variante der Kommission. Obschon sie ausdrücklich auch den geltenden Kreditbeschluss vom 1. Oktober 1991 enthält, ist es politisch undenkbar, dass der Bundesrat nunmehr auf die von ihm verbindlich zugesicherten neuen Finanzierungsvorschläge verzichten würde.

Warum also diese gleich wieder zu sperrenden Kredite heute beschliessen? Das ist nicht nötig! Sie werden im Umfang, in ihrer Zusammensetzung und in ihrer Begründung 1997, wenn sie dann endlich gebraucht werden könnten, ohnehin überholt sein.

Ich komme zum Schluss, zur Konsequenz aus diesen Überlegungen, welche ich für mich persönlich ziehe: Je länger man sich mit der zwiespältigen Vorlage vom 12. April 1995 auseinandersetzt, desto mehr drängt sich eigentlich ein Antrag auf Nichteintreten bzw. Eintreten und Rückweisung, mit Auflagen an den Bundesrat, auf. Hier treffe ich mich mit Frau Weber Monika.

Und jetzt kommt das Aber: Wir müssen die Auswirkungen eines solchen Beschlusses auf Rückweisung – woran Frau Weber, wie sie ausdrücklich gesagt hat, selbst nicht glaubt – nach aussen mit ins Kalkül einbeziehen. Ein solcher Beschluss könnte – vor allem in Europa – auch als Absage beziehungsweise als der Beginn der Absage an die Neat interpretiert werden. Aber das ist nicht meine Absicht. Eingedenk des Sinnspruchs «et respice finem» – bedenke das Ende – muss von diesem Verfahren der Rückweisung abgesehen werden. Ich werde daher dem Antrag Weber Monika nicht zustimmen können. Er ist wohl auch etwas aus der Situation heraus geboren worden, dass Frau Weber teilweise – völlig unverschuldet – den Kommissionssitzungen nicht oder fast nicht beiwohnen konnte. (*Zwischenruf Weber Monika: Super!*) Das ist kein Vorwurf, sondern eine simple Feststellung. Ich komme dann noch vorbei. (*Heiterkeit*)

Etwas weniger folgerichtig, aber von der Sache her vertretbar – da eigentlich Projektierung im Gelände im Massstab eins zu eins – wäre es, die Zwischenangriffe Sedrun und eventuell auch Ferden/Lötschen gemäss Artikel 4 Variante Bundesrat oder Kommission freizugeben, den überwiegenden Teil des Kredites aber abzulehnen. Die auf der Zeitachse kritischen Arbeiten – gemäss Botschaft Seiten 24 und 25 – könnten ohne Präjudizierung eines Etappierungsentscheides fortgeführt werden, ohne dass mit einer verschnörkelten Kreditbewilligung Sachzwänge geschaffen werden oder – anders herum – Kredite bewilligt werden, die sich in einigen Jahren so ohnehin nicht mehr umsetzen lassen. Ich habe daher meinen bereits in der Kommission gestellten und abgelehnten Antrag, die Artikel 2, 3 und 4 zu streichen und nur die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden – letzteren im Interesse der Gleichwertigkeit der beiden Varianten – zu belassen, heute vormittag nochmals eingereicht.

Mein Antrag achtet den Volksentscheid zur Neat, ermöglicht das unbedingt Notwendige und vermeidet die verkorkste Lösung des Bundesrates, welche im Prinzip von der Kommission übernommen worden ist.

Der Bundesrat kann und muss rasch und geschlossen handeln, vor allem in zwei Fragen: Finanzierung und Etappierung. Mit meinem Antrag erhält er die Möglichkeit, das unbedingt Notwendige zu tun, mehr nicht. Vor weiteren Schritten soll er uns das auf den Tisch legen, was auch weiterhin bei den Bürgern und Bürgerinnen in diesem Land erwartet wird.

Büttiker Rolf (R, SO): Nach dem Votum meines lieben Aargauer Kollegen Willy Loretan ist es wohl nötig, dass wir die Neat-«Vollzugshandbremse» wieder etwas lösen. Er hat sie mit dem Antrag für einen Blankokredit von 210 Millionen Franken und sonst nichts etwas gar hart angezogen.

Herr Piller, ich bin mit Ihnen einverstanden: Der Bundesrat soll führen, der Bundesrat soll das Heft in die Hand nehmen, soll sagen, was er will. Aber Sie können nicht 855 Millionen Franken bewilligen, also vier Schritte nach vorne tun, und dann wieder etwa 600 Millionen Franken sperren, also drei Schritte zurück machen. Mit 210 Millionen Franken kann man bei einem 15-Milliarden-Franken-Projekt nicht vorwärts machen. Das muss ich Ihnen sagen. Dort liegt auch der Kern

dieses Beschlusses. Man muss dem Bundesrat auch die Mittel und die Instrumente geben, damit er seine Führungsaufgabe wahrnehmen kann.

Wir stehen vor der Situation, dass wir jährlich Milliardenbeträge investieren sollten. Die Bahnen sind aber nicht in der Lage, diese zu verzinsen und zurückzuzahlen. Der Bund, der zwangsläufig einspringen sollte, ist in seiner desolaten Finanzlage kaum dazu in der Lage. Das wissen wir. Wir müssen aufpassen, damit wir den «Zug nicht überladen» und dass wir vor der Abfahrt die Weichen richtig stellen. Wir müssen die Zeichen der Zeit erkennen und vor Baubeginn der Neat die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Das Parlament muss dabei sofort auch die Finanzierung der Neat ändern, denn es ist keine Kernaufgabe des Bundes, einfach Zinsen zu bezahlen.

Wir müssen den Volksentscheid respektieren. Das möchte ich vor allem an die Adresse von Frau Weber Monika sagen; ich erinnere Sie an die Diskussion der letzten Woche im Zusammenhang mit den Volksrechten. Auch hier geht es darum, gefallene Volksentscheide einzubeziehen und zu respektieren. Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen und die Finanzierung der Neat zu ändern, braucht es einige – wertvolle – Zeit, denn wir müssen davon ausgehen, dass in dieser Sache das Volk das letzte Wort haben wird. Das ist so sicher, wie das Amen in der Kirche.

Nun gibt es aber unter der Bundeshauskuppel Leute, die ganz klar keine Neat oder nur eine Neatachse wollen. Diese Tendenz ist heute wieder deutlich spürbar geworden. Diese Leute halten sich zurück, politisieren im Hintergrund und warten auf den High noon, wenn die neue Neatfinanzierung der-einst vor das Volk kommt. Eine solche Politik ist gefährlich und verwerflich zugleich, wenn wir uns an den Volksentscheid zurückerinnern. An der Urne hat das Volk ja zur Neat gesagt und Volksentscheide dürfen nicht leichtfertig ausser Kraft gesetzt werden.

Auf internationaler Ebene hat die Schweiz im Transitvertrag nicht nur nehmen können, sondern auch geben müssen. Es geht im Zusammenhang mit der Realisierung der Neat um die aussenpolitische Glaubwürdigkeit der Schweiz. Deshalb: keine unnötige Zeit verlieren; mit der Zauderei aufhören; kalkulierbares Risiko eingehen. Das grösste Risiko in der schweizerischen Politik ist, dass die politische Führung – also wir – nicht mehr bereit ist, ein berechenbares Risiko einzugehen.

Kurz gesagt: Das grösste Risiko ist, dass wir kein Risiko eingehen. Genau in diesem Zustand befindet sich die schweizerische Verkehrspolitik im Hinblick auf den Vollzug der Neat. Wir schicken uns zwar an, mit einem zweiten Überbrückungskredit einen Befreiungsschlag zu machen, um Zeit zu gewinnen, damit wir eine neue Neat-Finanzierung auf die Beine stellen können. Um keine Zeit zu verlieren, sollen parallel dazu die Planungs- und Sondierungsarbeiten und die bauvorbereitenden Tätigkeiten mit diesem Überbrückungskredit sichergestellt werden, ohne bauliche Präjudizien zu schaffen.

Aber vergleichen Sie den Entwurf des Bundesrates und den Antrag der Kommission mit den Ausführungen des Bundesrates auf Seite 3 der Botschaft, wo es heisst: «Mit einem Kredit von 855 Millionen Franken können die Arbeiten bis ungefähr Anfang 1997 ausgeführt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte die Finanzierung für den Bau der Basistunnel geklärt sein.» Da kann doch etwas nicht stimmen!

1. Sie sagen, bis Anfang 1997 brauche es 855 Millionen Franken, dann gehen Sie hin und sperren wieder etwa 600 Millionen Franken. Das allein muss bei den Vorbereitungsarbeiten schon eine Lücke bewirken.

2. Es glaubt doch niemand wirklich daran, dass wir bis Anfang 1997 die Finanzierung der Neat sichergestellt hätten! Das ergibt auf zwei Seiten eine ganz klare Vollzugslücke. Für mich ist hier die entscheidende und zentrale Frage, Herr Bundesrat Ogi. Können Sie uns etwas zur Problematik der Sicherstellung der Abläufe auf der Zeitachse sagen? Sehen Sie es auch so – ich bin nämlich nicht überzeugt, dass Sie es gleich sehen wie der Gesamtbundesrat –, dass es auf der Zeitachse Probleme gibt, wenn wir 855 Millionen Franken bis

Anfang 1997 sprechen, dann wieder etwa 600 Millionen sperren und auf der anderen Seite zuerst noch die Sicherstellung der Finanzierung der Neat – mit Volksentscheid – haben? Das wird nicht gehen, dort wird es zu einer «Neat-Vollzugswüste» kommen, die wir uns heute schlicht und einfach nicht mehr leisten können.

Ich meine, wir müssten bei diesem zweiten Übergangskredit eine grosszügigere, zeitachsentauglichere und vollzugskohärentere Lösung anstreben. Deshalb bitte ich vor allem auch Herrn Piller, meinen Antrag zu Artikel 4 anzuschauen, wo dem Gesamtbundesrat die Verantwortung übertragen wird und die Instrumente in die Hände gegeben werden, um den Neatvollzug zügig voranzutreiben.

Herr Bundesrat Ogi, zum Schluss noch eine Frage zur zweiten Etappe von «Bahn 2000», Juradurchstich: Wir wissen, dass zur vollen Kapazität der Neat – ungefähr bis im Jahr 2020 gefordert – auch dieser neue Juradurchstich gehört. Wir wissen, dass mit der ersten Etappe von «Bahn 2000» Bözberg und Hauenstein ausgelastet sind und an der Kapazitätsgrenze stehen. Wir wissen auch, dass dieser neue Juradurchstich 3 bis 5 Milliarden Franken kosten wird. Ich frage Sie: Woher nehmen Sie diese 3 bis 5 Milliarden Franken für den dritten Juradurchstich? An einer anderen Stelle hat der Finanzminister, Bundesrat Stich, geäussert, von ihm komme das Geld für den dritten Juradurchstich dann nicht. Wir möchten Sie fragen: Von wem dann?

Daniöth Hans (C, UR): Wir spüren förmlich die Spannung und Brisanz der heutigen Vorlage. Diese Vorlage stürzt uns in ein eigentliches Dilemma. Auf der einen Seite darf die Erfüllung des vom Volk erteilten Auftrages nicht einfach durch gegenläufige Massnahmen in Frage gestellt werden, auf der anderen Seite darf angesichts der sich auftürmenden Vollzugsprobleme vorab finanzieller Art die Handlungsfreiheit, auf einzelne Grundsatzentscheide zurückzukommen, nicht verbaut werden.

Das war die Aufgabe, der sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) in fünf Sitzungen mit einem Protokollumfang von 250 Seiten angenommen hat. Wohlfeile Lösungen wären rasch zur Hand gewesen, aber die meisten hätten eines nicht berücksichtigt: nämlich den klaren Volkswillen; das betrifft vor allem auch den Antrag, den Sie, Frau Weber, heute eingebracht haben. Sie können nicht einfach beim Nullpunkt beginnen, wenn ein Volksbeschluss da ist.

Ausgangspunkt ist in der Tat der Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991, der es in Artikel 16 den eidgenössischen Räten überträgt, «die für den Gotthard und Lötschberg benötigten Mittel» festzulegen «und mit Verpflichtungskrediten tranchenweise» zu bewilligen. Bereits beim zweiten derartigen Teilkredit ist der Neat-Zug nun ins Stocken geraten, die Gründe kennen Sie.

Doch was hat sich, abgesehen von bundesrätlichen Zweikämpfen und öffentlichen Auseinandersetzungen, an der Substanz des Grundsatzbeschlusses vom Oktober 1991 bzw. September 1992 derart Wesentliches geändert, dass der von Parlament und Volk erteilte Auftrag in Frage gestellt wird? Die Annahme der Alpen-Initiative – um bei den rechtlichen Prämissen zu beginnen – hat dies jedenfalls nicht getan. Im Gegenteil, durch den neuen Verfassungsauftrag wird der Neat in imperativer Form – in einer für unsere EU-Unterhändler keineswegs unproblematischen Art, das gebe ich als Uner auch zu – ein zusätzlicher hoher Legitimationsausweis nachgeliefert.

Die verkehrspolitischen Parameter werden auch heute, nach dem Gutachten von Coopers & Lybrand sowie der Studie von Professor Hans Georg Graf vom St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung, als durchaus bedürfnisgerecht für eine Hochleistungsflachbahn durch die Alpen bekräftigt – dies allerdings mit der wesentlichen, meines Erachtens sogar ausschlaggebenden Prämisse, dass jede der analysierten Bauvarianten der Neat unrentabel wäre, wenn das Preisverhältnis zwischen Strassen- und Schienentransport in Europa für die Bahnen ungünstig bliebe.

Einen Vorgeschmack haben wir kürzlich durch den Anschauungsunterricht in Österreich erhalten, das als EU-Land ge-

zwungen wurde, die Strassentarife für den Gütertransport am Brenner zu senken, statt sie, wie es jede verkehrspolitische und ökologische Vernunft verlangen würde, anzuheben. Da traute man seinen Sinnen nicht mehr, als man kürzlich vernahm, dass ausgerechnet unser Verkehrsminister uns Eidgenossen von der schönen Stadt Wien aus wegen der Neat-Diskussionen und «angeblichen» Verzögerungen öffentlich zurechtwies. Dabei ist es doch die EU, die mit einer solchen Politik die eigenen Deklarationen zugunsten der Kostenwahrheit zu billigen Lippenbekenntnissen degradiert. Nun, die euphorische Annahme, die Illusion, das ganze riesige Verkehrsprojekt lasse sich vollständig mit verzinslichen und in 60 Jahren rückzahlbaren Darlehen finanzieren, muss heute aufgegeben werden.

Diese Einsicht manifestiert sich im Antrag des Bundesrates, vorerst nur einen geringen Teil dieses ohnehin reduzierten zweiten Kredites freizugeben. Diese von der KVF aus klarem Respekt vor dem Volksauftrag um den Betrag für den Zwischenangriff an der Lötschbergachse erweiterte Teilsumme soll nur für die zeitkritischen Vorhaben dienen. Diese Teilkredite sollten nach den erhaltenen Angaben bis Ende 1996 ausreichen. Herr Kollege Bütiker hat hier andere Zeitangaben genannt. Ich verweise auf die Tabelle im Anhang 3 der Botschaft, wonach diese Teilkredite sogar bis ins erste Quartal 1997 genügen sollten. Wir wären dankbar, wenn Herr Bundesrat Ogi hierzu einige klärende Worte sagen könnte. Man hätte sich durchaus vorstellen können, wie das dem Antrag Bütiker zugrunde liegt, die Freigabe der völlig gesperrten Beiträge dem Bundesrat gänzlich zu überlassen. Eine von ihm selber akzeptierte Einschränkung ist als politisches Zeichen des Bundesrates zu interpretieren, das seine Bereitschaft bekundet, die Finanzierung mit aller Ernsthaftigkeit und Zielstrebigkeit neu zu überdenken. Der Antrag der KVF trägt diesem Dilemma Rechnung und vermeidet ein in verschiedener Hinsicht verhängnisvolles Stop-and-go in unserer europäischen Verkehrspolitik. Daher ist auch der Antrag Loretan abzuweisen.

Darüber hinaus ist weiter die bundesrätliche Ausgestaltung dieser selbst angelegten Fessel nicht gerade glücklich ausgefallen. Was bedeutet die Ermächtigung an den Bundesrat, den «gesperrten Teil des Verpflichtungskredites freizugeben, sobald die neue Finanzierung für die Eisenbahn-Alpen-transversale sichergestellt ist»? Bundesrat und Parlament dürften auf diese Weise, ohne die einschlägigen Bestimmungen des Alpentransitbeschlusses vom 4. Oktober 1991, also des Grundsatzbeschlusses, und des Kreditbeschlusses vom 1. Oktober 1991 formell aufzuheben, diese Beschlüsse mit einem nicht referendumpflichtigen Beschluss – wie ihn der zu fassende Bundesbeschluss darstellt – ausser Kraft setzen. Solange die neue Finanzierung – was immer man darunter verstehen mag – nicht steht, könnten die rechtlichen 696 beziehungsweise 645 Millionen und erst recht weitere Tranchen nicht freigegeben werden. Der Neat-Zug würde im wahrsten Sinne des Wortes auf einen von Bundesrat und Parlament eigenmächtig aufgestellten Finanzprellbock aufahren.

Es geht nicht an, den Neat-Beschluss über solche Klauseln richtiggehend aus den Angeln zu heben. Das Parlament soll sich zwar verpflichten, sich umgehend mit der Finanzierungsfrage neu zu befassen, aber es steht ihm wie auch dem Bundesrat keineswegs frei, das bisherige durch ein neues Modell der Finanzierung auszuwechseln und, solange diese Auswechslung nicht erfolgt ist, die Auftragserfüllung auszusetzen. Sofern sich eine Realisierung des integralen und grundsätzlich auf beiden Achsen gleichzeitig zu realisierenden Neat-Netzkonzeptsystems als nicht mehr finanzierbar oder nicht notwendig erweist, ergeht eine verbindliche Schlussfolgerung daraus nur mit einer adäquaten Änderung des referendumpflichtigen Grundsatzbeschlusses. Andernfalls würde mit der Ablehnung einer neuen Finanzierungsvariante anlässlich einer Referendumsabstimmung einfach die ursprüngliche Beschlussfassung wieder aufleben, also ein unmögliches Patt entstehen. Herr Piller hat bereits zu Recht darauf hingewiesen.

Meine, übrigens aus alleinigem Antrieb, eingereichte Motion,

die Frau Weber bereits mit einer Handbewegung weggeschwischen hat, soll einen ersten unerlässlichen Schritt ermöglichen, die Entscheidungsfreiheit gewährleisten und vor allem den totalen Absturz verhindern.

Ich meine, dass wir in allen Punkten der einstimmigen Empfehlung der KVF folgen sollen, die sich sehr Mühe gegeben hat, zwischen Skylla und Charybdis durchzukommen – das ist ein Dilemma.

Zum Schluss ein Wort zum Verhältnis der Schweiz gegenüber der EU: Der Kommissionsberichterstatter hat diesbezüglich bereits einige Ausführungen gemacht. Selbstverständlich sind wir nicht nur gegenüber der EU aufgrund des Transitvertrags zur Verwirklichung der Neat gehalten, und dies in einer Zeit, da wir in schwierigen bilateralen Verhandlungen stehen. Wir haben auch ein eigenes, elementares Interesse an einem effizienten Hochleistungsschiennetz als Verkehrsader unseres Landes, das eine sinnvolle Verkehrsteilung für die nächste Zukunft sicherstellen soll. Insofern sind wir auch in einem zeitlichen Wettlauf gegenüber dem terminlich am nächsten gelegenen Projekt am Mont-Cenis, so dass wir dank günstigerer Wegstrecke Vorteile verbuchen könnten; aber dies nur, wenn wir kostentragende Tarife nicht bloss verlangen, sondern auch durchsetzen können. Dies kann die Schweiz nicht alleine tun und erreichen. Wer gibt uns hierfür die Garantie?

Eines ist jedenfalls klar: Das Volk wird sehr wohl den Grad der Vertragstreue der EU wahrnehmen und in seine Beurteilung einbeziehen, wenn es zu neuen finanziellen Opfern zugunsten dieser für ganz Europa wichtigen Verkehrsader aufgerufen würde.

Bisig Hans (R, SZ): Meine Begeisterung für den Neat-Übergangskredit hält sich in sehr engen Grenzen. Das gilt auch für die immerhin etwas transparentere und aus meiner Sicht auch ehrlichere Kommissionsfassung. Trotzdem unterstütze ich die Anträge der Kommission und lehne den für mich zu weit gehenden Rückweisungsantrag Weber Monika ab, weil er missverständliche Signale aussendet. Es kann ja nicht darum gehen, die Neat abzuwürgen. Auch ein Planungsstopp kann nicht im Interesse der Sache sein. Woher sollen sonst die für eine seriöse Entscheidungsfindung notwendigen Unterlagen kommen?

Anders sieht es allerdings mit den nicht zwingenden baulichen Massnahmen innerhalb dieses Überbrückungskredites aus: Wie Sie auf den Seiten 15 und 16 der Botschaft nachlesen können, machen diese den wesentlichen Teil des zweiten Verpflichtungskredites aus. Der Antrag Bütiker übersieht offensichtlich diesen Spielraum und geht von einer Annahme aus, die heute einfach nicht mehr stimmt. Wenn ich den Antrag Weber Monika als zu restriktiv ablehne, so muss ich den Antrag Bütiker als zu vertrauensselig zurückweisen.

Der Vorlage des Bundesrates könnte ich aber auch nicht zustimmen. Dort ist der Interpretationsspielraum zu gross. Die Aussagen von Bundesbeschluss und Botschaft sind zum Teil sogar widersprüchlich. In der Botschaft steht unmissverständlich, dass die Neat insgesamt als Netzvariante auf der Grundlage des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 realisiert werden soll. Darin wird ausdrücklich der Bau beider Basistunnels, die gleichzeitige Realisierung von Gotthard und Lötschberg, bestätigt. In der Botschaft ist auch zu lesen, dass der zeitkritische Abschnitt zur Realisierung des Gesamtprojektes auf beiden Achsen bei den Basistunnels liegt.

Beim Gotthard ist es vor allem der Zwischenangriff Sedrun, beim Lötschberg der Zwischenangriff Ferden. Gemäss Antrag des Bundesrates sollen aber nur 160 Millionen Franken für den Zwischenangriff Sedrun freigegeben werden, die 50 Millionen Franken für Ferden bleiben so lange gesperrt, bis die Finanzierung sichergestellt ist. Das heisst doch nichts anderes, als dass der Bundesrat bereit ist, eine zeitliche Stafelung der Ausführung beider Basistunnels in Kauf zu nehmen! Indirekt bestätigt er diese Annahme auch durch die volkswirtschaftlich an sich vernünftige Forderung, die verschiedenen Baulose so zu organisieren, dass ein möglichst gleichmässiger Finanzierungsbedarf über die Baujahre ent-

steht.

Man kann nun von einer Etappierung halten, was man will – wenn sie nicht zwangsläufig hingenommen werden soll, muss der von einer Sperrung ausgenommene Kredit auf 210 Millionen Franken erhöht werden, wie dies die Kommission vorschlägt.

Selbst wenn sich, wie ich vermute, eine Etappierung letztlich als die vernünftigste Lösung herausstellen sollte, kann heute aufgrund der ungenügenden Detailinformationen nicht schlüssig festgestellt werden, welche Achse sich als erste Etappe besser eignen wird. Es ist darum unumgänglich, mindestens die zeitkritischen Bereiche beider Achsen, also die beiden Zwischenangriffe, und die planungsrelevanten Abklärungen voranzutreiben. Ich kann darum, bei aller Sympathie für die löbliche Absicht, auch dem Antrag Loretan nicht zustimmen. Der Bundesrat braucht natürlich ein Minimum an Entscheidungsfreiheit, und die wird ihm mit dem Antrag Loretan genommen. Es geht ja deswegen kein Franken am Parlament vorbei.

Völlig unbefriedigend ist die Vorlage des Bundesrates bezüglich Handlungs- und Verhandlungsspielraum für die Gespräche mit den Kantonen und den Verkehrsverbänden. Wenn letztlich nur noch die betrieblich interessanteste Variante zur Diskussion steht, bleibt für berechnete regionalpolitische, raumplanerische, umwelt- und landschaftsschützende Anliegen kein Platz mehr. Das stört mich vor allem, weil die betrieblichen Optimierungen von Kapazitätsauslastungen ausgehen, die rein hypothetischen Charakter haben.

Wenn in der Botschaft schon versprochen wird, dass mit dem Übergangskredit keine baulichen Präjudizien eingehandelt werden, und zwar weder bezüglich Basistunnels noch bezüglich Zufahrtsstrecken, so muss diese zentrale Bedingung im Bundesbeschluss stehen und nicht nur in den Erläuterungen. So bleibt wenigstens eine minimale Chance für offene Gespräche. Diese sind auch zwingend nötig, wenn es gelingen soll, die teilweise berechtigten Ängste bezüglich fehlender Mittel für den Regionalverkehr und für die Fertigstellung des Autobahnnetzes auszuräumen.

Die sich in der Vernehmlassung befindenden «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» basieren auf der Idee eines vernetzten Städtesystems Schweiz, das als konkurrenzfähige Alternative zu den ausländischen Grossagglomerationen verstanden wird. Thema dieser «Grundzüge» sind auch die Chancen für die Entwicklung des ländlichen Raumes. Die Botschaft des Bundesrates über den zweiten Neat-Verpflichtungskredit gibt nun all jenen recht, welche diese Raumordnungsdiskussion als akademische Übung abtun. Von den Erschliessungsbedürfnissen der Berg- und Randregionen ist darin nichts, aber auch gar nichts zu finden.

Man muss nicht einmal zwischen den Zeilen lesen, um feststellen, dass der Bundesrat gedenkt, letztlich auf die zwar legalen, aber zu einseitigen Wünsche der SBB einzugehen – und das unabhängig davon, ob die Basis- oder Alternativvariante vorgeschlagen wird, ob Mehr- oder Minderkosten resultieren. Ein neues Finanzierungsmodell ändert an den Kosten, mit Ausnahme der Zinsen, auch nichts.

Die Neat soll grundsätzlich als Netzvariante realisiert werden. Daran ist nichts auszusetzen, auch meinerseits nicht. Ich will auch das EU-Verkehrsdossier keineswegs belasten, glaube aber, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Die wenig komfortable Position der Schweiz wird es nicht erlauben, unsererseits eine Abänderung des Transitabkommens zu beantragen. Ich sehe das allerdings nicht so eng wie unser Kommissionspräsident. Mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit wird uns Brüssel den Gefallen des ersten Schrittes tun und dadurch unserer Delegation die Möglichkeit geben, neue Erkenntnisse einzubringen, z. B. eine nachfrageorientierte zeitliche Erstreckung.

Mir geht es bei der heutigen Vorlage darum, dass nicht nur bezüglich der beiden Basistunnels, sondern auch bezüglich der Zufahrtsstrecken und einer bedarfsgerechten Etappierung keine Präjudizien geschaffen werden. Mit einer etappierten Realisierung der zwei Basistunnels und einem bedarfsgerecht gestaffelten Ausbau der Zufahrtsstrecken lassen sich der Neat-Beschluss, das Transitabkommen und die

Alpen-Initiative vollziehen, ohne dass berechnete regionalpolitische Anliegen unter den Tisch gewischt werden und ohne dass wir uns auf ein finanziell kaum verantwortbares Abenteuer einlassen müssen. Es liegt an uns, der allgemeinen Verunsicherung ein Ende zu bereiten und klar zu sagen, wie es weitergehen soll.

So gesehen, bewerte ich den Antrag der Kommission als das kleinere Übel und stimme ihm mit den erwähnten Vorbehalten zu.

Cavadini Jean (L, NE): L'entrée en matière sur ce deuxième crédit d'engagement ne suscite aucun enthousiasme particulier de notre part. Il convient de développer ici les réticences qui sont les nôtres.

Nous avons l'impression d'être entraînés dans un courant fait de fatalisme et d'incertitude. Assurément, la nouvelle ligne ferroviaire alpine a été voulue et décidée. Assurément, elle représente un beau projet, elle apporte une réponse satisfaisante à notre engagement européen et une solution partielle aux besoins des transports. Mais tant d'hypothèses sont encore ouvertes, tant de questions se posent, non résolues, voire insolubles!

1. Avons-nous encore les moyens de notre politique? Sommes-nous à même d'honorer financièrement nos engagements? Le Conseil fédéral a communiqué le montant total prévisible des dépenses à engager pour faire face aux dossiers fédéraux actuellement ouverts concernant les transports. Les contributions fédérales de 1994 à 2005 s'échelonnent entre 5,3 et 8,5 milliards de francs, soit au total 81 milliards de francs. Où les trouver?

2. Tous les grands travaux ferroviaires ont connu tant de tribulations que nous ne sommes pas certains qu'ils soient entièrement maîtrisés. Nous songeons à «Rail 2000», à la réalisation de la Vereina, aux modifications intervenues entre les premiers projets et les dernières perspectives des NLFA, sans oublier les impossibles contraintes imposées par l'initiative des Alpes. Nous craignons d'être entraînés dans un projet qui n'est donc pas complètement maîtrisé.

3. Le financement est si mal assuré que personne aujourd'hui n'est en mesure de nous donner la certitude qu'il le sera un jour. Notre réticence à entrer en matière ne nous engage d'ailleurs pas à adopter l'une ou l'autre des hypothèses financières retenues. On dit pudiquement que le Conseil fédéral est hésitant quant au chemin à prendre, que deux écoles de pensée s'affrontent, que finances et transports s'opposent sur les solutions à apporter. Avec un peu d'imperitance, nous nous demandons parfois s'il y a encore un pilote dans l'avion!

4. Le grand projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes est abordé par plusieurs milieux, avec des arrière-pensées, des retenues excessives. On parle d'un calendrier nécessaire, d'un échelonnement des travaux, d'une réalisation à plusieurs vitesses. Plus clairement, on souhaite ici réaliser d'abord le Gothard pour remettre le Lötschberg à des temps meilleurs. Meilleurs pour qui? Pour ceux qui ne veulent que le Gothard, peut-être. La commission, prudente, a voulu souligner la cohérence du projet en ajoutant un montant destiné aux travaux préparatoires du Lötschberg.

5. En somme, nous partons, mais nous ne sommes pas sûrs d'arriver. C'est le Conseil fédéral qui le dit dans son message. Nous citons trois brefs extraits: «... le financement de la NLFA doit être revu et inséré dans le cadre global des affaires de transport». On ne peut que souscrire à une telle réflexion, qui aurait peut-être pu être faite avant. Ou encore: «Il faudra aussi préparer de manière approfondie ... la décision fondamentale relative ... au financement particulier de la NLFA.» On doit avouer que c'est assurément le moment. Enfin: «D'après les connaissances actuelles, un crédit de 8,6 milliards de francs ... est nécessaire pour construire les deux tunnels de base.» Que seront les connaissances futures? Quelles améliorations seront encore prises en compte? Quelles modifications pourraient alourdir le montant aujourd'hui défini?

On sait que des oppositions fortes se manifestent aux deux extrémités du tunnel du Saint-Gothard. On nous demande

donc d'acheter chat en poche, nous achèterons, mais sous bénéfice d'inventaire. Voici pourquoi: nous avons pris des engagements européens, nous devons pouvoir les tenir. Du retard a déjà été pris, nous ne voudrions pas l'aggraver encore. Nous sommes aussi d'avis que la NLFA est un projet qui doit être réalisé et que des réponses doivent être apportées. Notre timide approbation peut permettre cet approfondissement.

La proposition Weber Monika ne nous permet pas d'apporter la réponse attendue dans des délais satisfaisants. Elle a du moins le mérite de la netteté, mais peut-être pas celui de l'efficacité. C'est pourquoi nous ne la suivrons pas.

Bloetzer Peter (C, VS): Im Grunde genommen geht es bei dieser Vorlage um unsere Verlässlichkeit als Vertragspartner der EU und um die Glaubwürdigkeit unserer Politik. Mit diesem zweiten Verpflichtungskredit soll der zeitgerechte Übergang zu den eigentlichen Bauarbeiten für die Neat sichergestellt werden. Gemäss den Beschlüssen des Bundesrates sind beide Achsen gleich zu behandeln. Auf beiden Achsen sind Massnahmen einzuleiten und bauliche Vorbereitungsarbeiten aufzunehmen, welche einen nahtlosen Übergang zu den eigentlichen Vortriebsarbeiten in beiden Basistunnels sicherstellen.

Die Bundesratsbeschlüsse über die grundsätzliche Festlegung des weiteren Vorgehens sind zweifelsohne folgerichtig. Die bestehenden Grundlagen, die den Bundesrat zu diesem Vorgehen zwingen, sind für mich eindeutig. Mit dem Alpentransitbeschluss liegt einerseits ein Volksentscheid vor, mit dem uns der Souverän beauftragt, das Neat als Netzlösung zu bauen. Zum andern hat sich die Schweiz im Transitabkommen mit der EU verpflichtet, beide Basistunnels zu realisieren und die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes bis zum Jahr 2005 dem Verkehr zu übergeben.

Bis zum 20. Februar 2004 muss überdies die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene abgeschlossen sein.

Mit dem vorliegenden zweiten Verpflichtungskredit soll sichergestellt werden, dass der Neat-Realisierungszeitplan weitgehend eingehalten werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, das Zeitelement besonders zu berücksichtigen und die zeitkritischen Vorbereitungsarbeiten voranzutreiben. Aufgrund dieser Lage ist es richtig, dass der Kreditanteil für den Zwischenangriff Sedrun von der Kreditblockierung ausgenommen wird. Will man aber in bezug auf die Staffelung keine Präjudizierung schaffen und die beiden Achsen gleich behandeln, so muss man konsequenterweise den Fensterstollen Ferden und die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten ebenfalls von der Kreditsperre ausnehmen. Ein anderes Vorgehen wäre im Sinne der Bundesratsbeschlüsse über das weitere Vorgehen nicht konsequent.

Diese Sachlage hat mich dazu geführt, in der Kommission den Antrag zu stellen, den nicht blockierten Kredit um 50 Millionen Franken auf 210 Millionen Franken aufzustocken. Es handelt sich dabei, gemäss den Ausführungen des EVED, um jenen Betrag, der notwendig ist, um ebenfalls auf der Lötschbergachse keine Zeitunterbrüche entstehen zu lassen.

Ich ersuche Sie aufgrund dieser Sachlage, auf die Vorlage einzutreten und der von der Kommission ohne Gegenstimme beantragten Erhöhung der nichtblockierten Beträge auf 210 Millionen Franken zuzustimmen. Folgt der Rat dem Antrag der Kommission nicht, so würde er damit erstmals eine Präjudizierung in bezug auf eine Staffelung der beiden Achsen vornehmen, ohne dass die Entscheidungsgrundlagen, gemäss den in der Kommission erarbeiteten Erkenntnissen, für diesen Entscheid vorliegen.

Des weiteren würden wir damit ohne zwingenden Grund eine Programmverzögerung in Kauf nehmen und den Zeitplan gemäss Transitabkommen aufs Spiel setzen. Eine solche Haltung hätte zweifelsohne nachteilige Folgen für unsere Glaubwürdigkeit und damit auch für den guten Verlauf der bilateralen Verhandlungen. Auf beides, auf unsere Glaubwürdigkeit und auf gute Voraussetzungen für die bilateralen Verhandlungen, sind wir mehr denn je angewiesen.

So gesehen ist der Antrag der Kommission zweifelsohne folgerichtig, geht es doch nicht um die ursprünglichen 8,6 Milliarden Franken, welche gesprochen werden sollen, sondern lediglich um einen Verpflichtungskredit von 855 Millionen Franken, von dem vorerst nur 210 Millionen Franken freigegeben werden.

Bundesrat und Parlament sollen damit die Handlungsfreiheit erhalten, im Sinne des Transitabkommens und im Sinne des Alpentransitbeschlusses zeitgerecht handeln zu können. Es geht um die Glaubwürdigkeit unserer Politik.

Ich bin für Eintreten und ersuche Sie, den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Delalay Edouard (C, VS): Au terme des interventions des membres de la Commission des transports et des télécommunications, je vous confirme que la Commission des finances a été autorisée par le Bureau du Conseil des Etats à déposer un corapport relatif au deuxième crédit d'engagement pour la réalisation de la NLFA.

Je ne veux pas aborder ici les conclusions du rapport de la Délégation des finances sur les coûts et la rentabilité de la NLFA. Les recommandations qui y sont formulées ont été inspirées par les études économiques effectuées et je sais qu'elles ont été appréciées de façons très diverses selon qu'il s'agit du Département fédéral des transports, des télécommunications et de l'énergie ou d'autres départements ou encore de l'opinion publique. Elles auront eu au moins le mérite d'initier une nouvelle réflexion sur le financement des NLFA et sur le programme de réalisation des travaux.

En tout état de cause, le Conseil fédéral a décidé de maintenir le principe de la construction en réseau de deux lignes à travers les Alpes et, avec la Commission des finances, je soutiens cette attitude cohérente du Conseil fédéral. Je ne veux pas m'exprimer davantage sur le corapport de la Délégation des finances, laissant le soin à son vice-président, M. Zimmerli, d'exposer sa position plus en détail tout à l'heure.

Dans ses séances des 5 et 12 avril de cette année, le Conseil fédéral a donc décidé de s'en tenir à la conception d'origine consistant en la construction de deux tunnels de base. Il a du même coup approuvé les avant-projets et ouvert la procédure concernant les projets eux-mêmes. Dès lors, la Commission des finances relève que le Conseil fédéral a mandaté à cette occasion le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le Département fédéral des finances d'établir un nouveau modèle de financement sur la base d'une vue d'ensemble des projets de construction.

Nous partageons l'avis du Conseil fédéral selon lequel le crédit de soudure dont nous parlons aujourd'hui doit être libéré pour permettre la continuation des travaux d'étude et éviter des retards préjudiciables. Il serait en effet tout à fait inopportun et contraire au bon sens de bloquer des travaux de sondage et d'étude qui doivent de toute façon être réalisés pour donner une connaissance du sous-sol suffisante et servir de base au projet définitif et à la programmation des travaux.

En 1991 déjà, le premier crédit d'engagement a été autorisé par le Parlement et il s'est élevé à 800 millions de francs dont 500 millions de francs pour la branche du Gothard et 250 millions de francs pour celle du Lötschberg, les 50 millions de francs restant étant destinés à la liaison avec la Suisse orientale. Ces montants – on le sait – sont aujourd'hui largement utilisés ou réservés pour les travaux en cours, de sorte qu'il est nécessaire de libérer des moyens supplémentaires si on veut tenir le calendrier de la réalisation des NLFA tel qu'il a été décidé par le Parlement.

Le Conseil fédéral nous présente donc un deuxième crédit d'engagement de 855 millions de francs, dont 570 millions de francs pour la ligne du Gothard et 285 millions de francs pour celle du Lötschberg. Ce crédit doit être bloqué à concurrence de 695 millions de francs jusqu'à ce que le financement des NLFA soit garanti. Il est prévu dans ces dispositions que le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie doit faire chaque semestre à la Délégation des finances des deux Conseils un rapport sur

l'avancement de la construction et l'évolution des coûts. Reste à savoir si ce rapport sera présenté au Parlement ou à la Délégation des finances, mais cette question sera réglée dans la discussion de détail.

Par ce système qui est mis en place, le Conseil fédéral se donne un programme qui lui permettra de remplir les engagements internationaux de la Suisse dans le domaine de la politique des transports et prend du même coup le temps de réexaminer la nouvelle conception du financement.

Du point de vue de la Commission des finances, nous aurions certes préféré avoir à notre disposition le plan de financement complet avant la libération du crédit pour l'attaque de Sedrun et pour celle de Ferden. Nous avons dû toutefois admettre qu'il n'y avait pas de sens à présenter au Parlement à plusieurs reprises des crédits d'engagement de soudure avant que nous ne puissions approuver le financement définitif des constructions. Il n'est pas non plus souhaitable soit de précipiter l'étude du financement, ce qui est un grand travail, soit d'arrêter dans le court terme les travaux de préparation, ce qui constituerait véritablement un gaspillage des fonds qui ont été accordés par le premier crédit d'engagement que nous avons voté.

Ces considérations m'amènent donc à m'opposer aussi bien à la proposition de renvoi Weber Monika, qui veut tout bloquer aujourd'hui tant qu'une solution générale de financement n'a pas été mise au point, qu'à la proposition Loretan, qui entraîne le risque de nous obliger à voter à plusieurs reprises sur un tel crédit pour des études et des avant-projets. Je trouve qu'il ne fallait pas alors voter le premier crédit si nous voulons aujourd'hui tout bloquer par le refus de ce deuxième crédit.

J'en arrive aux conclusions. Du point de vue de la politique financière, la Commission des finances de votre Conseil ne s'oppose pas au mécanisme proposé par le Conseil fédéral pour la libération des crédits par tranches. Elle tient cependant pour indispensable ce rapport semestriel, soit à la Délégation des finances, soit au Parlement, qui est prévu à l'article 5 du projet d'arrêté fédéral.

Du point de vue du droit financier, la Commission des finances considère qu'un crédit de soudure du montant proposé par le Conseil fédéral, assorti des mécanismes de libération et de contrôle tels qu'ils sont prévus, est tout à fait acceptable.

Elle soutient donc la solution du Conseil fédéral et de la Commission des transports et des télécommunications et vous invite à en faire de même.

Rüesch Ernst (R, SG): Man kann die Neat-Frage aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten. Es sind drei Fragenkreise, welche grosse Teile unserer Bevölkerung heute verunsichern und beunruhigen:

1. Trotz dem Bekenntnis zur Risikobereitschaft vonseiten verschiedener Redner heute morgen – ungeachtet der Zahlen – befürchten weite Kreise der Bevölkerung für das nächste Jahrhundert eine Verschuldungskatastrophe. Die neuen Gutachten zeigen eine neue Prognose, und der Bericht der Finanzdelegation erläutert sie.

Dieser Bericht scheint dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements sauer aufgestossen zu sein. In Interviews hat er gemäss Zeitungsberichten erklärt, er werde diese Zahlen dann sehr genau unter die Lupe nehmen. Nun, diese Zahlen unter dem «worst case», Herr Bundesrat, stammen aus der englischen Originalausgabe des Gutachtens der Firma Coopers & Lybrand. Für mich ist es einfach unverständlich, dass diese Zahlen dem Departement nicht zugänglich sein sollten. In der deutschen Version sind sie tatsächlich nicht vorhanden, was mich wirklich wundert.

Es war Pflicht und Schuldigkeit der Finanzdelegation, nachdem sie einen entsprechenden Auftrag von den Büros erhalten hatte, auch diesen «worst case», den schlechtesten Fall, aufzuzeigen. Dieser liegt gemäss Urteil der Firma Coopers & Lybrand immerhin in der Bandbreite der Möglichkeiten. Das darf man sagen, auch wenn Herr Piller sämtlichen Gutachten der Alpennord- und -südseite nicht mehr viel zutraut. Ich

werde ihn bei anderen Gutachten darauf behaften.

In weiten Kreisen wird nun erwartet, dass aufgrund der veränderten Ausgangslage Konsequenzen gezogen werden. Und die Konsequenzen liegen in Gottes Namen in einem Entschluss zu einer Etappierung. Wenn man immer wieder auf den Volksbeschluss und auf den Transitvertrag verweist, so ist festzuhalten, dass weder der Volksbeschluss noch der Transitvertrag eine Etappierung verbieten. Das Volk hat ein Programm beschlossen, und im Abstimmungskampf haben wir bei kritischen Fragen immer wieder betont, nötigenfalls könne man je nach der Entwicklung auch etappieren. Das Parlament habe das mit den jährlichen Krediten und den Zwischenberichten, die da kommen werden, in der Hand. Das haben wir damals im Abstimmungskampf versprochen, und ich habe mich als Co-Präsident in diesem Sinne für die Neat eingesetzt.

Wir zweifeln nicht die Ausführung der Netzvariante an, sondern wir sprechen nur von einer Ausführung in Etappen. Es ist aber zu befürchten, dass der Bundesrat aus regionalpolitischen Gründen alles gleichzeitig zu bauen beginnt, und weil die finanzielle Lage des Staates sich nicht entscheidend bessern wird, wird man langsamer bauen, dafür überall. Damit kommt das Werk viel später zur Ertragsphase. Der Schuldenberg steigt inzwischen usw.

Ich frage Sie: Was hat denn die EU davon, wenn wir überall gleichzeitig, aber zu langsam bauen? Die EU hat doch alles Interesse daran, dass wenigstens eine Verbindung möglichst rasch operationell wird, und wir haben aus Rentabilitätsgründen dasselbe Interesse. Auch die Bauwirtschaft muss schliesslich dieser Ansicht sein. Eine Etappierung sichert ja gerade der Bauwirtschaft über lange Zeit hinaus eine ausgewogene Auslastung. Das ist viel besser als alles auf einmal zu wollen und dann nichts mehr, weil man kein Geld mehr hat.

Eine Etappierung allerdings lehne ich ab, Herr Bundesrat: nämlich jene, bei der man alles, alles baut, in der ganzen Schweiz, und nur die Ostschweiz abhängt. Das wäre eine neue Grenzziehung in Winterthur; diese können wir nicht akzeptieren. Wir sind bereit, zurückzustehen, aber nicht nur wir! Auch andere müssen im Sinne der Opfersymmetrie ihren Beitrag leisten.

2. Eine weitere Frage, welche das Volk immer beschäftigt, ist die Frage, was noch alles auf uns zukommt. Dazu haben wir einen Bericht erhalten. Bis zum Jahre 2005 sollen wir für den öffentlichen Verkehr 81 Milliarden Franken aufwenden. Nachdem man die SBB-Schulden jahrelang als Aktivposten in der Bilanz aufgeführt hat, gibt man endlich zu, dass es sich hier um eine Nonvaleur handelt. Wie viele Leichen liegen noch im Finanzkeller des Bundes? Werden die 8 Milliarden Darlehen an die Arbeitslosenkassen, welche Bund und Kantone bis Ende 1995 vorgeschossen haben, je zurückbezahlt? Wieviel kostet die «Leiche» Eidgenössische Versicherungskasse, um sie wieder zu beleben? Und was ist sonst noch vorhanden?

Bei einer solchen Finanzlage wäre es die Pflicht und Schuldigkeit des Bundesrates, auch im öffentlichen Verkehr Prioritäten zu setzen. Die Lärmsanierung der SBB, die Kosten in Milliardenhöhe bringen wird, ist dabei sicher keine Priorität. (Da müssten wir vielleicht schon eher bei den Discos anfangen, wenn wir in Sachen Lärmbekämpfung eine Priorität setzen wollten.)

Wo bleiben hier die Verzichtplanung und das Setzen von Prioritäten? Wir brauchen vom Bundesrat endlich eine Übersicht, welche Vorhaben in absehbarer Zeit realisiert werden sollen und auf welche verzichtet werden muss, welche zurückgestellt werden müssen. Weder die Legislaturplanung noch die Finanzpläne sind heute aussagekräftig, weil wesentliche Aufgaben, wie zum Beispiel die Übernahme der SBB-Schulden, bisher verschwiegen wurden. Daran ändert sich auch nichts, wenn man das kleidsame Wort «Refinanzierung der SBB» verwendet. Man erinnert sich dabei auch an den Begriff «Reengineering», einen Begriff, den man nicht ungerne bei konkursverdächtigen Firmen verwendet.

3. Verunsicherung im Volke herrscht auch bei der Frage, was für Steuern uns vom Bundesrat demnächst noch präsentiert

werden. Auch hier ist die Lage chaotisch. Zuerst wollte man die Treibstoffzölle zur Sanierung der Bundeskasse verwenden. Noch während die Vorlage vor dem Parlament war, wollte man diese Vorlage nicht mehr und wollte sie zurückziehen; jetzt sollten die Treibstoffgelder plötzlich für die Finanzierung der Neat verwendet werden. Vor kurzer Zeit beschloss der Bundesrat, die CO₂-Abgabe mit einer Vorlage vorzusehen, die im Jahre 1996 kommt, mit Vollzug im Jahre 2000. Daneben spricht man von Energiesteuern, von einer Erhöhung der Mehrwertsteuer, und gestern wurde eine Vernehmlassungsvorlage zur leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer präsentiert. Als ob man glauben würde, dieser Alleingang sei irgendwann einmal EU-tauglich. Eine Zeitung hat heute morgen bereits den Titel «Einsame Pioniertat» gebracht; es war aber sarkastisch gemeint.

Glauben Sie, Herr Bundesrat, dass das Volk bei einer solchen chaotischen Steuerpolitik an der Urne irgendeiner neuen Steuer oder Abgabe zustimmen wird? Ich glaube es nicht. Das Volk möchte endlich wissen, was alles auf uns zukommt, was man zu realisieren gedenkt und worauf man verzichtet, was man zurückstellen will, welche neuen Steuern und Abgaben gesamthaft geplant werden. Man möchte nicht unverbindliche Vorschläge, unverbindliche Angaben. Man möchte endlich einmal Klarheit. Die «NZZ» schrieb darum zu Recht: «Mit der Salamtaktik Berns, mit dem periodischen Drehen an der Fiskalschraube und der verwirrenden Ankündigung von immer neuen Steuern soll endlich Schluss sein.» Schluss mit dieser Ankündigungspolitik! Das ist sicher ein Wunsch, der verbreitet ist.

Bei dieser Ausgangslage muss man verstehen, dass von Frau Weber Monika ein Rückweisungsantrag gestellt wurde. Allerdings geht er zu weit. Ich bin auch der Meinung, dass wir nicht so weit gehen können, weil ein falsches Signal gesetzt würde. Aber ich meine, dass der Antrag Loretan geeignet wäre, einen Mittelweg zu finden, einen Mittelweg, der nach aussen kein falsches Signal setzt, aber dem Bundesrat endlich den klaren Auftrag gibt, in dieser chaotischen Lage Ordnung zu schaffen.

Jagmetti Riccardo (R, ZH): Um uns herum bauen die europäischen Staaten Hochleistungsbahnen, die auf mittlere Distanzen den Flugverkehr einmal ablösen sollen.

Wir haben auf der West-Ost-Achse auf die Neue Haupttransversale verzichtet und statt dessen eine Netzlösung gewählt. Nun wird die Strecke Lausanne–Bern nicht oder nur ganz beschränkt ausgebaut, der Brüttener Tunnel wird nicht gebaut, der Juradurchstich ist weggefallen, und zu guter Letzt haben wir noch erfahren, dass die SBB die durchgehenden Züge auf der West-Ost-Achse ab Fahrplanwechsel 1997 in Zürich unterbrechen.

Ich befürchte auf der Nord-Süd-Achse ähnliches: zwei Tunnel, aber keine Zufahrt, vor allem keine durch den Jura. Haben wir am Schluss wirklich eine Hochleistungsbahn? Oder haben wir nur eine Bahn, auf die man zwar Container und 40-Tonnen-Lastwagen verladen kann, die aber nicht einer modernen Eisenbahnkonzeption entspricht? Die Finanzierungsregelung soll später folgen. Sie wird möglicherweise Verzichte verlangen. Was bleibt dann von unserer Hochleistungsbahn? Einzelne Teile, aber nicht ein Ganzes.

Ich bin der Meinung, dass wir heute keine Beschlüsse fassen sollten, die in diese Richtung gehen. Wir sollten stattdessen Beschlüsse fassen, die uns die Perspektive einer wirklichen Hochleistungsbahn eröffnen.

Der Rückweisungsantrag Weber Monika geht in diese Richtung, verhindert aber die weiteren Vorbereitungsarbeiten. Die Kommissionsanträge öffnen meines Erachtens den Weg zu einer Lösung, bei der vieles gemacht wird, aber nichts Ganzes entsteht. So plädiere ich einstweilen auch für den Antrag Loretan. Ich hätte aber, bevor ich mir definitiv eine Meinung bilde, gerne noch die Ausführungen des Vorstehers des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements gehört.

Signale müssen wir nicht geben, das dürfen wir ruhig den SBB überlassen, wenn sie ihre Hochleistungsbahn haben. Aber wir müssen die Voraussetzungen für eine wirklich mo-

derne Nord-Süd-Achse schaffen.

Gemperli Paul (C, SG): Das Neat-Projekt hat Schlagseite erhalten. Der Bundesrat hat in seinen jüngsten Beschlüssen eingestanden, dass er bei der Finanzierung die Rentabilität der Neat in zu rosigen Farben dargestellt hat. Der Bundesrat hat weiter festgestellt, dass eine mit verzinlichen Darlehen finanzierte Neat den kommenden Generationen nicht zu verantwortende Schuldenberge aufbürde. Das kann man den Ausführungen des Bundesrates unschwer entnehmen, musste er doch selber die ganze Finanzierungsfrage wieder aufrollen.

Die Finanzierungsmodalitäten waren seinerzeit ein Teil der Gesamtvorlage. Wenn Sie die ursprüngliche Vorlage zur Hand nehmen, dann ist dort auf Seite 69 klar festgehalten: «Für Infrastrukturprojekte dieser Grössenordnung ist eine Fremdfinanzierung über den Kapitalmarkt vertretbar – sofern sie langfristig selbsttragend sind Das vorliegende Unternehmen erfüllt diese Bedingungen.»

Man hat somit klar festgehalten, dass es sich bei der Neat um ein rentables Vorhaben handle, das deswegen fremdfinanziert werden könne. Man kann sich daher fragen, ob mit dem Wegfall der entsprechenden finanziellen Voraussetzungen nicht die ganze Vorlage als solche ins Wanken kommt. Privatrechtlich würde man hier vermutlich von einem Grundlagentrum sprechen. Die Geschäftsgrundlage, die man seinerzeit zum Abschluss des Geschäftes für wesentlich angesehen hat, ist weggefallen. Die wirtschaftliche Rentabilität war meines Erachtens immerhin bei vielen Stimmbürgern für das Ja entscheidend.

Man kann sich durchaus ausrechnen, dass die Gegner hier sehr gerne noch einen Ansatzpunkt gehabt hätten, um gegen die Vorlage anzurennen. Jedenfalls ist es fraglich, ob man so ohne weiteres heute noch sagen kann, dass die Netzvariante vom Bürger abgesegnet worden sei und dass sie daher unter keinen Umständen mehr diskutiert werden könne. Ich glaube, auch hier muss man die Frage der Glaubwürdigkeit stellen, denn das Gesamte war eine Einheit.

Ich will jetzt aber nicht schon auf dieser Schiene abfahren, denn für mich ist es klar, man wird sich noch in weiterem Rahmen überlegen müssen, in welchem Umfang die Angelegenheit der Finanzierung modifiziert werden kann. Aber immerhin: Man geht nach meinem Verständnis im Grunde genommen etwas leichtfüssig über diese Finanzierungsfrage hinweg. Weil das Geld nicht reicht, überprüft man nicht die Grundlagen, sondern verlangt neue Mittel, um das, was man einmal beschlossen hat, doch durchziehen zu können. Neue Mittel heissen in diesem Fall neue Steuern. Wir erhöhen damit die Fiskalquote und natürlich im Ausgabenfall die Staatsquote.

Dazu muss ich betonen, dass das gerade heute nicht unbedenklich ist. Steuern sind im wirtschaftlichen Wettbewerb nach wie vor ein Standortfaktor, und es gilt immer zu überlegen, ob man solche Standortfaktoren ohne weiteres verschlechtern kann. Durch neue Steuern erfolgt – das lässt sich auch nicht wegdiskutieren – eine Umverteilung vom privaten in den öffentlichen Sektor. Das gilt es gerade in der heutigen Zeit zu bedenken, wo unsere Wirtschaft nicht unerhebliche Strukturprobleme hat und darauf angewiesen ist, dass sie Eigenmittel zur Verfügung hat, um diese Probleme zu lösen. Meines Erachtens wäre es daher richtig gewesen, zuerst zu prüfen, ob es bei einer Koordination mit anderen europäischen Staaten nötig ist, beide Transversalen gleichzeitig zu bauen. Die Frage der Priorität und die Frage der Koordination hätte man sich füglich stellen können.

Ich habe kein schlechtes Gewissen, Herr Bundesrat. Man sagt immer, wer für diese Netzvariante nicht heute noch Feuer und Flamme sei, habe kein Verständnis für grosse Werke. Für mich besteht die Vision der Schweiz aber nicht einfach aus Tunnelbauten. Eine untertunnelte Schweiz ist wahrscheinlich nicht das, was wir für die Zukunft brauchen. Wir brauchen auch Mittel für Bildung, Erziehung, für Forschung und Entwicklung. Das sind ebenfalls Investitionen für die Zukunft, die wir nicht vernachlässigen dürfen. Und wenn wir alle Mittel in Tunnelbauten stecken, fehlen sie uns nach-

her bei anderen wichtigen staatlichen Aufgaben, die für die Zukunft dieses Landes ebenso entscheidend sein können. Das ist das, was mich beschäftigt und was mir an dieser ganzen Geschichte am meisten zu denken gibt.

Für das weitere Vorgehen halte ich folgendes für notwendig:
1. Es ist eine Gesamtübersicht zu erstellen. Wir müssen wissen, welche Lasten auf der Schiene noch auf uns zurollen.

2. Es ist ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten. Wir müssen wissen, welche Steuern erhöht werden sollen, um wieviel sie erhöht werden sollen, wie lange sie erhöht werden sollen, welches die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Erhöhungen sind und wie sie sich allenfalls auf die Erfüllung anderer Staatsaufgaben auswirken. Einzelschritte können möglich sein. Herr Piller hat heute morgen auf diese kleinen Schritte hingewiesen. Man muss vielleicht in Schritten vorgehen, aber um die grundsätzliche Sicht der Dinge werden wir nicht herumkommen.

3. Es sind sachliche Alternativen aufzuzeigen. Neben der Gleichzeitigkeit beim Bau, wie sie jetzt der Bundesrat immer noch verlangt, müssen auch andere Prioritäten geprüft werden. Zuerst Lötschberg, oder zuerst Gotthard: Das kann man durchaus darstellen. Dann sind Kosten-Nutzen-Rechnungen im Hinblick auf die heutige Situation zu aktualisieren.

Zur Frage Europa: Heute morgen ist ständig von Europa gesprochen worden, auch von Leuten, die vorher bezüglich der Glaubwürdigkeit gegenüber Europa nicht so zimperlich waren, wie sie es jetzt im Zusammenhang mit der Neat sind. Europa ist sicher ein Thema, und wir haben den Transitvertrag. Aber: Meines Erachtens und nach meiner Auslegung ist es ganz klar so, dass wir heute eine Transversale erstellen müssen, was auch nicht zur Diskussion steht. Aber wir haben Europa gegenüber keine Verpflichtung, gleichzeitig zwei Tunnel zu bauen, und das auch dann noch, wenn neuere Überprüfungen ergeben würden, dass das unter dem Gesichtspunkt des Bedarfs und des Nutzens gar nicht notwendig wäre.

Trotz dieser Bedenken bin ich für Eintreten auf die Vorlage. Der Antrag Weber Monika auf Rückweisung hat bei mir zwar gewisse Sympathien geweckt. Aber ich glaube, mit Blick auf das, was wir gegenüber der EU versprochen haben, können wir jetzt nicht einfach stoppen und sagen: Wir machen nicht weiter.

Ich stimme daher für Eintreten, aber ich bin ganz klar für die Einschränkung gemäss Antrag Loretan. Herr Loretan hat einen Weg aufgezeigt, dass wir die Zwischenangriffe machen können, d. h. das, was notwendig ist – bis zum Moment, wo die grundsätzlichen Entscheidungen getroffen sind. Wir werden so keine Zeit verlieren. Es ist vielleicht etwas hart. Aber es sind immerhin 210 Millionen Franken, die wir ausgeben. Das ist ein gangbarer Weg, um keine Zeit zu verlieren.

Der Bundesrat wird, wenn er weitergehen will, wieder zu uns kommen, und er muss dann dem Parlament sagen, wohin die Fahrt geht. Vielleicht sehen wir zu jenem Zeitpunkt schon etwas weiter. Das Parlament hat die Entwicklung in der Hand.

Ich bitte Sie, dem Antrag Loretan zuzustimmen.

Weber Monika (U, ZH): «Sympathisch, aber»: dieses «aber» kommt immer wieder. Wahrscheinlich werde ich allein bleiben. Herr Loretan hat mich auf charmante Weise gebodigt. Nichtsdestoweniger bin ich überzeugt, dass ich recht habe. Ich glaube auch, dass wir über dieses Thema noch reden werden. Überzeugt bin ich auch, dass der Nationalrat dieses Thema kontroverser behandeln wird, als es im Ständerat der Fall ist, und dieser Salamtaktik nicht so klar zustimmen wird. Es wurde gesagt, dass ich die Sache blockiere. Ich bin der Meinung, dass ich mit meinem Antrag weder verzögere noch blockiere. Ich meine nur, dass es manchmal weise ist, wenn man eine Zäsur einschaltet. Man braucht für eine Berechnung der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität nicht drei Jahre. Wir haben drei Jahre hinter uns, während denen man etwas hätte machen können. Eine Verzögerung wurde durch die Uneinigkeit im Bundesrat schon eingeleitet, und würde nicht

durch meinen Antrag erfolgen. Ich bin der Meinung, eine Zäsur, bei der man überdenken würde, was ich verlange, wäre weise.

Einige Worte zu Europa: Sie sprechen davon, dass wir ausserpolitisch glaubwürdig bleiben müssen. Dieser Meinung bin ich auch. Aber glauben Sie doch nicht, dass Sie mit dieser halbherzigen Vorlage und diesem «Vernuscheln» von gewissen Dingen in dieser Vorlage ausserpolitisch Glaubwürdigkeit erlangen.

Es wurde einige Male gesagt, der Bundesrat solle führen. Ein entsprechender Appell wurde an ihn gerichtet. Ich meine, dass wir ihn zwingen müssen, dass er führt. Ich stimme mit vielen von Ihnen überein, die quasi durchblicken liessen, dass der Bundesrat wahrscheinlich nicht führt und Schwierigkeiten hat, sich zusammenzurufen und zu führen. Deshalb bin ich – im Unterschied zu Ihnen – der Meinung, dass man ihn zwingen muss, etwas zu tun. Das kann man nur mit einem radikalen Entscheid, indem wir die Vorlage zurückweisen und den Bundesrat auffordern, zuerst seine Hausaufgaben zu machen.

In diesem Sinne bin ich von meinem Antrag überzeugt, aber ich werde es gelassen hinnehmen, wenn Sie gegen mich stimmen.

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Vorerst möchte ich ganz generell auf die Unsicherheiten eintreten, die sich in diesem Rat in bezug auf die Wirtschaftlichkeit, die Rentabilität, die Konzeptlosigkeit usw. jetzt breitgemacht haben.

Diese Vorwürfe gegenüber dem Bundesrat, gegenüber den Verantwortlichen in der Verwaltung sind absolut unberechtigt, und auch gegenüber der Kommission sind sie unberechtigt. Wir haben uns überzeugen lassen, und zwar anhand der Unterlagen, die uns die Verwaltung zur Verfügung gestellt hat, dass genau diese Fragen, die heute einmal mehr auf den Tisch gelegt wurden, zur vollen Zufriedenheit beantwortet wurden. Wir von der Kommission waren erstaunt, welche Detailangaben uns gemacht werden konnten.

Frau Weber Monika, wir freuen uns alle, dass Sie sich von Ihrem Fehltritt wieder so gut erholt haben, und Sie sind auch nicht schuld daran, dass Sie nicht an diesen Sitzungen teilnehmen konnten. Aber ich muss Ihnen schon sagen: Wenn Sie alle Protokolle durchgelesen hätten – Herr Daniotti hat gesagt, wie viele Protokollseiten und wie viele Zusatzberichte schliesslich behandelt wurden –, dann hätten Sie diese Fragen, die Sie gestellt haben, alle beantwortet gefunden. Es ist ein Konzept vorhanden, und die Fragen sind beantwortet. Im Zusammenhang mit den Fragen von Herrn Loretan in bezug auf die Kapazität auf den verschiedenen Achsen, in bezug auf die Kapazität bei Verbesserung der einzelnen Zufahrtlinien oder auch in bezug auf die Kapazität beim dritten Juradurchstich muss ich sagen: Alle diese Fragen wurden beantwortet.

In bezug auf die Finanzierung wurden auch viele Fragezeichen gesetzt; der Präsident der Finanzkommission hat dargelegt, was im Mitbericht der Finanzkommission gestanden hat. Ich meine, der Antrag der Kommission ist kein Zickzack-Beschluss, das ist er nicht.

Herr Gemperti, ich habe Verständnis, dass Sie nicht den gleichen Informationsstand haben wie die Kommissionsmitglieder, aber ich glaube, gerade die Kosten-Nutzen-Rechnung basiert bei allen Experten auf Annahmen in bezug auf die Entwicklung der Gütertransporte, des Volumens, aber auch in bezug auf die Tarife. Sie wissen alle, welche Wandlungen sich in bezug auf die Tarife im Moment in unserem Land – aber auch europaweit – vollziehen. Man versucht, die Tarife so zu gestalten, dass die Güter vermehrt auf die Schiene kommen. Das ist eine politische Frage. Wie diese Beschlüsse schliesslich aussehen, das wissen Sie so wenig wie die Experten, die diese Gutachten aufgestellt haben. Auch was die Koordination mit dem Ausland angeht: Alle diese Fragen haben wir beantwortet.

Ich meine, der Entscheid, ob schliesslich beide Flachbahnen bzw. beide Tunnelröhren gleichzeitig gebaut werden, wird nicht heute gefällt. Diese Frage wird erst gültig entschieden, wenn der nächste Kredit, der Baukredit, vor den Rat kommt.

Alle diese Auflagen, die wir heute zu behandeln haben, sind Vorabklärungen, um ein möglichst sauberes Projekt und möglichst saubere Finanzierungsmöglichkeiten in bezug auf die Kosten präsentieren zu können. Man kann nicht alles zuerst abklären und erst dann den Beschluss fassen.

Ich meine, die Vorlage verdient mindestens soweit Anerkennung, als ausgesprochen viel abgeklärt worden ist. Die Fragen wurden der Kommission in allen Details beantwortet, und ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten und den Antrag Weber Monika abzulehnen. Auf die Anträge zu den einzelnen Artikel komme ich nachher bei der Detailberatung noch zu sprechen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich gliedere meine Ausführungen in vier Teile:

Erstens sage ich etwas zur Ausgangslage. Ich werde hier auch grundsätzliche Überlegungen in meine Ausführungen einfließen lassen müssen, und ich will – Frau Weber Monika – niemanden und nichts abtun, sondern einmal mehr alles offen auf den Tisch legen, aber Sie alle damit auch in die Verantwortung einbinden und in die Pflicht nehmen. Ich möchte Frau Weber noch gute Besserung für das lädierte Knie wünschen. Der böse Randstein der Strasse hat nun auch für uns böse Auswirkungen gehabt.

Zweitens möchte ich in Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn Uhlmann, für die ich ihm danken möchte, kurz meine Überlegungen zur Finanzierung erläutern.

Drittens werde ich einige Gedanken zum Überbrückungskredit darlegen müssen. Wir haben zwar 250 Seiten Protokoll, darin wäre alles zu lesen, aber ich möchte noch einiges ergänzen.

Viertens werde ich verschiedene Fragen beantworten.

Nun zum ersten Teil, zum Ausgangspunkt: Zur Diskussion grosser Verkehrsprojekte gehört die Berücksichtigung einiger Realitäten. Ähnlich wie andere Politikbereiche, etwa die Altersvorsorge, die Arbeitslosenversicherung oder die Entwicklungszusammenarbeit, Herr Gemperli, hat sich die Verkehrspolitik nicht aus einem Gesamtkonzept heraus entwickelt, sondern aus einem ständig wachsenden Bedarf. Wer in diesem Saal oder anderswo diesen Pragmatismus beklagt, dem sei in Erinnerung gerufen, dass sowohl Gesamtverkehrskonzeptionen als auch koordinierte Verkehrspolitikpakete wiederholt abgelehnt wurden. Es ist somit weit verfehlt, von einer Salamtaktik zu sprechen, wenn der Bundesrat jetzt Schritt um Schritt, Projekt um Projekt vorlegt oder vorlegen muss.

Die zweite Realität ist der Drang des Menschen nach ungehinderter, schrankenloser und allgemeiner Mobilität. Weder Wasser noch Luft oder Alpen konnten sich diesem Drang bis heute entgegenstellen. Der Wunsch nach jederzeitiger Verfügbarkeit von allem und jedem hat, wenn Sie ehrlich sind, ein weltweites Netz von Güterströmen wachsen lassen, dem eine ebenso hemmungslose individuelle Mobilität gegenüber steht. Diese Massenmobilität nimmt kontinental und «planétaire» unaufhaltsam zu. Ja, sie explodiert förmlich und bedroht die Generationen. Denken Sie jetzt: Verkehrspolitik ist eben Langzeitpolitik. Diese Situation droht, die Generationen nach uns wie eine Lawine zu verschütten. Gerade dem Transitland Schweiz, gerade uns, droht ein Verkehrsinfarkt mit allen Folgen.

Damit ist auch die Realität Nummer drei angesprochen. Die Schweiz ist seit jeher ein Scharnier zwischen Nord und Süd. Die Alpenübergänge haben uns viel gebracht. Wir vergessen es gerne. Gerade heute gilt es zu bedenken, wie die Situation in diesen Tälern wäre, wenn der Tourismus nicht eine Überlebenschance gebracht hätte. Heute sind wir aber zum Nadelöhr des kontinentalen Verkehrs geworden. Das ist die negative Seite, die wir nicht verschweigen wollen. Aber die verkehrstechnische Bewältigung des Alpenriegels und des zukünftigen Verkehrs bringt der Schweiz einerseits erhebliche volkswirtschaftliche Vorteile und fördert – vergessen wir auch das nicht – den Zusammenhalt in unserem Land, dies trotz kultureller und sprachlicher Vielfalt. Den zunehmenden Belastungen der Umwelt muss jetzt andererseits durch geeignete Massnahmen langfristig wirksam entgegengetreten werden. Wir müssen jetzt handeln. Der Realitätssinn darf uns

nicht abhanden kommen.

Schaut doch, wie die Welt – beispielsweise das Klima – zusehends Schaden nimmt. Jeden Tag wird der Schaden grösser. Der Mensch entwickelt immer perfektere Technologien, um die Schäden möglichst genau messen zu können. Gespannt nimmt er – so wie er das mit den Sportresultaten tut – Kenntnis von den neuesten Werten, wie sie etwa dem «Tages-Anzeiger» entnommen werden können. Sein Verhalten aber ändert sich nicht. Im Gegenteil, er geht zur Tagesordnung über. Hier zeigt sich ein nur allzu bekanntes menschliches Phänomen. Die kollektive Einsicht, dass etwas zu tun ist, scheitert oft am fehlenden Willen des einzelnen, tätig zu werden. Der Mensch verweigert der Realität den Eingang in seinen Kopf.

Die Schweiz setzt in ihrer Verkehrspolitik auf ein Modell, das eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im alpenquerenden Verkehr vorsieht. Herr Loretan, ist das – wie Sie es gesagt haben – so falsch? Ist das ein schlechter Kompromiss, ein Zickzackbeschluss, eine Widersprüchlichkeit, eine zwiespältige, verknorrte Vorlage? Man wird dann in zwanzig Jahren, wenn ich 73 Jahre alt bin, darüber reden, ob all das, was Sie gesagt haben, richtig ist. Unser Land muss handeln, sonst werden wir den Infarkt bald erfahren, bevor ich 73 Jahre alt bin.

Unser Land hätte in Europa eine Pionierfunktion, könnte wieder einen Leistungsausweis erbringen, aber auch hier tun wir uns ausserordentlich schwer. C'est le moins qu'on puisse dire! Und just jetzt, da Schaden und Handlungsbedarf grösser sind als je zuvor, leidet die Schweiz unter den Folgen der Rezession, die wir in diesem Ausmass nicht erwartet haben. Konnte man sich früher allerhand Formen der Schadensbegrenzung relativ unbestritten leisten, ja war Wachstum sogar Symbol für Fortschritt schlechthin, läutet heute sofort die Alarmglocke der Bundeskasse. Und die hat heute morgen geläutet. Vor lauter Realitäten ist fast nichts mehr realistisch. Es gibt keine Entscheide mehr, die absolut richtig oder absolut falsch sind. Komplexe, vernetzte Faktoren und zuge-spitzte Konstellationen zwingen uns zu komplizierten Güterabwägungen. Dieses Wort wurde in dieser guten und langen Debatte nie gebraucht. Mit keinem Wort ist gesagt worden, dass man eben auch andere Elemente beurteilen und gewichten muss. Es gibt kaum mehr Ziele ohne Zielkonflikte in diesem Land. C'est le moins qu'on puisse dire! Komplexe Zielkonflikte sind, so meine ich, in der heutigen Zeit zu lösen. Herr Piller hat gesagt: «Bauen wir!». Aber bitte, lassen Sie uns diese Zielkonflikte lösen! Halten Sie uns nicht zurück! Sie reißen uns ja immer wieder zurück. Nicht Sie, aber andere, Sie wissen es ganz genau. Bei Verkehrsinfrastrukturen besteht der naheliegendste Zielkonflikt – wir müssen es offen sagen, Herr Piller, – eben mit den Finanzen. Herr Cavadini hat es mit Hypotheken umschrieben. Führen – Herr Piller – verlangt in einem Gremium Disziplin, Führen verlangt Respekt vor Beschlüssen. Führen verlangt auch Kraft, Beschlüsse umzusetzen, umsetzen zu wollen. Disziplin, Respekt und Kraft kann ich dem Bundesrat nicht verordnen. Geschlossen handeln kann er nur, wenn alle mitmachen. Vous avez absolument raison, Monsieur Cavadini, il n'y a pas qu'un seul pilote dans l'avion, il y en a plusieurs.

Die Finanzen ihrerseits – um auf die Sache zurückzukommen – kollidieren mit der Erschliessungsgerechtigkeit, die gerade in unserem föderalistischen Staat wesentlich mehr ist – Frau Weber – als Volksberuhigung per Giesskanne. Sie haben das Wort Giesskanne verwendet. Auch bei der Neat stecken wir in einem schwer zu analysierenden und noch schwerer zu lösenden Dilemma. Das Wort Dilemma ist heute mehrmals erwähnt worden. Wir müssen also die Werte gegeneinander abwägen, die, für sich betrachtet, alle Berücksichtigung verdienen.

Das Argument der Finanzen wiegt sicher ausserordentlich schwer. Ich nehme es – Herr Gemperli, Herr Loretan – ernst und tue es nicht leichtsinnig ab, wie es gesagt worden ist. Ich nehme auch die Sorgen jener Menschen ernst – ich bin ein Bergbube aus Kandersteg –, die einen Zehner zweimal umdrehen müssen, bevor sie ihn ausgeben. Ich gebe diesen Menschen – aber auch Ihnen, Herr Gemperli, Herr Loretan –

aber zu bedenken, dass Staub, Verschmutzung, Gefahr und Verpestung kaum das sind, was wir unseren Nachkommen hinterlassen wollen. Auch hier müssen wir eine Verantwortung spüren. Auch diese Seite des Zehners muss beleuchtet werden.

Dem Finanzargument steht eben somit das Argument der Verkehrslawinen gegenüber, welche die Generationen nach uns erdrücken werden, wenn wir nicht rechtzeitig die nötigen Infrastrukturen bereitstellen. Wir sind verantwortlich für das, was wir tun, aber wir sind auch verantwortlich für das, was wir nicht tun. Eine Lawinenverbauung baut man auch, bevor die Lawine ins Tal hinunterrollt und alles kaputt macht. Die Sorge, ob gewaltige Tunnelbauten wirklich nötig seien, ob man Riesensummen quasi verlocken soll, hat durchaus Berechtigung, und zwar sowohl bezüglich der Frage, ob wir überhaupt eine Neat brauchen, als auch bezüglich der Frage, welche Neat bzw. Bundesbahn wir brauchen. Darauf kann man nur mit Blick in die Zukunft die richtige Antwort geben.

Zunächst ist also abzuwägen, weshalb wir die Neat als eine neue Alpentransversale bauen und nicht einfach die bestehenden Kapazitäten erweitern. Die moderne Eisenbahnphilosophie beruht europaweit auf einer neuen Technologie. Voraussetzung für ein solches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz ist heute das Flachbahn-Prinzip, also keine «Bergpreise» rings um das Kirchlein von Wassen, sondern quasi ebenerdige Schienenstränge von Nord nach Süd. Verpassen wir, die Schweiz, diesen Technologiesprung, umfährt der Verkehr unser Land. Das Schlimme wäre: Die Schweiz wäre out. Das ist nicht so schlimm, können Sie sagen. Heute wäre das vielleicht nicht so schlimm, aber in 20, 30 Jahren wäre es vielleicht ausserordentlich schlimm.

Es ist ein egoistischer Einwand. Denn damit verbunden ist auch der Wirtschaftsstandort Schweiz. Wenn ich beispielsweise eine Aussage von Herrn Rüesch lese – «Tut um Gottes willen etwas Tapferes!» –, muss ich dazu sagen: Wir wollen den Wirtschaftsstandort Schweiz, und wir wollen etwas Tapferes tun. Wenn wir uns bei der neuen Eisenbahntechnologie nicht anbinden, werden die Schweiz und der Wirtschaftsstandort Schweiz nicht ein Teil des Mobilitätsnetzes, sondern ein Teil einer Mobilitätslücke sein. Und da stellt sich die Frage, ob das verantwortbar ist. Ich meine, es sei nicht zu verantworten.

Zudem haben wir Schweizerinnen und Schweizer dafür zu sorgen, dass auch wir mit dem Europa der Zukunft gut verbunden werden. Deshalb: Was egoistisch anmutet, erweist sich beim genauen Hinschauen als schädlich, als nicht in unserem Interesse liegend. Ohne Attraktivitätssteigerung gibt es keine Verlagerung auf die Schiene. Aber diese Verlagerung hat eben ihren Preis.

Wenn Sie die Botschaft zitieren, erinnere ich Sie noch einmal daran, dass ich, nachdem die Botschaft redigiert wurde, in diesem Saal und im Nationalratssaal gesagt habe, dass Zusatzbegehren die Rentabilität verschlechtern werden. Ich habe mich gegen alle Zusatzbegehren gewehrt, und ich habe gesagt, dass diese Zusatzbegehren Auswirkungen auf die Rentabilität haben werden. Deshalb ist es nicht ganz fair, wenn man nur die Botschaft von 1990 zitiert und nicht auch das, was ich bei der Beratung dieser Botschaft gesagt habe. Im Preis, den wir bezahlen müssen, inbegriffen ist – vergessen wir das auch nicht – die Verminderung der Luftbelastung. Eine Schweiz, die zuschaut, wie Lasterkolonnen den Brenner verpesten, profitiert nur scheinbar von der Umfahrung unseres kleinen Landes, denn die Luft ist letztlich die gleiche. Ich kann mir kein Modell vorstellen, bei dem eine «verkehrsrosinenpickende» Schweiz im finanziellen und volkswirtschaftlichen Effekt belohnt und nicht diskriminiert wird.

Wer hier selbstbezogen denkt, steht plötzlich alleine da. Denken Sie daran! Insbesondere Österreich ist nicht mehr bereit, den Umwegverkehr so ohne weiteres zu übernehmen; Österreich ist nicht mehr bereit, Wachstumsraten von 17 Prozent auf der Brennerstrasse zu akzeptieren, wie sie seit Januar dieses Jahres zu verzeichnen sind.

An der Conférence européenne des ministres des transports (Cemt) in Wien vom 7./8. Juni 1995 habe ich von meinen eu-

ropäischen Ministerkollegen ausserdem klar zu spüren bekommen, dass beim Bau nur eines Tunnels der Druck auf die 28-Tonnen-Limite sofort stark ansteigen würde.

Noch etwas möchte ich sagen: Es geht also darum, dass wir entscheiden, was wir lieber wollen. Entscheiden wir uns für die Strasse oder für die Schiene? Wenn wir die Schiene nicht ausbauen, werden wir zum Ausbau der Strasse gezwungen. Ich bin bei dieser Ausgangslage für die Schiene.

Ich komme zu einer anderen Frage: Für welche Neat wollen wir uns entscheiden? Viele verlangen eine Etappierung der Neat. Ich verstehe dieses Anliegen. Die Neat wird sowieso etappiert. Bezüglich der Bauverfahren und Abläufe werden wir nicht alles auf Kommando und auf Befehl realisieren können. Dass man diese Etappierung, dieses Stretching bzw. eine Staffelfung diskutiert, ist naheliegend. Ich sage es auch an die Adresse von Herrn Rüesch: Man kann da vielleicht auch den Bau der Strecken in der Ostschweiz etappieren; Sie haben verlangt, dass wir unbedingt gleichzeitig mit der Neat-, Lötschberg- und Gotthardprojektion eine Botschaft vorbereiten und vorlegen, was wir auch getan haben.

Aber jetzt zur zentralen Frage, die sich stellt: Ist eine Etappierung billiger? Vielleicht. Aber wäre sie wertvoller? Auch hier geht es darum, dass wir eine Güterabwägung vornehmen. Was soll jetzt der Bundesrat höher gewichten? Investitionskosten, welche in einem verkraftbaren Rahmen gehalten werden, oder staatspolitische Aspekte? Die gerechte Verteilung von Standortvor- und -nachteilen, von volkswirtschaftlichen Effekten, von Teilhabe am Mobilitätsgewinn oder dann eben den Preis? Das ist es, was wir auch gewichten und worauf wir eine Antwort geben müssen.

Hier müssen wir Stufe um Stufe Entscheide treffen, die leichter zu kritisieren als zu verantworten sind. Entscheide, die mir als Departementschef und dem Bundesrat als Kollegialbehörde auch nicht leicht gefallen sind, und die wir uns angesichts der Tragweite auch nicht leichtgemacht haben. Dass dies nicht leicht ist, hat ja die Debatte von heute morgen klar und deutlich gezeigt, bei der keiner oder keine ein Patentrezept auf den Tisch gelegt hat.

Bei der Frage, ob eine oder zwei Achsen gebaut werden sollen, müssen wir realistischerweise auch bedenken, dass wir bei nur einer einzigen, mit Höchsthäufigkeiten belegten Achse die Maximalforderungen und damit auch die maximalen Kosten wohl nie ganz in den Griff bekämen.

Würde heute entschieden, zu etappieren, würden sich auch Immissionen, etwa der Lärm und das Entzweien von Dörfern, nur einseitig verteilen; auch das vergisst man. Wir wollen nicht nur den Nutzen aufteilen, sondern wir verteilen sozusagen auch den Schaden, wenn wir zwei Tunneln bauen. Wenn Sie dieser Idee folgen können, dann müssen Sie auch sehen, dass die Anschlussbegehren und alle weiteren Begehren einigermaßen – ich betone: einigermaßen – im Griff gehalten werden können, solange eine Konkurrenz zwischen den beiden Projekten besteht.

Eines möchte ich Ihnen sagen: Spätestens eine hochmoderne U-Bahn – ich betone, eine U-Bahn – von Basel bis Chiasso wäre dann endgültig teurer als die Netzvariante. Die Netzvariante entspricht dem, was wir in diesem Land immer getan haben: Rücksichtnahme auf alle vier Kulturen und Sprachen und auf die 26 Kantone.

Reinen Rentabilitätsüberlegungen sind deshalb immer auch föderalistische Ansprüche gegenüberzustellen. Die Schweiz praktiziert den Föderalismus nicht, weil er rentiert, sondern weil er das Land zusammenhält. Dieser Zusammenhalt ist für unser Staatswesen zu wertvoll, als dass man ihn quantifizieren könnte. Wollen, sollen, dürfen wir die Abstimmung über eine Neat-Achse zum Testfall für die Solidarität zwischen deutscher Schweiz und Romandie machen? Wollen, sollen, dürfen wir einen «Benzin-Zehner» zum Symbol für latentes Unbehagen und eine gewisse Trotzstimmung machen? Wäre das den Preis wert? Auch diese Fragen wollen bedacht sein.

Die Forderung nach Etappierung ist rasch ausgesprochen. Das Gegenstück zur Etappierung ist jedoch die Frage, wieviel Handlungsspielraum der Bundesrat für Husarenstrieche beanspruchen darf, beanspruchen soll. Soll er, wie er es ge-

tan hat, nur eine, jene Prämisse neu zur demokratischen Diskussion stellen, die wir geändert haben? Soll er nur dort investieren und intervenieren, wo ein Vakuum entstanden ist, also bei der Finanzierung, oder soll er den Mut haben, Tabula rasa zu machen, sobald ein neuer Wind weht? Hier müssen wir unseren Umgang mit Volksbeschlüssen mit aller Sorgfalt reflektieren. Wie stabil sollen bzw. wie «seitenwindanfällig» dürfen wir hier sein, Herr Gemperli? Ich hoffe, Sie werden mir noch eine Antwort auf diese Frage geben.

Für mich stehen Volksbeschlüsse häufig in der Wechselbeziehung zu Staatsverträgen auf internationaler und zu Folgeentscheiden auf kantonaler, kommunaler und auf privater Ebene. Zur Debatte steht also zusätzlich, wie weit die diesbezügliche Kompetenz der Exekutive reicht, wie weit jene des Parlamentes, und wie hoch diese Kosten sind und zu stehen kommen. Ich denke weniger an die materiellen Kosten als an die immateriellen Kosten, die «Demokratiekosten» der Glaubwürdigkeit, der Berechenbarkeit und letzten Endes der Stabilität. Anders gesagt: Ich denke an das, was von der Entscheidungssicherheit übrig bleibt, wenn missliebige Entwicklungen schon im Bundesratszimmer und nicht an der Urne Anlass zu punktuellen oder generellen Korrekturen geben.

Stellen Sie sich vor, wie tief die Glaubwürdigkeit der Schweizer Regierung in den Augen Europas sinken würde, wieviel Misstrauen in den gegenwärtig laufenden bilateralen Verhandlungen zu überwinden wäre, wenn auf unser vertragliches Wort kein Verlass mehr wäre!

Wenn Sie sagen, wir hätten Sachen versprochen, dann muss ich Ihnen klar und deutlich sagen, dass das nicht stimmt. Wir haben im Transitvertrag nichts versprochen, was nicht bereits auf der eidgenössischen Traktandenliste war, d. h. bereits in der Realisierung – Stichwort «Nationalstrassen» – oder was bereits ein Thema war: Stichwort «Neat».

Zum Finanzierungsmodell: Der Bundesrat wird nicht nur die Neat, sondern auch «Bahn 2000» und andere Mobilitätsprojekte gründlich nach Sparpotentialen durchforsten; da können Sie sicher sein, Herr Piller. Damit kann er neue Umstände berücksichtigen und die finanziellen Risiken nicht nur mit einem neuen Finanzierungsmodell begrenzen, sondern auch durch Verzichte. Ich habe hier vor diesen zusätzlichen Begehren gewarnt, die allesamt beschlossen wurden, nicht zuletzt auch von Ihnen.

Dennoch kommen wir letztlich um eines nicht herum: Heute sind Entscheide gefragt. Ich habe eine Reihe von sogenannten Dilemma-Situationen aufgezählt. Man könnte darüber stundenlang kontrovers diskutieren. Ich habe Punkte erwähnt, die man rühmen oder kritisieren kann, weil jeder Standpunkt etwas für sich hat und auch Respekt verdient. Der Bundesrat hat die neuen Erkenntnisse in Beschlüsse und Anträge umgesetzt, auch diese kann man kritisieren. Aber damit hat es sich nicht, denn das Vorführen von Missständen, Herr Loretan, ist kein ausreichender und schon gar kein problemlösender Umgang mit schwierigen Fragen. Wer Verantwortung tragen will, muss entscheiden. Das nimmt uns niemand ab. Gerade in schwierigen Fragen und in schwierigen Zeiten nicht.

Alle sind mit Wenn und Aber gekommen, alle haben gesagt, den Antrag Weber Monika könne man nicht annehmen, aber Diese Wenn und Aber sind also da, gerade wenn Werte gegeneinander abzuwägen sind, die einem allesamt lieb sind. An einem solchen Punkt stehen wir jetzt. Denn es stehen nicht nur die Folgen für unser Tun zur Debatte, sondern auch die Folgen für allfälliges Unterlassen. Das möchte ich Ihnen klar und deutlich sagen.

Zur Finanzierung: Der Bundesrat hat bereits einzelne Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert. Der Kommissionspräsident, Herr Uhlmann, hat erklärt, welche grundsätzliche Beschlüsse in Sachen Finanzierung am 19./20. Februar 1995, am 6. März 1995, am 5. und 12. April 1995 sowie am 11. Mai 1995 vom Bundesrat getroffen wurden.

Der Bundesrat hat sich auch einen konkreten Überblick über finanzrelevante Projekte im Verkehrsbereich der kommenden Jahre, bis ins Jahr 2005, verschafft. Ich möchte festhalten: Was wäre, wenn beispielsweise auch alle anderen Be-

reiche diese Zusammenstellung machen würden? Es wäre interessant zu sehen, wie sich die Situation entwickeln würde.

In bezug auf die Finanzierung ist zu sagen: Im Vordergrund steht der Gedanke, dass nicht nur die Erbauergeneration für die Finanzlasten aufkommen müsse, sondern auch die Benutzergeneration einen Teil der Lasten zu tragen habe. Der Bundesrat will eine Mischfinanzierung, weil eine volle Direktfinanzierung im Widerspruch zu den Empfehlungen der Finanzdelegation steht und gemäss Finanzdelegation falsche Signale setzen würde, weil sich eine Mehrheit der angehörten Kantone, Parteien und Verbände für eine Mischfinanzierung ausgesprochen haben und weil die Bahnen gemäss Gutachten von Coopers & Lybrand in der Lage sind, die Darlehen zumindest teilweise zu verzinsen und zu amortisieren. Auch das steht im Gutachten von Coopers & Lybrand.

Der Bundesrat hat auch beschlossen, schrittweise und realitätsbezogen vorzugehen, weil die Zeit für die Realisierung der Sonderfinanzierung drängt, wenn Planungsunterbrüche vermieden, Kosten, Zeitpläne und internationale Verpflichtungen unseres Landes eingehalten werden sollen; weil die Überprüfung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mit den Arbeiten der Bahnreform zu koordinieren sind und weil eine im Eilzugtempo durchgepauckte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der grossen sachlichen und politischen Komplexität dieser Thematik nicht machbar erscheint.

Der Bundesrat ist jetzt daran, mögliche Finanzierungsmodelle detailliert auszuarbeiten, einer näheren Prüfung zu unterziehen und durchzurechnen; den Auftrag dazu hat das Finanzdepartement erhalten. Ich betone mit allem Nachdruck, dass ich die Frage der Rentabilität nicht schlittern liess. Ich habe in der Beratung im Nationalrat und im Ständerat auf die Auswirkungen der Annahme der Zusatzbegehren hingewiesen. Ich habe die Firma Coopers & Lybrand die Problematik der Rentabilität nochmals überprüfen lassen. Wir haben mit jedem Kredit, den wir beantragt haben, diese Rentabilitätsfrage erwähnt. In den Kommissionen haben wir ausführlich darüber berichtet.

Aufgrund der politischen Realität legt der Bundesrat heute einen Antrag für einen Überbrückungskredit vor. Es ist richtig, was Herr Uhlmann gesagt hat: Ursprünglich war geplant gewesen, einen Antrag für einen Verpflichtungskredit für den Bau beider Basistunnels in der Höhe von über 8 Milliarden Franken zu unterbreiten. Daher lasse ich auf den Zufahrtsstrecken – das ist doch etwas, das Sie auch gewollt und verlangt haben – die Vorprojekte in weiten Teilen noch einmal überarbeiten und überprüfen und scheue mich auch nicht davor, das Konzept des Autoverlads am Lötschberg nochmals zu überprüfen. Der Bundesrat hat diesem Vorgehen zugestimmt.

Herr Loretan, da sind auch die Fragen der Lärmproblematik inbegriffen, auch Diskussionen mit Ihrem Kanton verbunden, das sollten Sie eigentlich wissen. Ausserdem habe ich ein leistungsfähiges, verlässliches und zweckmässiges Controlling-System aufbauen lassen, damit das eben in jeder Beziehung funktioniert. Wenn es Lücken gibt – wo gibt es die nicht? –, muss man sie eben schliessen.

Der Bundesrat hat mit seinen Entscheiden also nicht nur politisches Feingefühl – dies bestätigt auch die vorberatende Kommission – sondern er hat damit auch Mut zum Entscheid bewiesen, Herr Piller. Er hat also geführt, im Rahmen des Möglichen hat er entschieden. Jetzt wird ein Entscheid von Ihnen erwartet; die Fakten sind auf dem Tisch, damit können sie diskutieren.

Ich möchte zum Schluss zum Verpflichtungskredit nur noch folgendes sagen: Der Bundesbeschluss sieht vor, dass der grösste Teil des Kreditbetrages nicht freigegeben wird, bis die Finanzierung gesichert ist. Ich muss Ihnen sagen, dass dies ein Fahren mit angezogener Handbremse ist. Als Verkehrs- und Energieminister kann ich dem Fahren mit angezogener Handbremse nicht zustimmen: einerseits vorwärtsfahren und andererseits bremsen. Aber das ist auch die politische Realität, und diese aussergewöhnliche Mechanik ist im Zusammenhang mit der Risikobegrenzung zu sehen, die

heute eine grosse Priorität hat.

Wir sind heute kein Land mehr, welches bereit ist, noch ein Risiko einzugehen, man muss alles verbinden und alles siebenmal kontrollieren. Ein Beamter sagte mir vor kurzem, ich zitiere: «Die Verwaltung braucht bald einmal soviel Zeit, um zu rechtfertigen, was sie tut, dass ihr keine Zeit mehr übrig bleibt, das zu tun, was sie rechtfertigt.» Soweit haben wir es gebracht, und das ist ein schlimmer Zustand. Wie wollen Sie mit Leuten, die Angst haben, noch eine «Bahn 2000», eine Neat, eine Energiepolitik entwickeln?

Meine heutige Aufgabe, Frau Weber Monika, ist motivieren, motivieren, motivieren – Ihnen die Angst nehmen. Es muss also mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass die Aufwendungen für diese Achse erst dann als nutzlos abgeschrieben werden müssen, wenn endgültig auf die Realisierung einer Achse verzichtet würde. Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass Sie das auch wissen. Dafür braucht es eine Änderung des Bundesbeschlusses, der auch dem fakultativen Referendum unterstellt ist. Alle, Bundesrat, Kommission des Ständerates und Ihre Finanzdelegation haben sich indessen, wie hier gesagt wurde, für die Respektierung des Volkswillens ausgesprochen.

Ausgenommen von der erwähnten Sperre sind die Beträge für den Schacht Sedrun und neu, gestützt auf ihre Beratungen in der vorbereitenden Kommission, auch jene für den Zwischenangriff in Ferden. Damit wird die Gleichbehandlung beider Achsen angestrebt. Vom beantragten Verpflichtungskredit von 855 Millionen Franken sind demnach neu 210 Millionen Franken von der Sperre ausgenommen. Der Bundesrat entscheidet über die Freigabe dieses Betrages.

Wenn Sie den Antrag Loretan annehmen, müssen Sie sich bewusst sein, dass wir immer wieder mit einer Botschaft kommen werden. Die Anträge, die sich aufgrund des Bauprogramms ergeben, müssen dann immer wieder durch die vorbereitende Kommission des Ständerates, durch den Ständerat, durch die vorbereitende Kommission des Nationalrates und durch den Nationalrat gebracht werden. Ich möchte Sie einfach bitten, zu überlegen, ob das ein guter, geschickter und sinnvoller Ablauf ist, und ob Sie das zum richtigen Zeitpunkt behandeln können.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diesem Kredit zuzustimmen und die anderen Anträge, zu welchen ich dann noch sprechen kann, abzulehnen. Ich möchte Sie bitten, die Bedeutung dieses Geschäftes jetzt zu sehen, jetzt die Signale zu geben, die Sie geben wollen, nicht nur nach innen, sondern auch nach aussen; ich möchte Sie bitten, diesen Überbrückungskredit als Mosaikstein im ganzen Neat-Gefüge zu sehen, mit politischen, föderalistischen, finanziellen, volkswirtschaftlichen und technischen Facetten. Dieser Kredit bedeutet aber die Einhaltung des Realisierungsprogrammes und in diesem Sinne einen grossen Meilenstein. Ich bin froh, wenn Sie diesem Antrag zustimmen und damit helfen, die nächste Zukunft – die Verkehrspolitik im nächsten Jahrhundert – damit einzuleiten. Eine Verkehrspolitik, zu welcher wir auch im Jahre 2010, 2020, 2030, 2050 stehen können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	25 Stimmen
Für den Antrag Weber Monika	2 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum neuen Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Loretan

.... in der Höhe von 210 Millionen Franken (Zwischenangriffe Sedrun und Ferden) bewilligt, Preisstand 1995, Projektierungsstand 1994.

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Loretan

Un deuxième crédit d'engagement de 210 millions de francs (prix de 1995, état du projet en 1994) est alloué pour garantir tunnels de base (attaques intermédiaires de Sedrun et de Ferden).

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Die Kommission hat sich mit diesem Antrag ebenfalls beschäftigt. Wir sind der Meinung, dass er zu eng ist. Herr Bundesrat Ogi hat gesagt, dass der Spielraum für den Bundesrat ohnehin sehr eng wird; es wird mit angezogener Handbremse gefahren. Die Kommission ist der Meinung, dass die Positionen betreffend diesen Kredit von 800 Millionen Franken im ganzen Entwurf in einem direkten Zusammenhang zueinander stehen. Es ist sinnvoll, den Kredit jetzt zu bewilligen, dann aber entsprechend Artikel 4 die Sperrung vorzunehmen, wie die Kommission dies beantragt.

Ich bitte Sie, den Antrag Loretan abzulehnen.

Loretan Willy (R, AG): Ich möchte zuerst zu Herrn Bundesrat Ogi etwas sagen: Er hat das zweifelhafte Vergnügen, hier loyal die Position des Gesamtbundesrates zu vertreten, ob schon jedermann weiss, dass sein Departement und er einen anderen Vorschlag als den nun vorliegenden Antrag in den Bundesrat getragen haben. Ich habe ihm soeben unter vier Augen gesagt, dass all das, was wir heute ausgeführt haben, an die Adresse des Gesamtbundesrates gerichtet sei und nicht an seine persönliche. Richtigerweise müsste eine Doppelvertretung des Bundesrates in diesem Saal sitzen, nämlich die Herren Ogi und Stich. Dann hätten wir das Abbild der Harmonie bzw. Disharmonie im obersten Führungsgremium unseres Bundesstaates vor Augen. Ich begreife, dass Herr Bundesrat Ogi etwas verbittert ist über gewisse Aussagen von heute vormittag. Ich anerkenne seinen grossen Einsatz, seine Beharrlichkeit, auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Das muss ein Exekutivmitglied tun. Es ist aber unsere Pflicht als Legislative, immer wieder kritische Fragen zu stellen, zu bohren und andere Wege vorzuschlagen. Dafür sind wir da, so wie die Regierung da ist, um zu führen.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben die Qualifikationen, die ich in meinem Votum angebracht habe, zitiert. Sie beziehen sich auf den Antrag des Bundesrates und nicht auf die Verkehrspolitik des Bundesrates. Dessen Grundsätze sind auch die meinen: Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Darüber habe ich mich gar nicht negativ geäussert. Wir haben nicht Differenzen im Grundsatz, sondern im Weg und in der Beurteilung der uns jetzt vorliegenden Anträge.

Sie wollen, Herr Bundesrat, nicht mit angezogener Handbremse fahren. Ich schlage Ihnen eine Lösung vor, wie Sie schneller, mit gelöster Bremse, ans Ziel kommen, weil die Strecke kürzer ist als die, die Bundesrat und Kommission vorschlagen. Mein Antrag bedeutet nicht nichts. Er besagt, wir bewilligen heute das unbedingt Notwendige auf der Zeitachse in den zeitkritischen nächsten Abschnitten. Wir planen und projektieren im Massstab eins zu eins im Gelände am Gotthard und am Lötschberg. Dafür soll dem Bundesrat ohne Wenn und Aber ein Betrag von 210 Millionen Franken für die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden zur Verfügung gestellt werden. Über den Rest sprechen wir, wenn das Volk die neue Neat-Finanzierung bewilligt hat. Das ist eine klare Lösung entgegen der doch recht komplizierten Lösung von Bundesrat und Kommission.

Ich bitte Sie, meiner vielleicht etwas harten, aber doch klaren

und schnörkellosen Lösung in Form des Antrages zu Artikel 1 zuzustimmen. Logischerweise entfallen dann die Artikel 2 bis 4.

Danioth Hans (C, UR): Es wäre ganz falsch, wenn wir jetzt dem Antrag Loretan zustimmen würden. Das würde bedeuten, dass wir am nächsten Montag praktisch mit einer neuen Kommissionssitzung beginnen müssten bzw. dass der Bundesrat zuerst eine neue Botschaft ausarbeiten müsste. Die Vorbereitungsarbeiten, die in diesem zweiten Verpflichtungskredit enthalten sind, sind völlig unbestritten. Sie müssen auch termingerecht erfüllt werden können, damit wir unseren Auftrag ausführen können. Wichtig ist der Zeithorizont von Ende 1996/Anfang 1997. Den müssen Sie uns aber geben.

Ich möchte Sie dringend ersuchen, diesen Antrag abzulehnen. Wenn schon, ist eher dem Antrag Büttiker zuzustimmen. Es liegt jedoch politisch kaum drin, dass wir dem Bundesrat «plein pouvoir» geben; für den restlichen Betrag sollte die Zwischensperre, welche die Kommission einfügt, reichen. Sie ist vor allem auch eine Grundlage für die politische Akzeptanz.

Ein letztes Wort: Es wird verschiedentlich von Grundlagenirrtum gesprochen. Ich möchte diese Herren bitten, uns zu sagen, worin der Grundlagenirrtum gegenüber dem Beschluss vom 4. Oktober 1991 besteht. Wir haben eine verschlechterte Finanzlage; wir haben eine ungünstige Lage in Europa bezüglich Umsetzung. Aber man kann nicht sagen, es sei eine völlig neue Situation.

Auch aus diesem Grund bitte ich Sie nochmals, alle anderen Anträge als jene der Kommission abzulehnen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Was will Herr Loretan? Für die Finanzierung würden einzig und allein für die Vorarbeiten am Schacht Sedrun 160 Millionen Franken und für den Zwischenangriff Ferden im Lötschental 50 Millionen Franken sichergestellt. Das ist alles. Die Finanzierung weiterer zeitkritischer Zwischenangriffe und Portalbereiche wäre sozusagen ungesichert. Es ist so, wie Herr Danioth gesagt hat: Wir müssten dann für diese weiteren Vorhaben wiederum mit einer Botschaft kommen, und Sie müssten diese Botschaft wieder sowohl in der vorbereitenden Kommission wie im Ständerat behandeln; zeitgerecht wird das nicht möglich sein. Daraus entstehen Verzögerungen und – ich sage das zuhänden des Protokolls – Mehrkosten. Das ist unausweichlich.

Herr Loretan hat auch von der Volksabstimmung gesprochen. Wenn Sie nächstes Jahr eine Volksabstimmung wollen, dann wird diese, das kann ich Ihnen sagen, negativ ausfallen. In diesem Tohuwabohu, in dem wir uns befinden, in dieser Unsicherheit, ist eine Volksabstimmung in einem Jahr nicht mehr zu gewinnen. Es würde dann selbstverständlich nicht mehr der alte Bundesbeschluss gelten – rechtlich würde er gelten, aber faktisch beanspruchte doch die Realität Gültigkeit. Und die Realität hiesse dann vielleicht eben: keine Neat. Wir würden also vor einem Scherbenhaufen stehen, dessen müssen Sie sich bewusst sein. Deshalb brauchen wir jetzt etwas Ruhe und auch etwas Mut. Aber es ist ein kleiner Mut, und das Risiko, das Sie eingehen, ist gering.

Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen und der Kommission zu folgen. Übrigens wurde der Antrag, wie Herr Uhlmann gesagt hat, auch in der Kommission abgelehnt.

Loretan Willy (R, AG): Einige wenige Sätze vorab zu Kollege Danioth: Ich glaube, er übersieht, dass der Bundesrat von der Kompetenz, die wir ihm jetzt erteilen sollen, erst Gebrauch machen kann, wenn die neue Finanzierung der Neat steht. Unter Umständen ist dafür via fakultatives Referendum eine Volksabstimmung erforderlich.

Wir bewilligen Ihnen also etwas, Herr Bundesrat, von dem Sie nicht Gebrauch machen dürfen. Bis die Auslösung der Bremse für die Ausübung der Kompetenz erfolgt ist, wird es ab heute rund zwei Jahre dauern. Auf so lange Zeit hinaus kann ich Kredite nicht bewilligen.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

26 Stimmen

Für den Antrag Loretan

7 Stimmen

Präsident: Damit fällt der ganze Antrag Loretan, der ein Ganzes bildet, auch für die Artikel 2 bis 4 dahin.

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Loretan

Streichen

Art. 2, 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Loretan

Biffer

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Diese Artikel stellen die achsenbezogene Präzisierung der vorgesehenen Aufteilung des Überbrückungskredites vor. Die Zusammensetzung der einzelnen Positionen und die Begründung der Kredite sind aus der Botschaft und den Anhängen ersichtlich. Eine weitere Bemerkung ist dazu nicht zu machen.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... Artikel 1 werden vorerst lediglich die erforderlichen Mittel für die Zwischenangriffe Sedrun und Ferden freigegeben (ca. 210 Millionen, Preisstand 1995), der Rest bleibt gesperrt.

Abs. 2

.... sobald die Finanzierung für die Eisenbahn-Alpentransversale gemäss Artikel 14ff. des Alpentransitbeschlusses vom 4. Oktober 1991 oder gestützt auf neue Rechtsgrundlagen sichergestellt ist.

Abs. 3

.... fest. Es dürfen dabei keine baulichen Präjudizien für die Zufahrtlinien zu den beiden Basistunnels geschaffen werden.

Antrag Loretan

Streichen

Antrag Büttiker

Abs. 1

Der zweite Verpflichtungskredit (Übergangskredit) wird je nach Massgabe des Planungsfortschritts und des Finanzierungsbedarfs tranchenweise freigegeben.

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

Über die Freigabe der einzelnen Tranchen entscheidet der Bundesrat auf Antrag des EVED. Es dürfen dabei keine baulichen Präjudizien für die Zufahrtlinien und die beiden Basistunnels geschaffen werden.

Antrag Schiesser

Abs. 3

.... fest. Es dürfen dabei keine baulichen Präjudizien für die Zufahrtlinien und die beiden Basistunnels geschaffen werden.

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1

Sur le crédit d'engagement prévu à l'article 1, seuls les moyens nécessaires pour les attaques intermédiaires de

Sedrun et de Ferden sont débloqués dans un premier temps (env. 210 millions, prix de 1995), les fonds restants demeurant bloqués.

Al. 2

.... dès que le financement de la ligne ferroviaire alpine sera garanti, soit par les articles 14 et suivants de l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin relatif à un crédit d'engagement, soit par de nouvelles bases légales.

Al. 3

.... du crédit, en veillant à ce qu'il ne soit causé aucun préjudice à la construction des tronçons d'accès aux deux tunnels de base.

*Proposition Loretan
Biffer*

Proposition Büttiker

Al. 1

Le deuxième crédit d'engagement (crédit de transition) sera libéré par tranches successives, au fur et à mesure de l'élaboration du projet et des besoins financiers.

Al. 2

Biffer

Al. 3

Chaque tranche de crédit sera débloquée par décision du Conseil fédéral, sur proposition du DFTCE. On veillera à ne causer aucun préjudice à la construction des tronçons d'accès ni des deux tunnels de base.

Proposition Schiesser

Al. 3

.... du crédit, en veillant à ce qu'il ne soit causé aucun préjudice à la construction des tronçons d'accès ni des deux tunnels de base.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich möchte Ihnen doch beliebt machen, nicht auf die Bremse eines Gefährtes zu stehen, das ohnehin schon steht. Ich teile die Auffassung von Herrn Ogi über diesen Überbrückungskredit, wohlverstanden nicht jene über die gesamte Neat.

1. Wir sollten jetzt aufhören, mit angezogener Handbremse zu fahren. Sie können sich einmal überlegen, was das Volk denkt, wenn wir mit einem Überbrückungskredit von 855 Millionen Franken daherkommen, und 645 Millionen Franken, rund drei Viertel davon, werden gesperrt. Ob wir damit weiterkommen, möchte ich sehr bezweifeln. Deshalb möchte ich – das sage ich noch einmal – die Position unseres Verkehrsministers unterstützen und ihm eigentlich diesen Spielraum geben, den er braucht, um zu führen, wie es Herr Piller so treffend und schön gesagt hat.

2. Die Analyse des Planungsablaufs der Neat und die Anpassung der Terminpläne an den Entscheid des Bundesrates vom 12. April 1995, betreffend die Genehmigung der Vorprojekte für die beiden Basistunnels, zeigen, dass bei einer Sperrung im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 gemäss Entwurf des Bundesrates und gemäss Antrag der Kommission Verzögerungen entstehen.

Ich muss Sie jetzt heute fragen, ob wir das wollen. Wollen wir diese Verzögerungen und Vollzugslücken? Wie sieht das dann in der Praxis aus, wenn wir mit diesen Vollzugslücken konfrontiert sind, und was sagt das Ausland zu diesen vorausehbaren Vollzugsproblemen? Dies muss immer im Hinblick auf einen gefällten Volksentscheid gesehen werden.

3. Ich sage es noch einmal: Sachlich geht das Konzept der vorgeschlagenen Lösung von Bundesrat und Kommission nicht auf. Wenn man auf Seite 3 den zweitletzten Satz der Botschaft liest, steht ganz klar, dass 855 Millionen Franken bis Anfang 1997 ausreichen. Jetzt gehen wir hin, sperren 600 Millionen Franken – Sie können selber ausrechnen, wie weit das Geld noch reicht. Wenn Sie dann noch sagen, dass die Finanzierung gesichert werden muss – wir gehen davon aus, dass es zu einem Volksentscheid kommt –, dann ist eine Verzögerung, eine Vollzugslücke, ein Vollzugsproblem vorprogrammiert.

Stehen wir also nicht unnötig auf die Bremse, geben wir ei-

nen gewissen Handlungsspielraum, damit wir vorwärtsmachen und die Finanzierung der Neat neu regeln können. Wenn Sie meinem Antrag zustimmen, hat das Parlament nach wie vor das Sagen. Wir genehmigen einen Verpflichtungskredit, und die Zahlungskredite müssen nach wie vor über das Budget vom Parlament genehmigt werden.

Es soll mir niemand sagen, das sei jetzt für den Bundesrat einfach ein Blankocheck, sondern es gibt dem Bundesrat denjenigen Handlungsspielraum, den er braucht, um diese Vorbereitungsarbeiten zur Neat vorwärtskommen zu lassen. Diejenigen, die die Neat nicht wollen, und jene, die nur eine Neat-Achse wollen, sollten sich jetzt melden. Ich habe in der Debatte nichts von ihnen gehört; sie warten, wie bereits gesagt, auf die Finanzierungsabstimmung.

Machen wir vorwärts, hören wir auf zu zaudern, gehen wir ein minimales Risiko ein und geben dem Bundesrat diejenigen Mittel und Instrumente, die er braucht, um bei der Neat jetzt endlich vorwärtszumachen!

Schiesser Fritz (R, GL): Meinen Antrag habe ich aus dem Antrag Büttiker übernommen, weil ich diesen Teil des Antrages Büttiker gut finde; den Rest lehne ich ab.

Der Antrag, den ich Ihnen gestellt habe, beschränkt sich auf eine kleine Änderung im Wortlaut des Kommissionsantrages zu Absatz 3. Anstatt «für die Zufahrtslinien zu den beiden Basistunnels» schlage ich Ihnen vor, die Formulierung «keine baulichen Präjudizien für die Zufahrtslinien und die beiden Basistunnels» zu wählen.

Das ist eine kleine sprachliche Änderung, praktisch aber kann sie von erheblicher Bedeutung sein. Die Überlegung, die ich gemacht habe, ist folgende: Ich möchte mir zu keinem späteren Zeitpunkt irgendwie vorhalten lassen, man hätte den Ausschluss der präjudiziellen Wirkung dieses Überbrückungskredites lediglich auf die Zufahrtslinien beziehen wollen und nicht auch auf die Basistunnels. Bei den beiden Basistunnels kann man wahrscheinlich vom baulichen Konzept her nicht allzu viel ändern. Aber das interessiert mich heute nicht. Den Begriff der präjudiziellen Wirkung möchte ich hier so verstanden haben, dass man uns zu keinem späteren Zeitpunkt darauf behaften kann, wir hätten uns grundsätzlich in irgendeiner Art und Weise für diesen Bau ausgesprochen, insbesondere für einen gleichzeitigen Bau dieser beiden Basistunnels.

Wenn wir diesem Überbrückungskredit zustimmen, so stimmen wir ihm so zu, wie er hier vorliegt. Diese Zustimmung darf keinerlei Auswirkungen auf irgendwelche späteren Entscheidungen haben. Das ist der Sinn meines Antrages.

Ich neige heute zu einer Etappierung, und mein Antrag geht ganz klar dahin, dass es auch später möglich sein soll, eine derartige Etappierung zu beschliessen, falls wir zur Überzeugung gelangen, eine Etappierung dränge sich auf, und zwar nicht nur aus finanziellen Gründen, wie das Herr Piller gesagt hat, sondern auch aus Gründen der Überkapazitäten.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zum Antrag Büttiker: Dieser Antrag geht sehr weit. Wir würden dem Bundesrat «plein pouvoir» geben.

Ich verstehe eines nicht ganz: Nach den Aussagen in der Botschaft sollten diese Gelder bis Anfang 1997 ausreichen. Der Bundesrat selber hat vorgeschlagen, der Betrag von über 600 Millionen Franken solle gesperrt bleiben, bis eine neue Finanzierung sichergestellt sei. In der gleichen Botschaft sagt der Bundesrat, eine solche neue Finanzierung könnte allenfalls im September oder gegen Ende 1996 sichergestellt sein. Wenn nach dem Antrag des Bundesrates diese 600 Millionen Franken bis Ende 1996 gesperrt sein sollen, dann sehe ich nicht ein, warum wir die Schleusen heute öffnen müssten. Diese Gelder können ohnehin nicht bis Anfang 1997 ausgegeben werden.

Für mich enthält bereits der Antrag des Bundesrates einen krassen logischen Fehler. Diesen logischen Fehler übernimmt zwar auch die Kommission; sie mildert ihn allerdings etwas. Ich habe deshalb auch Mühe, der Kommission zuzustimmen; dem Antrag Büttiker kann ich aber sicher nicht zustimmen. Dieser Antrag öffnet die Schleusen, obwohl selbst nach der Botschaft des Bundesrates auch aus zeitlichen

Gründen gar keine Notwendigkeit hierfür besteht.

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Zu diesem Artikel wurden bereits in der Kommission verschiedene Anträge gestellt. Die Kommission hat dabei den Gedanken der Aufspaltung des Überbrückungskredits in einen freizugebenden und einen gesperrten Teil grundsätzlich aufgenommen. Die Vorgehensweise des Bundesrates, wonach im Realisierungszeitplan keine Unterbrüche entstehen sollen, wird von der Kommission unterstützt. Zudem ist unsere Kommission der Auffassung, dass sich im Zusammenhang mit dieser Vorlage – das scheint mir auch in bezug auf den Antrag Schiesser entscheidend zu sein – betreffend Übergangskredite die Frage eines allfälligen Etappierungsentscheides nicht stellt. Gestützt auf entsprechende Anträge wurde der freizugebende Betrag gegenüber dem Entwurf des Bundesrates um 50 Millionen Franken erhöht. Damit die Gleichbehandlung der beiden Achsen angestrebt werden kann, sind die erforderlichen Mittel nicht nur einseitig für den Gotthard vorzusehen, und zwar für die Finanzierung des äusserst zeitkritischen Schachtes Sedrun, vielmehr müssen auch für den Zwischenangriff Ferden auf der Lötschbergachse entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. In diesem Sinne ist die Formulierung von Artikel 4 Absatz 1 gemäss Antrag der Kommission auch zu verstehen.

Die Kommission ist einhellig der Auffassung – das möchte ich ganz deutlich sagen –, dass Präjudizien im Sinne von Sachzwängen auf den Zufahrtslinien zu vermeiden sind. Diese Haltung stimmt mit derjenigen des Bundesrates überein. Wir wollen jedoch diese Feststellung ausdrücklich im Bundesbeschluss verankern, was im Entwurf des Bundesrates nicht der Fall war. Darin besteht eine Abweichung zum Entwurf des Bundesrates.

Angesichts des hohen politischen Stellenwertes, welchen die Frage der künftigen Finanzierung der Neat einnimmt, ist die entsprechende Ergänzung von Artikel 4 Absatz 3 gemäss Antrag der Kommission gerechtfertigt.

Eine weitere Ergänzung des bundesrätlichen Entwurfes liegt in den rechtlichen Präzisierungen in Absatz 2 vor. Sie dient der Klarheit, indem die bestehende Rechtsgrundlage eindeutig aufgezeigt wird. Eine Abgrenzung gegenüber einer zukünftigen, allenfalls geänderten Rechtsgrundlage kann formell einwandfrei dargelegt werden. Inhaltlich bestehen gegenüber dem Entwurf des Bundesrates keine Differenzen. Artikel 4 Absatz 2 gemäss Antrag der Kommission ist unbestritten.

Zu den Anträgen Büttiker und Schiesser: Der Antrag Büttiker ist das klare Gegenstück zum Antrag Loretan. Er will den ganzen Kredit von 855 Millionen Franken insofern freigeben, als der Bundesrat die Mittel in die Hand bekommt und auf dem Kreditweg allfällige Tranchen freigemacht werden können. Die Kommission ist der Meinung, dass es politisch brisant ist, wenn wir so weit gehen. Wir wollen keine Präjudizierungen, und deshalb sind wir der Auffassung, dass die Freigabe von lediglich 210 Millionen Franken die richtige Lösung ist. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Büttiker abzulehnen.

Zum Antrag Schiesser: Wenn man den Antrag Schiesser liest, kommt man zur Auffassung, das sei eigentlich kein Problem, dem könne man zustimmen; es habe keinen Einfluss. Ich muss aber Kollege Schiesser sagen: Die beiden Basistunnels sind in diesem Beschluss gar nicht enthalten, und deshalb ist es nicht notwendig, dass wir diesen Zusatz festschreiben.

Allerdings – damit komme ich zu einem Punkt, der zu einer Diskussion Anlass geben könnte – könnte dieser Antrag auch so verstanden werden, dass überhaupt keine Aufwendungen gemacht werden, die den Bau der beiden Basistunnels irgendwie präjudizieren können. Dazu muss ich Ihnen sagen: Bereits beim ersten Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken, von dem bis heute bereits etwa 250 Millionen ausgegeben wurden, handelt es sich um Vorbereitungsarbeiten für den Tunnelbau; es sind keine direkten Baukosten für den Tunnelbau darin enthalten. Darum ist es sehr gefährlich, wenn wir jetzt in bezug auf den zweiten Verpflichtungskredit so weit gehen, dass man sagt, es dürften keine baulichen Präjudizien für die Zufahrtslinien und die beiden Basistunnels geschaffen werden. Denn beim grössten

Anteil der Kredite, die wir gesprochen haben – beim ersten wie auch beim heutigen Kredit – geht es um Vorbereitungsarbeiten für die Tunnels.

Der Antrag Schiesser kann also zu Verwirrungen führen. Die Baukredite für die beiden Tunnels sind nicht in dieser Botschaft enthalten; das sagt die Botschaft klar aus.

Ich bitte Sie deshalb, auch den Antrag Schiesser abzulehnen.

Delalay Edouard (C, VS): J'aurais deux remarques à faire quant au fond et quant à la forme:

1. Concernant le fond, je voudrais poser une question, aussi bien à la commission qu'au Conseil fédéral. Est-ce que, dans la proposition Büttiker, l'attaque de Ferden est comprise ou non? Parce que sans cela, on régresse par rapport à la proposition de la commission.

Je suis prêt à soutenir la proposition Büttiker si l'attaque de Ferden est incluse. Subsidièrement, je soutiendrai la proposition de la commission et le projet du Conseil fédéral.

2. En ce qui concerne la forme, dans le texte français, à l'alinéa 3, on emploie, aussi bien dans la proposition de la commission que dans la proposition Schiesser, le terme «préjudice». C'est un germanisme, qui veut dire à peu près le contraire de ce qu'on veut exprimer réellement. Je prie donc la Commission de rédaction d'être attentive au fait qu'il faut remplacer cette formulation par: «... en veillant à ce qu'il ne préjuge pas de la construction». C'est une simple observation rédactionnelle.

Frick Bruno (C, SZ): Nach den Ausführungen des Kommissionspräsidenten bin ich zur Überzeugung gelangt, dass wir dem Antrag Schiesser aus folgendem Grund folgen sollten: Herr Schiesser will jedes Präjudiz bezüglich Staffellung oder Etappierung und bezüglich der Frage, ob eine oder zwei Tunnelröhren realisiert werden sollen, verhindern. Dieses Präjudiz muss heute um jeden Preis vermieden werden – nicht weil wir in der Neat-Politik nicht führen wollen, sondern weil der Bundesrat selber die nötigen Entscheide bis heute nicht getroffen hat. Was der Bundesrat entschieden hat, ist ein trojanisches Pferd, in den Garten des Departementes Ogi gestellt. Er hält nämlich am Grundsatzentscheid zu beiden Hauptlinien fest, aber gleichzeitig sagt er, die Finanzierung müsse zuerst geklärt sein. Der Bundesrat ist sich sehr wohl bewusst, dass die Finanzierung mit einem referendumspflichtigen oder -fähigen Erlass sicherzustellen ist. Damit hat er selber seine Führungsaufgabe wieder unterhöhlt. Bevor der Bundesrat nicht seine Führung wahrgenommen hat und die Finanzierung sichergestellt ist, dürfen wir unter keinen Umständen ein Präjudiz hinsichtlich Linienführung und Staffellung der Neat herbeiführen.

Darum müssen wir heute, wenn wir eine klare politische Linie halten wollen, dem Antrag Schiesser zustimmen.

Bisig Hans (R, SZ): Wir geraten jetzt zwangsläufig in eine Kommissionsdebatte, weil wir über Details diskutieren müssen, die der Antragsteller zu Recht geklärt haben will. Die Frage, die Herr Schiesser jetzt aufwirft, betrifft aus seiner Sicht – wenn ich ihn richtig verstanden habe – die Etappierung der beiden Basistunnels. Er umschreibt sie aber mit baulichen Präjudizien. So schaffen wir uns Probleme, weil ja mit der Bewilligung dieser 210 Millionen Franken tatsächlich bauliche Massnahmen erfolgen. Die Zwischenangriffe sind nicht Planungsmassnahmen, sondern bauliche Massnahmen, welche die beiden Basistunnels betreffen, und somit müssten wir also diese 210 Millionen Franken letztlich wieder streichen, sonst haben wir bauliche Präjudizien geschaffen. Wenn der Antrag Schiesser vom Sinn her aufrechterhalten werden soll, was ich persönlich noch unterstützen könnte, müsste er sich auf den etappierten Vollzug beziehen und nicht auf die baulichen Massnahmen, sonst sind die bewilligten 210 Millionen Franken wieder gefährdet.

Danioth Hans (C, UR): Ich ersuche den Bundesrat, zum Antrag Büttiker eine Klarstellung anzubringen, und zwar betreffend Terminfrage. Wenn es so wäre, wie Herr Büttiker unter

Berufung auf die Zusammenfassung in der Botschaft auf Seite 3 sagt, dass diese 855 Millionen Franken nur bis Ende 1996 ausreichen, wäre dieser Termin wirklich sehr knapp. Wir haben aber vorhin den Antrag Loretan abgelehnt in der Meinung, man müsse genügend Zeit haben.

Ich habe die Frage schon beim Eintreten gestellt, aber Herr Bundesrat Ogi hatte so viele Pfeile abzuwehren, dass er diese Frage offenbar überhört hat. Es besteht ein Widerspruch zu den Materialien der Botschaft, insbesondere zu den Tabellen 3 und 4 im Anhang. Für mich sind diese Tabellen sehr aufschlussreich. Anhang 4, Geldmittelbedarf zweiter Verpflichtungskredit, Achsen Gotthard und Lötschberg zusammen: Hier sehen Sie, dass die Kurve zuerst auf diese 160 Millionen kommt, das ist der Zwischenangriff Sedrun. Nun haben wir heute 50 Millionen für Ferden beschlossen. Das gibt eine kleine Anhebung, aber der grosse Rest wird nicht im Jahre 1996 aufgebraucht sein, sondern das erstreckt sich vor allem über das Jahr 1997, und die Restbeträge laufen erst im vierten Quartal 1998 aus.

Mit anderen Worten: Man hätte also bis ins Jahr 1998 genügend Zeit, diese Kredite zu verbrauchen und während dieser Zeit die Finanzierungsfragen seriös anzugehen und zu lösen. Daher meine ich, dass der Kompromiss der Kommission richtig ist, dass wir aus politischen Gründen ein Zeichen setzen müssen, dass aber andererseits dieser Zeitraum ausreichen sollte, um die Finanzierungsfrage seriös zu regeln.

Schiesser Fritz (R, GL): Ich möchte nur zwei Bemerkungen machen:

1. Die erste Bemerkung geht an die Adresse von Herrn Kommissionspräsident Uhlmann. Es ist nicht zutreffend, dass in diesem Beschluss nicht auch von den Basistunnels die Rede ist. Wenn ich Artikel 1, den eigentlichen Zweckartikel, ansehe, so geht es darum, mit diesem Überbrückungskredit zu den Bauarbeiten in den beiden Basistunnels überzuleiten. In Artikel 1 wird ganz klar gesagt, was der Zweck dieses Beschlusses ist. Die beiden Basistunnel spielen eine zentrale Rolle.

2. Zum Einwand von Herrn Bisig: Dieser Einwand ist in bezug auf die Formulierung an sich gerechtfertigt. Man müsste vielleicht den Vorbehalt anders fassen. Aber der Sinn des Vorbehaltes scheint mir klar zu sein. Herr Frick hat ihn offenbar verstanden. Er hat ihn auch nochmals dargelegt. Ich bitte Sie, diesen Vorbehalt entsprechend aufzunehmen.

Wenn die Formulierung missverständlich sein sollte, wird es ohne weiteres möglich sein, im Zweitrat eine präzisere Fassung zu finden; das scheint mir kein Problem zu sein. Wichtig ist der Sinn dieses Vorbehaltes. Er besteht darin, dass man uns aufgrund der Zustimmung zum heutigen Beschluss nicht bei zukünftigen Beschlüssen, insbesondere in bezug auf die Ausführung beider Basistunnels, verpflichten kann.

Schüle Kurt (R, SH): Für die eingetretene Konfusion ist der Bundesrat verantwortlich, und zwar weil die Botschaft und der Antrag nicht konsistent sind. Das ist das Grundproblem. Der Bundesrat hat in seinem Entwurf mit den Kreditblockierungen Bremsen eingebaut. Deshalb trifft die Aussage des Kommissionsprechers nicht zu, dass man der Kommission folgen müsse, wenn man im Zeitplan der Realisierung keine Unterbrüche wolle.

Wenn Sie nicht wollen, dass es Unterbrüche gibt, dann müssen Sie dem Antrag Büttiker zustimmen. Ich bitte den Bundesrat, nun wirklich Klartext zu reden und uns zu sagen, was es mit diesem Bruch zwischen der Botschaft selbst und dem Entwurf des Bundesrates auf sich hat und zu welchen Verzögerungen und Mehrkosten der Antrag der Kommission im Vergleich zu jenem von Kollege Büttiker führen muss.

Cavadini Jean (L, NE): Je voudrais signaler que, très vraisemblablement, dans la version française des propositions Büttiker et Schiesser, une erreur de traduction s'est produite: il y a confusion entre «préjudice» et «préjuger». Je vous assure qu'il ne s'agit pas du même mot ni de la même signification.

Pour la totale clarté du débat, je souhaite que l'on soit attentif

à rectifier cette erreur de traduction.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich möchte zunächst die Frage von Herrn Danioth beantworten und möchte mich entschuldigen. Ich habe gespürt, dass ich schon lange genug geworden war, und deshalb wollte ich nicht noch auf die einzelnen Fragen eingehen. Ich bitte um Nachsicht.

Wie lange reicht der zweite Verpflichtungskredit, reichen die 855 Millionen Franken? Der Kredit deckt die Verpflichtungen für zeitkritische Arbeiten. Ich möchte hier sagen, was das ist: Das sind Bauvorbereitungen, das sind Landkäufe, das sind Zwischenangriffe. Das wird sich in bezug auf die Zahlungen bis ins Jahr 1998 erstrecken.

Aber Verpflichtungen für die eigentlichen Basistunnels können mit dem zweiten Verpflichtungskredit nicht eingegangen werden. Dafür ist der dritte Verpflichtungskredit, der Baukredit, in der zweiten Hälfte 1996 erforderlich, also im Klartext: Bereits Ende 1996 muss der dritte Verpflichtungskredit, der Baukredit für die Basistunnels, angefordert werden, sonst gibt es einen Unterbruch im Bau. Das war auch der Grund, weshalb der Bundesrat den Antrag von Herrn Loretan bekämpft hat.

In bezug auf das Stichwort Etappierung: Einfluss auf die Etappierung können Sie jetzt nicht nehmen. Einfluss auf eine Etappierung, auf ein Stretching oder auf eine Staffellung, können Sie dann mit dem grossen Baukredit nehmen.

Was noch zu sagen ist: Im Kommissionsantrag ist natürlich die Gleichbehandlung der beiden Achsen jetzt *tel quel* festgeschrieben, also auch Ferden. Ferden wäre jetzt also für den Bundesrat freigegeben. Wenn Sie dem Antrag Büttiker zustimmen, dann lassen Sie das offen. Dann kann der Bundesrat wiederum sagen: Wir werden nur am Gotthard oder nur am Lötschberg bauen.

Was Sie bedenken müssen: Im Antrag Büttiker ist der Lötschberg nicht mehr *tel quel* erwähnt, und der Bundesrat wäre zur Gleichbehandlung in diesem Sinne nicht gezwungen – Sie müssten das natürlich zuhanden der Materialien noch bestätigen. Beim Antrag der Kommission ist es klar: Gleichbehandlung von Lötschberg und Gotthard.

In bezug auf den Antrag Schiesser geht es um die Wörter «und» oder «zu». Ich bin nicht Jurist, aber das kommt eigentlich aufs gleiche heraus. Ich möchte festhalten, dass es ganz klar ist, dass wir keine Risiken eingehen. Wenn Sie den Antrag Schiesser annehmen, dann werden Sie die Handbremse, die wir beim langsamen Fahren angezogen haben, noch um eine Stufe straffer anziehen.

Präsident: Der Antrag Loretan entfällt gemäss Abstimmung bei Artikel 1.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Kommission/Schiesser	16 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	14 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission/Schiesser	28 Stimmen
Für den Antrag Büttiker	3 Stimmen

Art. 5

Antrag der Kommission

.... halbjährlich den eidgenössischen Räten einen Bericht

Art. 5

Proposition de la commission

.... chaque semestre aux Chambres fédérales sur l'avancement

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: In Artikel 5 schlägt der Bundesrat vor, in bezug auf den Fortschritt der Bauarbeiten und die Entwicklung der Kosten – also beides – der Finanzdelegation halbjährlich einen Bericht zu erstatten. Unsere Kommission vertritt die Ansicht, dass dieser Bericht nicht nur der Finanzdelegation, sondern wenn schon der Finanzdelegation und unserer Kommission zu erstatten

wäre.

Wir haben uns dann insofern geeinigt, als man in der neuen Fassung aufnimmt, man solle «den eidgenössischen Räten» Bericht erstatten. Das ist die Änderung in diesem Artikel.

Das Neat-Projekt ist derart komplex vernetzt, dass die verschiedenen Aspekte in einen gesamtheitlichen Rahmen zu stellen und so zu beurteilen sind. Mit diesem Vorgehen ist auch Gewähr geboten, dass allenfalls divergierende Interessen erwähnt werden – beispielsweise politische, finanzielle, umweltbezogene usw.

Ich bitte Sie, hier der Kommission zuzustimmen.

Zimmerli Ulrich (V, BE): Herr Delalay, der Präsident der Finanzkommission, hat bereits auf das Wirken der Finanzdelegation in diesem heiklen Geschäft hingewiesen. Ich will selbstverständlich nicht wiederholen, was er gesagt hat, und ich will auch nicht auf den Bericht der Finanzdelegation zur Finanzierung der Neat eintreten. Aber was Sie uns hier vorschlagen, ist möglicherweise kontraproduktiv. Ich muss Ihnen das in zwei, drei Sätzen erläutern:

Wenn Sie Berichte zuhänden der eidgenössischen Räte verlangen, sind diese Berichte dem Generalsekretariat der Bundesversammlung einzureichen. Sie sind anschliessend den Kommissionen zuzustellen. Im Erstrat wird die Kommission darüber befinden müssen, ob sie daraus ein Geschäft für das Plenum machen will. Wenn ja, wird eine Diskussion im Plenum stattfinden. Alsdann folgt die Diskussion im Zweirat. Ich kann mir also nicht vorstellen, dass Sie aus den vom Kommissionspräsidenten erwähnten Gründen diese Bericht jeweils nicht ins Plenum bringen können.

Die Konsequenz ist die, dass Sie praktisch in jeder Session eine Neat-Debatte durchführen, eine permanente Neat-Diskussion mit unvollständigen Entscheidungsgrundlagen. Etwas brutaler formuliert: Sie führen dann eine Grundsatzdiskussion in Raten; Sie bemühen sich um politische Transparenz, das ist richtig, aber sozusagen mit dem Tropfenzähler. Sie geben Anreiz zur Führung mittels Teilbeschlüssen aufgrund von Kurzklausuren des Bundesrates, und schliesslich provozieren Sie die Gefahr zusätzlicher Indiskretionen auf Nebenkriegsschauplätzen mit unerwünschter Langzeitwirkung. Das scheint mir nach der heutigen Diskussion nicht unbedingt richtig zu sein.

Ich komme nicht darum herum, Ihnen die Tätigkeit der Finanzdelegation in diesem Bereich kurz bewusst zu machen: Es gehört zu den gesetzlichen Pflichten der Finanzdelegation, sich frühzeitig in den finanzpolitischen Meinungsbildungsprozess einzuschalten und alle Bundesratsbeschlüsse auf ihre haushaltrelevanten Auswirkungen hin zu überprüfen. Das erlaubt eine finanzpolitische Beurteilung der ganzen Regierungstätigkeit. Die Finanzdelegation interveniert insbesondere dann, wenn Beschlüsse den geltenden Haushaltsgrundsätzen oder der vom Parlament selber festgelegten Finanzpolitik zuwiderlaufen können. Diese mitschreitende Finanzaufsicht hat sich in der Praxis als wirksam erwiesen. Sie erlaubt eine rechtzeitige Einflussnahme auf die Entwicklung der Ausgaben, die aus der Sicht der Finanzaufsichtsorgane fragwürdig sind und demzufolge vor allem mit dem Bundesrat zu erörtern sind.

Die Finanzdelegation ist immer davon ausgegangen, dass alle die Neat betreffenden Bundesratsbeschlüsse von derart grosser Tragweite sind, dass sie in diesen Fragen von Gesetzes wegen ihr Mitspracherecht wahrnehmen muss. Der Kommissionspräsident hat bereits gesagt, dass das selbstverständlich möglich bleibt. Wir würden das auch weiterhin tun.

Das, Herr Bundesrat, ist unser Beitrag, um die Angst vor mutigen politischen Entscheiden beim Bundesrat und beim Volk vielleicht nicht abzubauen, aber auf ein erträgliches Mass zu reduzieren.

Wenn Sie diese Berichte zusätzlich im Plenum nach dem erwähnten Muster diskutieren, dann besteht die ärgerliche Konsequenz darin, dass im Zeitpunkt der Beratung des Berichtes im Zweirat bereits der nächste Bericht praktisch vor der Beratung im Erstrat steht. Das scheint mir nicht unbedingt erwünscht zu sein, wenn wir verantwortungsbewusste

Finanz- und Verkehrspolitik in diesem Rat betreiben wollen. Die Finanzdelegation bestreitet das Geschäft Vereina ebenfalls im Rahmen eines sehr engen Controlling. Wir lassen uns alle drei Monate berichten. Nach den Bestimmungen des Reglementes über die Finanzkommission und die Finanzdelegation werden wir beim Bundesrat wenn nötig vorstellig. Ich vermag nicht einzusehen, weshalb dieser Mechanismus nicht auch hier genügen soll. Es ist für die Finanzdelegation eine Selbstverständlichkeit, dass sie in sehr engem Kontakt mit Ihrer Kommission, Herr Uhlmann, zusammenarbeiten würde. Es ist nicht dramatisch, wenn Sie hier diese Berichterstattung vorsehen. Rein vom Wortlaut her ist dies ein Detail. Aber es gibt der ganzen Überprüfung ein völlig anderes politisches Gewicht, das musste ich Ihnen sagen.

Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat an seinem ursprünglichen Antrag festhält. Wenn er es nicht tut, sehe ich mich als Vizepräsident der Finanzdelegation dazu verpflichtet, den Antrag zu stellen, dem Bundesrat zu folgen.

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Es ist weder die Meinung noch ist es zwingend, dass dieser Bericht dann jeweils in den Ratsplena behandelt werden muss. Wenn keine Ungereimtheiten vorhanden sind, wenn alles rund läuft, ist es selbstverständlich, dass die Berichte bei den Kommissionen landen und dass es keine Debatten in den Räten gibt. Ich kann diesen Antrag nicht zurückziehen; es ist ein Antrag unserer Kommission. Ich bitte Sie, ihm zuzustimmen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Wir machen selbstverständlich das, was Sie beschliessen. Wir orientieren beispielsweise die Finanzdelegation alle drei Monate über die Vereina. Aber wir sollten auch noch arbeiten können und nicht nur Berichte schreiben müssen.

Die Bemerkung, die ich an Sie richten muss, lautet: Sie werden nächstes Jahr mit einem weiteren Neat-Verpflichtungskredit und zusätzlichen Berichten bedient werden. Sie müssen das alles auch noch verarbeiten.

Es geht nicht darum, dass wir Ihnen etwas vorenthalten wollen, aber Sie müssen die Auswirkungen sehen. Diese Berichte sind ja nicht einfach. Die Ansprüche sind gross. Je nachdem müssen sie ergänzt werden. Das führt dazu, dass es sehr schwierig geworden ist, in diesem Land noch etwas zu machen. Wir bauen noch nicht die Neat, sondern bloss Sondierungsstollen.

Ich möchte Sie bitten, all dies zu bedenken – aber entscheiden Sie! Ich möchte nicht den Eindruck erwecken, wir möchten nicht tun, was Sie beschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Zimmerli	14 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	10 Stimmen

Art. 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	23 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Neat. Zweiter Verpflichtungskredit

NLFA. Deuxième crédit d'engagement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	683-706
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 972

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.