



04.057

**Neat. Kapazitätsanalyse  
der Nord-Süd-Achsen.  
Finanzierung  
der Trassensicherung****NLFA. Analyse de la capacité  
des axes de transit nord-sud.  
Financement  
de la protection du tracé***Erstrat – Premier Conseil*

## CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 28.02.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.05 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.06.05 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

*Antrag der Minderheit*

(Föhn, Bignasca, Fattebert, Giezendanner, Laubacher, Oehrli, Schenk)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, die Gesamtschau (inklusive Kapazitätsanalyse und Trassensicherung) zur zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte möglichst sofort (im Jahr 2005, eventuell 2006 und nicht erst 2007/08) dem Parlament vorzulegen.

*Proposition de la minorité*

(Föhn, Bignasca, Fattebert, Giezendanner, Laubacher, Oehrli, Schenk)

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de soumettre au Parlement dans les meilleurs délais (en 2005, éventuellement 2006, et non en 2007/08) une vue d'ensemble (y compris l'analyse de la capacité et la mise en réserve des terrains pour les tronçons concernés) de l'évolution future des grands projets ferroviaires.

**Präsident** (Janiak Claude, erster Vizepräsident): Ich schlage Ihnen vor, die Debatte zu den beiden Beschlusssentwürfen gemeinsam zu führen. – Sie sind damit einverstanden.

**Hämmerle** Andrea (S, GR), für die Kommission: Die Neat ist bekanntlich ein Jahrhundertwerk; Jahrhundertwerke haben ein paar Eigenschaften und ein paar Begleiterscheinungen: Sie kosten eine Menge Geld, die Bauzeit beträgt viele Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte. Die Werke müssen während der Bauzeit den neuen Erkenntnissen angepasst und weiterentwickelt werden. Damit verbunden sind Mehrkosten, Skandale und manchmal auch Konkurse. Niemand weiss bei der Planung und beim Baubeginn alles, was im Laufe der Jahre bekannt wird. Die Jahrhundertwerke werden in den Medien und der Politik regelmässig begleitet von Kritikern, Meckerern und Besserwissern. Das alles musste schon Louis Favre, der Erbauer des ersten Gotthardtunnels, erfahren. Heute nimmt er aber einen Ehrenplatz in der Ahnengalerie der grossen Schweizer ein.

Zu den Jahrhundertwerken gehören aber auch die grossen Feste bei wichtigen Etappen wie Tunneldurchstichen oder gar die Eröffnungsfeiern. Da klopfen sich dann alle auf die Schultern und rühmen sich und die vollbrachte Tat. Die Historiker zeichnen dann die ganze Geschichte jeweils nach, und genau so wird es bei der Neat laufen. Deshalb bitte ich Sie, bei dieser Diskussion etwas mehr Gelassenheit walten zu lassen. So weit meine persönliche Vorbemerkung, in Erwartung des Donnerwetters, das vielleicht in der Debatte noch kommen wird.

Wir stehen jetzt aber mittendrin in diesem Jahrhundertwerk. Vor uns haben wir eine Botschaft, die ein kleines, aber nicht unwichtiges Mosaiksteinchen im Jahrhundertwerk Neat bildet. Es sind drei Bereiche, die in zwei



Bundesbeschlüssen geregelt werden:

1. Das Vorprojekt für die Urner Variante "Berg lang geschlossen": Dies ist der politisch wichtigste Bestandteil der Vorlage. Die Räte stimmten letztes Jahr im Rahmen des Zusatzkredites dem Bau der Abzweigung im Gotthard-Basistunnel Richtung "Berg lang geschlossen" zu. Heute geht es um einen Kredit für das Vorprojekt dieser Bergvariante, vom Abzweiger im Basistunnel bis in die Räume Flüelen und Felderboden im Kanton Schwyz. Damit sollen die Grundlagen erarbeitet werden, aufgrund deren dann auch die wichtigen politischen Entscheide über diese Variante getroffen werden können. Dafür aber wird es ohne Zweifel eine referendumsfähige Vorlage brauchen. Der Kanton Uri ist von der Neat, wie übrigens auch von der Autobahn, in besonderem Masse betroffen, ohne davon in besonderem Masse profitieren zu können. Deshalb setzt er alles daran, dass in seinem Kantonsgebiet eine umweltverträgliche Linienführung realisiert wird. Die "Bergvariante lang" ist in dieser Hinsicht von entscheidender Bedeutung. Hier will der Kanton Uri verständlicherweise Taten sehen, nicht nur Versprechungen hören. Es wäre staatspolitisch unklug, dem Kanton Uri den Kredit für das Vorprojekt zu verweigern. Der beantragte Kredit für dieses Projekt beträgt 11 Millionen Franken. Er ist im ersten Bundesbeschluss, Kredit für eine Kapazitätsanalyse, enthalten.

2. Der Bundesbeschluss "Kapazitätsanalyse" enthält weiter Studien zu den künftigen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse, auf die Betriebskonzepte, aber auch verschiedene Planungsstudien betreffend die Zulaufstrecken zur Neat im In- und Ausland.

Es geht um die Identifizierung der Engpässe und das Erstellen einer Prioritätenliste auf den Nord-Süd-Transitachsen.

#### AB 2005 N 13 / BO 2005 N 13

Für dieses Projekt sieht die Botschaft 13 Millionen Franken vor. Insgesamt werden im ersten Bundesbeschluss für eine Kapazitätsanalyse 24 Millionen Franken beantragt.

3. Im Bundesbeschluss über die Finanzierung der Trassensicherung geht es um Neat-Strecken, die bei der Redimensionierungsübung zurückgestellt wurden. Falls die Neat im Bereich der Zufahrtsstrecken dereinst weiterentwickelt werden soll, müssen die entsprechenden Trassen rechtlich gesichert werden. Dies betrifft auf der Gotthardachse z. B. die Talquerungen Felderboden im Kanton Schwyz oder der Magadino-Ebene im Tessin. Beim Lötschberg sind es insbesondere Autoverladeanlagen auf beiden Seiten des Basistunnels, für die allenfalls ein Landerwerb nötig sein kann. Für die Trassensicherung wird ein Betrag von 15 Millionen Franken eingesetzt.

Der Bundesrat stellt für den Zeitraum 2007/08 eine finanz- und verkehrspolitische Vorlage zur künftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte in Aussicht. Dies geschieht unter dem etwas missverständlichen Stichwort "Gesamtschau". Dabei werden alle FinöV-Projekte aufgearbeitet, also vor allem die zweite Etappe der "Bahn 2000", eine allfällige zweite Phase der HGV-Anschlüsse und weitere verkehrspolitisch wichtige Projekte wie die Durchmesserlinie Zürich, die Ceva-Linie bei Genf sowie das Tessiner Projekt Stabio-Arcisate. Im Neat-Bereich geht es um Zimmerberg und Hirzel. Beide Tunnels sind noch in der Neat-Rechnung enthalten, also in der Endkostenprognose drin. Aber es geht auch um die "Bergvariante lang" in Uri, und um weitere zurückgestellte Projektbestandteile.

Die Zustimmung zur vorliegenden Planungsbotschaft ist eine wichtige Voraussetzung und Grundlage für die umfassenden politischen Entscheide in den Jahren 2007/08. In der Kommission wurden der Bundesbeschluss "Kapazitätsanalyse" mit 16 zu 6 Stimmen und der Bundesbeschluss "Trassensicherung" mit 17 zu 5 Stimmen klar angenommen. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Der Rückweisungsantrag wurde in der Kommission mit 17 zu 7 Stimmen abgelehnt. Gestatten Sie mir hierzu noch ein kurzes Wort: Der Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion – Herr Föhn wird ihn stellen – will den Bundesrat beauftragen, die Gesamtschau schon im Jahre 2005 oder 2006 vorzulegen, was zeitlich und sachlich ganz eindeutig und offensichtlich unmöglich ist. Tatsächlich hätte die Annahme dieses Antrages zur Folge, dass die subtil ausgehandelte Urner Lösung wieder infrage gestellt würde, dass die Gesamtschau nicht seriös ausgearbeitet werden könnte, dass weitere Verzögerungen und damit weitere Mehrkosten entstehen würden. Es ist der x-te Versuch der SVP, das Jahrhundertwerk Neat zu stören oder gar zu bodigen. Wer unsere Verkehrspolitik aber in die Tat umsetzen will, wie das die Mehrheit im Volk und in den Räten immer getan hat, der kann kein Interesse an derartigen Manövern haben.

**Simoneschi-Cortesi Chiara (C, TI)**, pour la commission: Le 26 juin 2002, le Conseil fédéral a fixé la marche à suivre pour établir le tracé des NLFA dans le canton d'Uri. En même temps, il a chargé le DETEC de réexaminer les tronçons qui avaient été différés lors du redimensionnement des NLFA en 1998, et d'engager les travaux résultant de la décision sur le tracé dans le canton d'Uri. Le message que nous avons aujourd'hui est le résultat



de ces décisions du Conseil fédéral.

A fin mai 2004, le Conseil fédéral a également décidé de présenter en 2007/08 au Parlement une vue d'ensemble – "Gesamtschau" – du futur développement des grands projets ferroviaires. Ce n'est qu'ensuite que l'on décidera quels projets seront effectivement réalisés. L'analyse de capacité prévue dans le cadre du message et des demandes de crédits que nous examinons aujourd'hui crée donc les bases importantes et indispensables pour la vue d'ensemble, qui sera mise en consultation en 2007/08.

En même temps, cette analyse est aussi indispensable pour la planification future des travaux sur l'axe nord-sud. Les travaux seront coordonnés avec les autres projets des transports publics.

Le message contient deux demandes de crédits. La première, c'est l'arrêté fédéral relatif à un crédit pour l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse, qui porte sur 24 millions de francs. Ce crédit servira à financer les travaux suivants: l'élaboration de l'avant-projet de tracé "montagne longue fermée" dans le canton d'Uri, y compris les sondages géologiques nécessaires; l'analyse approfondie selon des critères d'exploitation ferroviaire, d'économie et de politique des principaux tronçons des NLFA entre Arth-Goldau et Lugano et entre Heustrich et la vallée du Rhône; l'identification des goulets d'étranglement et la rédaction d'une liste des priorités sur les axes de transit nord-sud; l'évaluation des améliorations des liaisons avec l'étranger, notamment avec l'Allemagne – raccordements dans la région de Bâle – et avec l'Italie – raccordements sud -; la coordination des travaux avec le concept et les projets de la deuxième étape de "Rail 2000"; l'examen des possibilités de financement des aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse après les grands travaux.

Le deuxième arrêté fédéral est celui sur le financement de l'acquisition des terrains pour le tracé des tronçons des NLFA reportés, qui porte sur 15 millions de francs. Cette somme servira à empêcher que des constructions ou d'autres obstacles soient créés dans le futur périmètre des nouvelles lignes. Ces constructions ou ces obstacles pourraient entraver la réalisation du projet sur le plan des finances et du calendrier, voire le rendre impossible. Les instruments disponibles en matière d'aménagement du territoire ne sont toutefois pas suffisants pour protéger assez longtemps les terrains face aux propriétaires fonciers. Les fonds demandés (15 millions de francs) doivent permettre de réagir en cas de besoin, d'acquiescer de gré à gré les divers terrains ou de payer les indemnités dues après une certaine période d'interdiction de construire.

Avant de débattre sur les deux arrêtés fédéraux, la commission a entendu beaucoup d'experts du trafic, surtout du trafic et du transport des marchandises. Elle a reçu des informations concernant les grands problèmes qui se posent déjà maintenant sur les axes nord-sud. Mais elle a surtout eu des exposés sur ce qui va se passer avec l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, et dans dix ans avec l'ouverture des tunnels du Gothard et du Monte Ceneri. Le grand problème, c'est que, maintenant déjà, le trafic des passagers est en concurrence avec le trafic des marchandises. Il y a le trafic et le transport internes des passagers et le trafic international; idem pour les marchandises. Donc le grand problème à résoudre, c'est de mettre ensemble et de gérer ensemble ces deux types de trafic très importants. Les experts étaient du même avis: ce message est très important et même urgent, parce qu'on ne peut pas penser posséder des tunnels de base au Monte Ceneri, au Gothard et au Lötschberg sans avoir fait d'études sur les goulets d'étranglement.

Pendant la discussion sur les crédits et à la lumière des propositions de renvoi, la commission a discuté deux aspects précis en particulier: s'il faut faire une vue d'ensemble et quand, ainsi que la question de la variante "montagne longue fermée" dans le canton d'Uri.

La première question, sur la vue d'ensemble: les études prévues dans ce crédit sont en relation avec les fonds pour les grands projets ferroviaires, dans le sens qu'ils donnent la possibilité de préparer la vue d'ensemble – la "Gesamtschau" – sur la future évolution des grands projets ferroviaires. Grâce à ces études, on saura si on a besoin du tunnel du Wisenberg, qui coûte environ 2 milliards de francs, si l'on doit investir prioritairement dans la région de Zurich-Olten-Winterthur, ce qui devrait coûter aussi 2 ou 3 milliards de francs, ou si l'on doit commencer à résoudre les problèmes de capacité sur l'axe est-ouest, en particulier sur le tronçon Genève-Lausanne.

La vue d'ensemble ne peut donc pas être préparée avant la date indiquée par le Conseil fédéral – c'est une date très proche: 2007/08 –, car il faut avoir le temps nécessaire pour mener toutes ces études. Mais il y a encore une autre

AB 2005 N 14 / BO 2005 N 14

raison: en 2007/08, on pourra lier les connaissances acquises par ces études aux connaissances plus précises sur la situation sur le réseau ferroviaire, car à ce moment-là, le tunnel de base du Lötschberg sera en service. On connaîtra aussi les conséquences de "Rail 2000", et le tunnel de base du Saint-Gothard sera creusé à 80 pour cent.





Toutes ces informations donneront la possibilité au Conseil fédéral et au Parlement de décider en connaissance de cause un ordre de priorités dans la réalisation de toutes ces oeuvres importantes pour le futur de la mobilité dans notre pays. Le crédit en discussion aujourd'hui nous donne les moyens financiers pour le faire. Le second problème se rapporte à la question de la variante "montagne longue fermée", qui a été très discutée. Il y a une décision du Conseil fédéral, mais il y a aussi une décision du Parlement. Au mois de juin 2004, le Parlement a confirmé la décision du Conseil fédéral: il a octroyé 100 millions de francs pour un préinvestissement pour un tracé "montagne longue fermée". Ces deux décisions sont à la base de ce message, lequel prévoit 9 millions de francs pour préparer l'avant-projet promis au canton d'Uri. Le canton d'Uri attend cet avant-projet pour décider des plans définitifs pour la partie nord. La suite de la procédure pour cette partie nord est donc étroitement liée à cet avant-projet.

Le raccordement du tunnel de base du Saint-Gothard à la ligne ferroviaire est lié au facteur temps. C'est pour cette raison qu'on doit résoudre le plus rapidement possible la question pour la partie nord, pour faire donc cet avant-projet. Le canton d'Uri attend ici un signal politique. Si on n'accepte pas ici ce crédit d'étude, on peut s'attendre à un allongement du "temps d'acceptation" de la partie nord. Ce délai aurait pour conséquence une augmentation des coûts qui seraient sûrement plus élevés que le coût de l'analyse prévue dans le message. S'il y a un retard dans la décision, on a calculé qu'il y aura une augmentation des coûts d'environ 80 millions de francs, engendrée surtout par le transport et le dépôt du matériel de construction. Donc, l'avant-projet coûte 9 millions de francs. Si l'on renvoie et qu'on ne prend pas de décision aujourd'hui, on va avoir des conséquences d'environ 80 millions de francs. Vous voyez là qu'il n'y a pas de symétrie.

La commission a approuvé l'arrêté 1 par 16 voix contre 6, l'arrêté 2 par 17 voix contre 5.

La proposition de renvoi a été discutée, comme je l'ai dit, et elle a été rejetée par 17 voix contre 7. Je ne peux que vous conseiller de dire non au renvoi.

Ce que demande la minorité Föhn, c'est une mission impossible. Je vous ai déjà dit que pour réaliser la vue d'ensemble, il faut faire les études, et il n'est pas possible de faire les études pour cette année.

**Föhn Peter (V, SZ):** Es ist vieles möglich, Frau Kommissionssprecherin. Zur allgemeinen Klärung: Ich bin nach wie vor für Uri "Berg lang", ich bin aber klar der Meinung, dass dieses Vorprojekt mit dem gesamten Axen- und Felderboden-Projekt parallel zu einer Gesamtschau angegangen werden kann. Wenn ich dem Kommissionsprecher so zugehört habe, darf man sich zu einem so grossen Projekt anscheinend nicht kritisch äussern oder neue Ideen einbringen.

Ich möchte hier einmal mehr betonen: Die SVP hat nicht die Absicht, die Neat zu bodigen, und die SVP hatte diese Absicht auch nie. Wir wollen einzig eine vernünftige und wirtschaftsverträgliche Gesamtlösung. Ansonsten haben die nächsten Generationen gewaltige "versalzene Suppenschüsseln" auszulöffeln. Bei diesem Geschäft geht es einzig um eine Finanzierung von Kapazitätsanalysen auf den Nord-Süd-Achsen sowie um die Finanzierung der Trassensicherung für zurückgestellte Neat-Strecken. Wie schon mehrfach beteuert, beantrage ich – und mit mir die gesamte SVP-Fraktion –, diese Bundesbeschlüsse an den Bundesrat zurückzuweisen, mit dem Auftrag, die Gesamtschau inklusive dieser Kapazitätsanalyse und Trassensicherung zur zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte dem Parlament möglichst sofort vorzulegen. Wenn ich von "möglichst sofort" spreche, dann kann das heuer schon oder spätestens das nächste Jahr geschehen.

Mein Minderheitsantrag bezieht sich auf die Bundesbeschlüsse 1 und 2. Bauen kann man ohne weiteres etappenweise, aber in unserer Verkehrspolitik braucht es endlich ein vernetztes Denken, das heisst, mit anderen Worten, eine Gesamtschau. Das etappenweise Planen führt einzig zu Unsicherheiten und letztendlich zu Mehrkosten. Heute fühlt sich diese Region benachteiligt, morgen glauben sich andere vor den Kopf gestossen usw. Das kann doch so nicht weitergehen. Es muss endlich eine Strategie, eine klare Struktur mit einer anschliessenden Betriebsanalyse auf den Tisch gelegt werden – und dies nicht häppchenweise, sondern für das gesamte schweizerische Schienennetz.

Geben wir dem Bundesrat den Auftrag, sofort einen gesamtschweizerischen Überblick vorzulegen, und zwar in Zusammenarbeit mit der Betreiberin SBB. Es muss nicht eine in jedem Detail und mit jedem Franken belegte Darlegung sein. Es braucht einzig eine einfache Gesamtschau mit entsprechenden Terminierungen. Denn hüben wie drüben, in der Ost-, der West- und der Südschweiz wie in der Zentralschweiz, will man endlich wissen, wohin die verkehrspolitische Reise in der Schweiz führt. Eine Rückweisung könnte heuer schon Klarheit schaffen. Wir müssen mit dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit einzig den Auftrag für eine Gesamtschau erteilen. Vielerorts wird die heutige Verkehrspolitik als Salamtaktik verstanden – respektive eben nicht verstanden –, und man fühlt sich verunsichert. Deshalb gibt es urplötzlich irgendwelche Allianzen, welche einzig aufgrund ihrer Verunsicherung unnötige Schnellschüsse provozieren.

Eine Kapazitätsanalyse ist für unsere Verkehrspolitik auch von grösster Bedeutung, aber einzig ein Teil einer



Gesamtschau. Diese Grundlagen müssen so oder so erarbeitet werden. Die Neat ist und bleibt ein mit dem gesamtschweizerischen Schienennetz vernetztes System. Je länger wir diese Gesamtschau aufschieben und für unser Schienennetz bruchstückweise weitere Kredite bewilligen, desto mehr gefährden wir eine gute Gesamtlösung, weil schon zu viel präjudiziert ist. Vielerorts könnte der Spielraum eng werden. Zumindest das Geld könnte schneller ausgehen, als uns allen lieb ist. Mit ein bisschen gutem Willen kann eine Gesamtschau schon vor dem Jahr 2007 vorgelegt werden. Herr Bundesrat, ich bitte Sie dringend, diesen Überblick noch in Ihrer Amtszeit abschliessend zu behandeln.

Der Minderheitsantrag richtet sich gar nicht gegen eine Kapazitätsanalyse, er richtet sich auch nicht gegen die Trassensicherung; es geht eben einzig um diese schon mehrfach angesprochene Gesamtschau. Für die Unterstützung der Minderheitsanträge zu den Vorlagen 1 und 2 danke ich Ihnen bestens.

**Huber Gabi (RL, UR):** Lieber Kollege Föhn, könnten Sie mir sagen, wie gross denn die Kosteneinsparung wäre, wenn Ihr Rückweisungsantrag in zeitlicher Hinsicht überhaupt durchführbar wäre? So, wie ich Sie verstanden habe, ist das ja Ihr Hauptanliegen: Sie wollen pressieren, Gas geben. Aber die Kapazitätsanalyse und Trassensicherung möchten Sie einfach eingepackt haben in der Gesamtschau. Könnten Sie bitte erläutern, wie gross denn Ihrer Ansicht nach die Kosteneinsparung wäre, wenn dieses Anliegen zeitlich überhaupt durchführbar wäre?

**Föhn Peter (V, SZ):** Frau Huber, es geht in dieser Angelegenheit überhaupt nicht um Kosteneinsparungen; es geht einzig und alleine um präjudizierte Projekte, die wir allenfalls bauen, weil wir eben keinen Gesamtüberblick haben. Ich kann Ihnen nicht sagen, dass es günstiger kommt – es kommt sehr wahrscheinlich überhaupt nicht günstiger. Es kommt einzig darauf an, was, wo und wie wir letztendlich bauen; das ist einzig die Frage. Da müssen wir natürlich all diese Projekte, die jetzt auf dem Tisch liegen, einmal ineinander "lismen" und sie dann gesamtheitlich betrachten und

**AB 2005 N 15 / BO 2005 N 15**

entsprechend vorlegen. Ich glaube, das ist auch im Sinne des Kantons Uri. Ansonsten haben wir dann nämlich in Schwyz und Uri überhaupt nichts, und das wäre für uns fatal. Insbesondere der Regionalverkehr wird uns genommen werden, wenn wir so weitermachen. Das muss ich Ihnen hier schon zum zweiten Mal sagen – wünschte mir aber auch, dass es nicht eintrifft!

**Pedrina Fabio (S, TI):** Parlo a nome del gruppo socialista per portare il sostegno unanime del nostro gruppo all'entrata in materia sui due decreti di cui si compone il messaggio sottopostoci dal Consiglio federale. Mi esprimerò in italiano nella parte introduttiva generale. Bei Bedarf lade ich Sie fast alle ein, die Kopfhörer zu benutzen; es gibt nämlich eine gute Übersetzung. Mi esprimerò poi in lingua tedesca sui dettagli relativi soprattutto al primo decreto sull'analisi delle capacità e sulle conseguenze dell'ipotesi di rigetto caldeggiata dalla minoranza della commissione, costituita solo da membri dell'UDC e dal collega della Lega dei Ticinesi.

Il progetto di legge si compone di due parti: la prima predispose un'analisi delle capacità di trasporto ferroviario sull'asse Nord-Sud finalizzata a precisare i problemi prevedibili e le soluzioni prospettabili. La seconda precocizza l'adozione delle misure necessarie ad assicurare i futuri nuovi traccati per evitare che nel frattempo le superficie interessate vengano destinate ad altri scopi, il che potrebbe compromettere le future opere oppure generare costi supplementari indesiderabili.

Il primo decreto, quello sull'analisi delle capacità ferroviarie, costituisce inoltre una delle premesse conoscitive a livello tecnico e finanziario ai fini dell'elaborazione del progetto di consultazione sullo sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari in Svizzera il cui messaggio è previsto per il 2007/08 – la cosiddetta visione d'insieme, più conosciuta sotto denominazione tedesca di "Gesamtschau".

Va precisato che questi due decreti non comportano direttamente la realizzazione di nuove opere bensì concernono unicamente approfondimenti di studio, in particolare pianificazioni e sondaggi geologici, che costituiranno a loro volta le basi su cui fra pochi anni saremo chiamati ad esprimerci in vista della completazione delle grandi opere ferroviarie.

Ricordo che la politica dei trasporti svizzera decisa e ribadita dal popolo – politica in cui come socialisti ci riconosciamo pienamente – mira ad una mobilità sostenibile di merci e persone in cui sono strumenti cardine la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie e la politica del trasferimento dalla strada alla rotaia. Il messaggio in discussione presenta forti addentellati con il recente messaggio relativo alla modifica del finanziamento dei grandi progetti ferroviari, con i maggiori costi prospettati per Alptransit, con la fattibilità della variante "montagna lunga" nel cantone di Uri e con la verifica delle parti di linea Alptransit tenute in sospenso, quali il tunnel di base dello Zimmerberg e il tunnel dell'Hirzel, e quelle parti che erano state riportate in seconda tappa, fra cui



mi permetto di evidenziare i tratti ticinesi Biasca-Bellinzona e Lugano-Milano, quindi sull'asse del Lötschberg l'adeguamento a doppio binario del nuovo tunnel di base.

Sottolineo che il presente decreto sull'analisi delle capacità si innesta su conoscenze di base dei problemi di capacità in parte già conosciuti. In particolare vedasi lo studio del Politecnico di Zurigo del maggio 2004 e del Comitato del Gottardo del giugno 2004. Questi studi di massima mettono in risalto come nell'orizzonte 2005–2008 sono da prevedere delle strettoie fra Basilea ed Olten, attorno al nodo di Berna e quello di Arth-Goldau, mentre nell'orizzonte 2010–2015 queste strettoie si estenderanno presumibilmente anche sugli assi Olten-Winterthur, Berna-Thun-Soletta-Neuchâtel e attorno agli agglomerati di Bellinzona e Losanna.

Gli approfondimenti sono pertanto indispensabili anche per tener conto dell'articolo 9 del decreto Alptransit che indica come le vie d'accesso ai tunnel di base siano da adeguare in funzione delle necessità prima della messa in esercizio delle nuove gallerie di base. In questo contesto sarà pertanto oggetto di approfondimenti e verifiche la dotazione di infrastrutture ferroviarie, sia a nord delle Alpi, con accenti nei pressi di Basilea e sul progetto di massima della variante urana, come pure a sud delle Alpi, rispondendo in tal modo agli impegni assunti dal Parlamento nel quadro dell'accordo italo-svizzero volto ad assicurare il necessario sviluppo della rete ferroviaria ad alta capacità fra i due Paesi, accordo che era stato approvato dalle Camere durante la sessione di primavera del 2001 svoltasi a Lugano.

In questo contesto saranno oggetto di studio il collegamento Lugano-Chiasso-Milano, per il quale occorrerà forzatamente tener conto della recente decisione delle Ferrovie dello Stato di quadruplicare i binari fra Como e Monza, ed il corridoio Cadenazzo-Luino-Varese, che non dovrà però diventare un doppiopiede del Lötschberg di base.

Solo grazie a questi approfondimenti di studio disporremo delle necessarie valutazioni di ordine economico-finanziario, di esercizio ferroviario e di implicazioni politiche che ci permetteranno, nel 2007 o nel 2008, di operare le debite scelte in relazione alla completazione delle grandi opere ferroviarie e al loro finanziamento. L'opposizione della minoranza Föhn mira semplicemente a far affondare il progetto, ma non riuscirà nel maldestro tentativo.

Nun spreche ich – immer noch im Namen der SP-Fraktion – zu einigen Teilaspekten der Bundesbeschlüsse und werde mich mit folgenden Themenkreisen befassen, die indirekt eine Antwort auf die Scheinalternativstrategie der Minderheit darstellen:

1. Gesamtschau heute beziehungsweise bis 2007.
2. Urner Bergvariante – heute oder nie.
3. Trassensicherung – Folgekosten des Nichtstuns.

Zum ersten Punkt: Wer für eine Gesamtschau in kurzer Frist plädiert wie Kollege Föhn, sollte erkennen, dass es dabei um eine kurzsichtige Gesamtschau geht. Denn mit einer Schnellübung hätte man keine brauchbaren Angaben über eine Neat-Endkostenprognose, die die Überwindung der geologisch kritischen Stellen berücksichtigt. Man hätte keine brauchbaren Angaben über den Spielraum beziehungsweise den fehlenden Spielraum im Rahmen des FinöV-Fonds, über allfällige weitere Kapazitätsengpässe und über Kosten und Prioritäten bei den notwendigen Infrastrukturausbauten auf den Neat-Zulaufstrecken. Eine kurzfristige ist somit auch eine kurzsichtige Gesamtschau – eher ein "Gesamt-Ciao" –, die sehr beschränkt brauchbar ist und uns somit nicht weiterbringt.

Zum zweiten Punkt: In der Kommission wurde es nochmals betont: Der Anschluss des Gotthard-Basistunnels an die Stammlinie ist zeitlich kritisch. Das heisst: Eine Verzögerung wirkt sich direkt auf das Eröffnungsdatum des Basistunnels aus. Gleichwohl versucht die Minderheit, die Urner Bergvariante zu verunmöglichen. Diese ist das Produkt eines lange ausgehandelten Kompromisses, dessen Infragestellung eine Neuauflage des Projektes und Verzögerungen der Inbetriebnahme des Basistunnels von mindestens zwei bis fünf Jahren und entsprechende Folgekosten in Milliardenhöhe mit sich bringen würde. Dies wäre ein weiteres Nebenprodukt der Verzögerungs- beziehungsweise Verhinderungsstrategie, die von der SVP verfolgt wird.

Nach dem Scheitern des Antrages der Minderheit in der letzten Junisession, eine neue Trassenführung, nämlich die altbekannte Seelisbergvariante, wieder auf den Tisch zu bringen, versucht die ehemalige Minderheit nun, auf eine andere Art und Weise den Marschhalt anzuordnen. Das erwartete richtige Signal an die Urner Bevölkerung wird leider auch nicht von der SVP kommen.

Zum dritten Punkt: Trassensicherung – Folgekosten des Nichtstuns. In der Kommission wurde wie folgt informiert: Die Plangenehmigungen im Kanton Uri werden etappiert erteilt. Der Teil Süd ist bereits rechtskräftig, der Teil Nord könnte sich aber verzögern, wenn der Vorlage nicht zugestimmt wird. Je grösser die Verzögerung bis zur Genehmigung des Teils Nord ist, desto höher werden die Kosten für den Bund sein. Die für den Planungskredit beantragten 24 Millionen Franken können bereits durch verhinderte Verzögerungen im Bauprogramm Uri eingespart werden. Es



## AB 2005 N 16 / BO 2005 N 16

geht deshalb netto um 15 Millionen Franken, welche uns nötigenfalls Mehrkosten ersparen werden, falls man präjudizierende Umnutzungen zulassen würde. So bedeutet das Nein der Kommissionsminderheit ein Ja zu mehr Realisierungskosten, was merkwürdig zu sein scheint, aber nur zu sein scheint.

Zusammenfassend drängt sich eine Zustimmung zu den beiden Bundesbeschlüssen erstens auf, weil das Schweizervolk wiederholt die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene beschlossen hat. Dafür müssen jetzt die nötigen Kapazitäten bereitgestellt werden.

Zweitens hat eine ETH-Studie vom letzten Frühling darauf hingewiesen, dass die Kapazitäten für den Güterverkehr bereits heute stellenweise ungenügend sind oder die Grenze der Nachfrage erreicht haben. Insbesondere im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist eine Beseitigung dieser Engpässe dringend; aber auch auf der Gotthardachse bleibt nicht viel Zeit bis zur Neat-Eröffnung.

Drittens verlangt schon der Alptransitbeschluss einen Ausbau der Zulaufstrecken auf die Eröffnung der Neat hin.

Viertens ist die Bergvariante in Uri ein lang erkämpfter Kompromiss. Soll dieser nicht gefährdet und eine Verzögerung vermieden werden, ist die Vorprojektplanung der zwingende nächste Schritt. Dies gibt dem Kanton Uri etwas mehr Gewissheit über seine Zukunft und uns mehr Gewissheit über das Eröffnungsdatum des Gotthard-Basistunnels. Die geballte Alternativstrategie der SVP, die in etwa gleich lautet wie die hier im Rat im Juni 2004 bereits im Rahmen des Neat-Zusatzkredites eingespurte Strategie, würde unerträgliche Verzögerungen und darüber hinaus Folgekosten in der Höhe von mehreren Milliarden Franken nach sich ziehen sowie die Verlagerungspolitik torpedieren.

Aus den obengenannten Gründen lehnt die SP-Fraktion beide Minderheitsanträge ab, weil diese Konsequenzen hätten, die verkehrspolitisch unverantwortlich sowie betriebswirtschaftlich und finanzpolitisch fatal wären.

Stimmen Sie dem unveränderten Entwurf des Bundesrates zu.

**Il presidente** (Janiak Claude, primo vicepresidente): Collega Pedrina, può parlare più spesso in italiano: tutti sembrano capire tutto, non hanno avuto bisogno dell'auricolare; allora vuol dire che tutti capiscono l'italiano.

**Pedrina** Fabio (S, TI): Grazie mille! Spero che anche senza l'auricolare abbiano effettivamente sentito e capito qualcosa.

**Hochreutener** Norbert (C, BE): Eigentlich ist es ja ein kleines Geschäft, über das wir jetzt diskutieren. Es geht um zwei Bundesbeschlüsse. Sie haben es gehört, der eine will 24 Millionen Franken für Planungsstudien. Geplant werden sollen die Anschlüsse im Norden und im Süden der Tunnels und das Vorprojekt Uri "Berg lang". Der zweite Bundesbeschluss beansprucht 15 Millionen Franken, womit den Erstellern der Neat die Möglichkeit gegeben wird, Grundstücke zu erwerben, also die künftigen Trassen zu sichern. Die Kommissionssprecher haben das ja ausführlich erwähnt und im Detail ausgeführt.

Die CVP-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage. Sie ist notwendig für die weitere Planung der Neat. Die Neat wird ja Schritt für Schritt in Etappen gebaut. Bei diesen Studien handelt es sich nun um die Prüfung der nächsten Etappen. Wie gesagt, eigentlich ein kleines Geschäft, aber dieser kleine Schritt, dieser gewissermaßen im Kontext des Ganzen kleine Kredit, gibt uns doch immerhin Gelegenheit, auch ein paar grundsätzliche Fragen anzubringen; das möchte ich jetzt tun.

Wir stehen mitten im Neat-Bau. Gebaut ist ein Teil des Kernstücks, die Tunnels am Gotthard und am Lötschberg. Geplant und beschlossen ist auch ein Teil des südlichen Zubringers zum Gotthard, nämlich der Ceneri. Aber die Neat, das wissen Sie, besteht noch aus weit mehr Teilstrecken, insbesondere dann später auch aus den Zubringern im Norden, einem weiteren Jura-Durchstich beispielsweise. Das alles ist noch offen, wir werden noch x-mal über solche kleinen Teilstücke entscheiden müssen.

Wir stehen nun an einem Punkt, das wurde hier schon mehrmals gesagt, wo sich eine Gesamtschau aufdrängt, und zwar – ich muss es sagen – schneller, als dies der Bundesrat geplant hat. Es gibt die vielen Vorhaben im Zusammenhang mit der Neat, zweite Etappe. Aber ich möchte darüber hinausgehen und auch noch weitere Vorhaben in diese Gesamtschau einbeziehen – Stichworte: "Bahn 2000", zweite Etappe, HGV-Anschlüsse, Beseitigung der Engpässe. Was ist von den Kapazitäten her dringend nötig? Wie steht es mit der Wirtschaftlichkeit neuer Strecken? Fragen über Fragen. Wir müssen wissen, wo wir die Prioritäten setzen wollen. Sollte nicht zum Beispiel der Knoten Zürich, der sich auf die ganze Ost-West-Achse auswirkt, eigentlich vor dem Erstellen der HGV-Anschlüsse ausgebaut werden? Wir werden in dieser Session ja hier und dann im Ständerat etwas anderes beschliessen. Wir werden die HGV-Anschlüsse vorziehen – eigentlich etwas Unlogisches.



Oder wie dringend ist ein neuer Jura-Durchstich für den Güterverkehr als Zubringer zur Neat? Was nützt uns eine Neat mit grossen Kapazitätserweiterungen durch zwei Tunnelröhren, wenn das im Norden, zum Beispiel im Jura, einen Stau für den Güterverkehr bringt? Braucht es nicht den Wisenbergertunnel? Müssen wir hier nicht schneller planen? Überhaupt, wie stellt sich die Frage der Kapazitäten im Güterverkehr, die für die Verlagerungspolitik notwendig sind?

Wir haben ja beschlossen, das Schweizervolk hat beschlossen: Güter sollen via Bahn durch die Schweiz. Aber haben wir genügend Trassen für den Güterverkehr? Müsste nicht eine gewisse Entmischung von Güter- und Personenverkehr angestrebt werden, zum Beispiel mit dem Schwergewicht im Personenverkehr am Gotthard und im Güterverkehr am Lötschberg oder umgekehrt? Die EU setzt im neusten Weissbuch klar auf Trennverkehr, auch in kleinen Ländern. Wir halten immer noch eisern am Mischverkehr fest, obwohl klar ist, dass Trennverkehr weit höhere Kapazitäten bringt. Wir sehen das zum Beispiel in Frankreich.

Wir brauchen zur Entscheidungsfindung eine Gesamtschau – nur sie ermöglicht eine optimale Prioritätensetzung. Die SVP will diese Gesamtschau, aber sie liegt falsch, wenn sie die Vorlage nur deswegen jetzt ablehnt, weil diese Gesamtschau noch nicht vorliegt. Wir von der CVP-Fraktion lehnen deshalb die Rückweisungsanträge ab. Denn genau diese Studien, die wir heute beschliessen, sollen ja einen Teil der Grundlagen für diese Gesamtschau liefern. Sie sind genau dafür nötig. Es ist deshalb unlogisch, wenn die SVP-Fraktion heute beide Bundesbeschlüsse ablehnt. Das ist keine versalzene Suppe und – Herr Föhn – schon gar keine "versalzene Suppenschüssel", wie Sie gesagt haben.

Nun wird auch kritisiert, dass ein Teil dieser 24 Millionen Franken, nämlich 11 Millionen, für die Planung der Variante "Berg lang" in Uri eingesetzt wird. Dazu möchte ich Folgendes sagen: Der Kanton Uri erwartet das von uns. Es handelt sich um eine Art Pfand für die Verfahrensentscheide dieses Kantons; konkreter gesagt: Wenn der Kapazitätsanalyse nicht zugestimmt wird, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Genehmigung für den Teil Nord im Kanton Uri verzögert. Dies würde erheblich mehr als 24 Millionen Franken kosten. Ich habe auch nicht Freude an diesem Ausspielen der Urner Trümpfe, ich gebe das zu. Andererseits verstehe ich die Urner; sie wollen, dass wir die Variante "Berg lang" ernsthaft prüfen und nicht bloss eine Seifenblase zur Beruhigung in die Luft lassen.

Noch ein Gedanke – unsere Fraktion möchte noch auf einen anderen Punkt hinweisen: Zu einer fundierten Analyse der wichtigsten Neat-Strecken gehört auch die Aufbereitung der Situation im Schwyzer Talkessel, den Sie hinter mir sehen. Dort geht ja die Neat auch durch. In der Neat-Botschaft und im Hinblick auf die Abstimmung, die im Jahr 1992 positiv ausging, wurde den Schwyzern eine umweltfreundliche Linie versprochen. Es steht für die CVP-Fraktion ausser Diskussion, dass dieses Versprechen nun zielstrebig evaluiert und umgesetzt werden muss.

AB 2005 N 17 / BO 2005 N 17

**Hollenstein Pia (G, SG):** Es geht in diesen Vorlagen darum, die laufende Entwicklung, die laufende Planung in vernünftigem Rahmen weiterzuführen, sodass schlussendlich die beste, sinnvollste Variante – jene mit den besten Linienführungen – gebaut werden kann. Hier geht es um einen Kredit; die eine Hälfte wird für eine Studie der Variante Uri "Berg lang", die andere Hälfte für Studien langfristiger Projekte eingesetzt. Es soll letztlich die optimale Variante sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr gebaut werden. Dass diese Prüfung etwas kostet, gehört dazu. Wäre alles schon glasklar, würde es diesen Kredit nicht brauchen. Aber dem ist nicht so.

Wir Grünen haben ein Interesse daran, mit dem kleinstmöglichen Aufwand die sinnvollste Variante des Bauprojektes Neat zu verwirklichen. Was wir hier beschliessen, soll finanz-, umwelt- und verkehrspolitisch bestmöglich verwirklicht werden. Dass im Rahmen des Jahrhundertprojektes Neat die nächsten Schritte gut überlegt und geprüft werden, macht Sinn. Die beiden Bundesbeschlüsse zurückzuweisen wäre falsch. Auf die nötige Klärung des wirklichen Bedarfs zu verzichten wäre fahrlässig.

Zur Rentabilität der Neat, die immer wieder als Vorwand hinhalten muss, um den öffentlichen Verkehr zu schwächen und die Verlagerung zu behindern, sei hier gesagt, dass niemand hier im Saal ganz genau weiss, wie und ob die Neat eines Tages rentieren wird. Vielleicht würden wir besser mal zusammen diskutieren, ob denn öffentlicher Verkehr und Transporte mit der Bahn wirklich rentieren müssen. An uns liegt es ja, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, und da haben wir noch eine grosse Aufgabe vor uns. Eines ist aber heute schon gewiss: Ein schlechter öffentlicher Verkehr und eine ungenügende Verlagerung der Güter auf die Schiene führen ins Chaos. Der öffentliche Verkehr und die Verlagerung dürfen uns auch etwas kosten, weil beides sehr wertvoll ist.





Jenen, die den Vorlagen unter dem Vorwand, die versprochene Gesamtschau des Verkehrs müsse zuerst auf den Tisch, nicht zustimmen oder sie zurückweisen wollen, sei gesagt, dass dieses Vorgehen die Gesamtkosten vergrössern würde. Es gilt nun, vorwärts zu machen und nicht mit einer Verzögerungstaktik – wie es die SVP-Fraktion will – gegen die weitere Projektierung anzutreten. Finanziell wäre dies ein Eigengoal. Ob der Regionalverkehr, Herr Föhn, die nötigen Mittel bekommt, ist zu einem wesentlichen Teil auch davon abhängig, ob die SVP-Fraktion in diesem Bereich nicht weiterhin für Kürzungen stimmt.

Herr Föhn, mit Ihrem Rückweisungsantrag stellen Sie sich einmal mehr in die Reihe derer, die permanent die Schiene schlecht reden. Ich frage Sie hier: Wo war Ihr Protest, Ihre Skepsis, als es darum ging, laufend zusätzliche Millionen für neue Nationalstrassenprojekte zu sprechen? Schlussendlich kostet das Nationalstrassennetz rund dreissigmal mehr als ursprünglich vorgegeben.

Bei den vorliegenden Bundesbeschlüssen geht es um mickrige 24 Millionen Franken für eine Kapazitätsanalyse betreffend die Nord-Süd-Achsen und um 15 Millionen für die Trassensicherung. 11 der beantragten 24 Millionen Franken würden für die Ausarbeitung der Linienführung "Berg lang geschlossen" im Kanton Uri verwendet, einschliesslich der notwendigen geologischen Sondierungen. Ich zitiere aus dem Kommissionsprotokoll: "Ferner soll eine fundierte Analyse nach bahnbetrieblichen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten der wichtigsten Neat-Strecken erstellt werden. Auch sollen die Engpässe aufgezeigt und eine Prioritätenliste auf den Nord-Süd-Achsen erstellt werden. Es sollen Verbesserungen zu den Verbindungen mit dem Ausland vorgenommen werden. Es soll auch eine Abstimmung mit den Arbeiten für das Konzept und das Projekt der zweiten Etappe der 'Bahn 2000' vorgenommen werden."

Wir müssen feststellen, dass die nun zu bewilligende Planung einen engen Zusammenhang mit den Verfahren im Kanton Uri hat. Meine Vorredner haben es ausgeführt: Für die Weiterarbeit im Kanton Uri, für eine seriöse Weiterplanung, sind die Kredite bedeutend. Kein anderer Kanton ist solch enormen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Auch die Urnerinnen und Urner haben das Recht, das unerträgliche Mass an Belastungen zu reduzieren. Eine Verzögerung würde beträchtliche Mehrkosten verursachen. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Föhn würde die Suppe versalzen. Wer vernetzt denkt, Herr Föhn, stimmt zu.

Ich bitte Sie im Namen der Grünen, den beiden Beschlusssentwürfen zuzustimmen.

**Aeschbacher Ruedi (E, ZH):** Die Neat ist ein Jahrhundertbauwerk, etwa vergleichbar – wenn man die damaligen Randbedingungen anschaut – mit der Herausforderung des Baus der Gotthard- und der Lötschbergbahn vor 125 Jahren: ambitiös, extraordinär in jeder Hinsicht, hinsichtlich der Bauzeit, hinsichtlich der technischen Anforderungen, aber auch hinsichtlich der Kosten. Solche ausserordentlichen Jahrhundertbauwerke beinhalten aber immer Überraschungen – Überraschungen ebenfalls in jeder Hinsicht: nicht nur geologische Überraschungen, sondern auch Überraschungen bezüglich der Kosten. Die Neat macht hier keine Ausnahme, das ist sozusagen normal.

Mit den beiden Vorlagen sollen nun zwei Kredite freigegeben werden. Der erste Kredit betrifft eine umfassende Auslegeordnung und Grundlagenerarbeitung zur Erstellung einer Gesamtschau: Eine Gesamtschau aller laufenden und geplanten Bahngrossprojekte soll möglich werden. Diese Auslegeordnung soll dann die Grundlage für die politischen Entscheide bilden, zu denen das Parlament nach 2007 und 2008 aufgerufen werden wird.

Ein Detailproblem wird mit diesem ersten Kredit auch noch bearbeitet: Es ist die "Bergvariante Uri lang". Wenn ich von Detailproblem spreche, dann möchte ich das im Rahmen des gesamten Projektes verstanden wissen. Für die Urnerinnen und Urner ist diese Variante kein Detail, sondern etwas, das ihnen sehr wichtig ist. Wir verstehen es auch so, denn Uri ist nahezu ein voll gestopftes "Technorama": Wir haben dort eine Autobahn, wir haben eine Staats-, eine Kantonsstrasse, wir haben daneben Eisenbahnen, und dazu kommen noch verschiedene Stromleitungen. Wir haben dort jede Menge an technischen Installationen, und wir verstehen es sehr gut, wenn die Urner für die Freihaltung eines Teils ihres Talbodens und ihres jetzt noch vorhandenen Landes kämpfen. Wir unterstützen diese "Bergvariante lang", und wir sind auch der Meinung, dass es richtig gewesen ist, dass der Bundesrat auf dieses Anliegen eingetreten ist.

Mit dem zweiten Kredit sollen Trassen gesichert werden. Das ist nicht mehr und nicht weniger als vernünftig. Das soll man jetzt machen und nicht hinterher, wenn es mehr kosten wird.

Aus all diesen Gründen sind wir der Auffassung, dass man den beiden Vorlagen zustimmen soll. Wir lehnen die Rückweisung ab. Der Rückweisungsantrag geht davon aus, dass man innert kürzester Zeit eine solche Gesamtschau erarbeiten könnte. Das ist nicht realistisch. Es fehlen die Grundlagen, und wenn wir entscheiden, wollen wir Grundlagen haben, die nicht nur so über den Daumen gepeilt, sondern tatsächlich gut und verlässlich sind.

Deshalb können wir auf diesen Rückweisungsantrag nicht eintreten – ganz abgesehen davon, dass er für die Entscheide eben nicht ausreichend wäre. Unsere beiden Fraktionskollegen von der EDU sind hingegen



anderer Meinung. Diese Meinung wird nun Markus Wäfler vertreten.

**Wäfler Markus (E, ZH):** Auch die Vertreter der EDU befürworten ein leistungsfähiges, modernes, aber bezahlbares Bahnnetz im Interesse des ganzen Landes. Es geht darum, dass nicht ein einziges überdimensioniertes Mammutprojekt wie die Neat wegen den absehbaren massiven Kosten – insbesondere den Betriebskosten – alle zukünftig verfügbaren finanziellen Ressourcen für den öffentlichen Verkehr auffrisst, ohne dass man es kritisch hinterfragen dürfte. Deshalb unterstützen wir den Rückweisungsantrag der Minderheit Föhn. Aus unserer Sicht ist es aus finanz-, aber auch verkehrspolitischen Gründen unabdingbar, die vom Bundesrat erst für

AB 2005 N 18 / BO 2005 N 18

2007 oder 2008 nach der Eröffnung des Neat-Lötschbergtunnels vorgesehene Gesamtüberprüfung der Bahngrossprojekte vorzuziehen. Anschliessend ist aufgrund der Analyse ein Bauprogramm auf der Basis einer bedarfsgerechten Prioritätenliste zu erstellen und mit einem neuen Bundesbeschluss zu verabschieden. Bis diese Analyse mit Berücksichtigung der analogen Projekte in unseren Nachbarländern aber vorliegt, müssen aus unserer Sicht die Kredite und die Arbeiten an der Gotthard-Neat-Basislinie eingefroren, sistiert werden. Machen wir dies aus irgendwelchen Gründen nicht, so werden wir nach Fertigstellung der heute laufenden Neat-Projekte nicht vor einem Jahrhundertbauwerk stehen, welches allseits Freude bereitet, sondern vor einem Jahrhundert-Milliardendebakel, welches bei Bund und Kantonen finanz- und verkehrspolitische Magenkrämpfe verursachen wird. Dies lässt sich heute noch verhindern oder doch zumindest mildern, wenn wir die Alarmzeichen erkennen und entsprechend handeln.

Wir werden deshalb den Minderheitsantrag unterstützen und bitten Sie, dasselbe zu tun.

**Hegetschweiler Rolf (RL, ZH):** Die FDP-Fraktion stimmt den beiden Kreditanträgen zu, allerdings ohne Begeisterung und mehr unter dem Druck eines weiteren Sachzwanges in der leidigen Kostenentwicklung der Neat. Wir sind keineswegs der Überzeugung, dass diese 39 Millionen Franken im heutigen Zeitpunkt gut und richtig investiert sind. Auch 39 Millionen, Kollege Hochreutener, sind keine Bagatelle. Sie sogar als "mickrig" zu bezeichnen, Frau Hollenstein, finde ich absolut daneben.

Die Vorlage ist im Bericht des Bundesrates über die Mehrkosten der Neat bereits angekündigt worden, und zum Teil ist sie auch Bestandteil der Gesamtsicht über offene Fragen im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung dieser Grossprojekte.

Die Meldungen aus dem Bundesamt für Verkehr bezüglich Kostenentwicklung der Neat sind alarmierend. Alle paar Monate schraubt es die Prognosen für die neue Alpentransversale um einige Hundert Millionen Franken nach oben; Mitte Januar waren es wiederum schätzungsweise 400 bis 500 Millionen mehr – mit Betonung auf "schätzungsweise". Inzwischen rechnen die sogenannten Experten mit Endkosten von 17,2 statt ursprünglich 12,6 Milliarden Franken für den Steuerzahler. Immer gleich klingt auch die Versicherung des Bundes, man werde nun alles unternehmen, um mit konkreten Massnahmen den Aufwärtstrend der mutmasslichen Endkosten zu brechen. Gewirkt haben diese konkreten Massnahmen bisher nicht.

So einfach wie in den letzten Jahren wird das Parlament aber neue Kostenschübe nicht absegnen – wohl weniger, weil die Politiker beim öffentlichen Verkehr tatsächlich sparen wollen, sondern weil die im Lötschberg und im Gotthard verlockten Milliarden nicht mehr für andere Projekte zur Verfügung stehen. Aktuell ist vor allem der Bau der sogenannten HGV-Anschlüsse – also die Verbindungen aus der Schweiz zum Hochleistungsnetz der europäischen Bahnen – betroffen. Ob der Ständerat, der diese Vorlage in der laufenden Session beraten wird, daraus die richtigen Lehren ziehen wird, werden wir noch sehen.

Die Vorlage ist eine eher zufällige und wenig transparente Ansammlung von einzelnen Ausgabeposten. In den 24 Millionen Franken für die Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen beispielsweise sind 11 Millionen Franken für die Ausarbeitung des Vorprojektes für die Linienführung der Variante Uri "Berg lang" reserviert – was mit Kapazitätsanalyse sicher nur am Rande zu tun hat, wenn überhaupt. Auch bei anderen aus diesem Kredit finanzierten Projekten geht es nicht um Kapazitätsfragen, zum Beispiel bei der Analyse der Neat-Strecken nach bahnbetrieblichen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten oder der Finanzierungsmöglichkeit für Ausbauten der Nord-Süd-Achse nach FinöV.

In der Kommission stellte sich einmal mehr die Frage: Braucht es diese Kredite, um dann endlich 2007 die lang versprochene Gesamtschau über die Projekte des öffentlichen Verkehrs präsentieren zu können? Oder müsste wirklich zuerst die Gesamtschau vorliegen, bevor wir laufend neue Kredite bewilligen? Persönlich bin ich klar für die zweite Variante. Mit der praktizierten Salamitaktik wird immer mehr präjudiziert und der finanzielle Spielraum für spätere Projekte immer enger. Insbesondere für HGV, für "Bahn 2000", zweite Etappe, und für die Lösung von Verkehrsproblemen in Agglomerationen wird schliesslich zu wenig Geld zur Verfügung stehen.



Von den Projekten in Genf, Zürich und im Tessin, die nicht über FinöV-Mittel finanziert werden können, ist gar nicht zu reden. Sparsamer Umgang mit knappen Mitteln wäre also angesagt. Diesen Eindruck macht diese Vorlage leider nicht.

Mangels Alternativen wird die FDP-Fraktion aber trotzdem mit grossen Vorbehalten zustimmen.

**Schenk Simon (V, BE):** Die vielen Voten gegen die SVP zeigen irgendwie auf, dass doch eine gewisse Nervosität da ist. Oder vielleicht ist da und dort auch eine innere Stimme, die sagt, dass man auch zu diesen Ausgaben kritische Fragen stellen darf. Ich bin also Sprecher der "Mission impossible", wie es Frau Simone-schi gesagt hat, die versucht, diese "mickrigen" 39 Millionen Franken, wie es Frau Hollenstein gesagt hat, zu verhindern.

Die Kernbotschaft der SVP ist eigentlich bereits im Text der Rückweisungsanträge auf der Fahne enthalten. Es können und dürfen keine neuen Kredite zugunsten der Bahnprojekte gesprochen werden, bevor nicht die per 2007/08 angekündigte Gesamtschau vorliegt. Der im Bundesbeschluss 1 vorgesehene Planungskredit von 24 Millionen Franken ist mehrheitlich unnötig, unseriös und teilweise auch ideologisch. Ich begründe diese Aussage mit sechs Kritikpunkten:

1. Bei einer, wie es formuliert ist, unabhängigen Studie "zur Charakterisierung der Verkehrsverhältnisse" auf der Schiene in den Jahren 2020–2030 würde ich schon im Voraus eine Bank setzen, dass diese Studie ganz im Sinne des Auftraggebers ausfallen wird. Es heisst so schön: "unter Berücksichtigung des Strassen-, Luft- und Wasserverkehrs" in den Jahren 2020–2030. In Tat und Wahrheit dürfte es sich jedoch um eine ideologische Annahme handeln, wonach die Verkehrsverlagerung erfolgreich sei. Entsprechend euphorisch dürften die Prognosen über Verkehrsaufkommen und Wirtschaftlichkeit der erweiterten Infrastruktur ausfallen.
2. Dass auch für das Abstimmen mit dem Konzept und den Projekten der zweiten Etappe der "Bahn 2000" hier weiteres Geld gefordert wird, ist ganz einfach unseriös. Das hätte längst geschehen sollen und müsste in den bereits bewilligten Krediten enthalten sein.
3. Auch der Umstand, dass für das Ausarbeiten eines Vorprojektes für die Neat-Linienführung zusätzliches Geld gefordert wird, ist alles andere als seriös. Das müsste doch in den vom Nationalrat in der Sommersession bewilligten 100 Millionen Franken enthalten sein. Es scheint fast, als wolle man mit dem neu geforderten Kredit die Zustimmung Uris erkaufen.
4. Dass man mit dem Geld neue Planungsstudien und eine Analyse der Verkehrsflüsse auf den Transitachsen von Grenze zu Grenze erstellen will, ist kaum zu glauben. Auch hier ist doch das Resultat schon absehbar. Einerseits hätten doch die Verkehrsflüsse bereits vor dem Volksentscheid zur Neat analysiert sein sollen, um das Projekt überhaupt zu rechtfertigen. Andererseits wird ja ohnehin jährlich über das Verkehrsaufkommen auf den Transitachsen berichtet. Es ist davon auszugehen, dass eine solche Analyse einzig der Begründung neuer Massnahmen zur Verkehrsverlagerung dienen soll.
5. Auch andere Sachen werden aufgezählt, etwa das Aufzeigen von Massnahmen auf den Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes zur weiteren Entwicklung des qualitativen und quantitativen Angebots. Das tönt sehr gut. Das Erstellen einer Prioritätenliste, das Evaluieren von Verbesserungen für Verbindungen mit dem Ausland, das Auswerten von Planungsstudien und Analysen: Das alles darf doch niemals auf einen solchen Zusatzkredit angewiesen sein. All diese Punkte hätten bei einer einigermaßen seriösen Planung doch von allem Anfang an eingeplant

AB 2005 N 19 / BO 2005 N 19

werden sollen. Man weiss nicht erst seit heute, dass man für diese Anliegen zusätzliche Mittel aufwenden muss.

6. Dass jetzt noch neue Prioritätenlisten der auszulösenden Arbeiten erstellt werden sollen und Grundlagen für die Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte erarbeitet werden sollen, ist ein weiteres Zeichen dafür, dass die ganze Planung infrage gestellt werden muss. Bevor über die künftige Entwicklung entschieden werden kann, muss die angekündigte Gesamtschau vorliegen.

Fazit zum Bundesbeschluss 1: Der Kredit von 24 Millionen Franken ist abzulehnen, weil die damit finanzierten Arbeiten nur eine Grundlage für die Gesamtschau darstellen. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass diese Gesamtschau in der vorliegenden Botschaft schon als "Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte" bezeichnet wird. Damit wird der ursprüngliche Sinn der Gesamtschau bereits zum Voraus in eine falsche Richtung gelenkt.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag der Minderheit zu unterstützen.

Auch dem im Bundesbeschluss 2 geforderten Kredit von 15 Millionen Franken steht die SVP-Fraktion ablehnend gegenüber. Die mit diesem Geld vorgesehene Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestell-



ten Neat-Strecken ist unsinnig, solange die Gesamtschau nicht vorliegt. Es kann doch nicht sein, dass wir heute schon Geld sprechen für den Landerwerb zum Ausbau von Strecken, von denen wir noch gar nicht sicher sind, ob und wann sie überhaupt gebaut werden. Dieser Kredit würde präjudizierend wirken, und es ist ganz einfach unsinnig, diesen Landerwerb zu realisieren, bevor die Gesamtschau in dieser Angelegenheit vorliegt.

Deshalb lautet das Fazit, dass auch der Kredit zum Bundesbeschluss 2 abzulehnen ist, solange keine Gesamtschau vorliegt und unklar ist, welche Zulaufstrecken ausgebaut werden sollen.

Alles in allem sollen mit diesen Krediten lediglich Präjudizien im Hinblick auf die Gesamtschau geschaffen werden. Die Botschaft stellt also nur eine Weiterführung der bekannten, schon früher erwähnten Salomitaktik dar.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, auch hier den Rückweisungsantrag der Minderheit zu unterstützen. Abschliessend stelle ich im Namen der SVP-Fraktion noch die folgenden Forderungen auf:

Eine Gesamtschau muss unverzüglich vorgelegt werden. Sie ist die Grundlage für jede weitere Entscheidung. Wird die Gesamtschau erst 2007 vorgelegt, ist es zu spät, weil dann viele Präjudizien bereits geschaffen sind. Die Gesamtschau kann durchaus auch in Form eines Entwurfes vorgelegt werden, bevor sie in die Vernehmlassung geht. Wichtig ist vor allem, dass Kommissionsmitglieder und Parlamentarier wissen, wohin das gesamte Projekt steuert. Die Gesamtschau muss eine Langfristplanung beinhalten, damit die Folgen des Neat-Projektes bzw. der Eisenbahn-Grossprojekte abgeschätzt werden und Entscheide auf einer seriösen Grundlage erfolgen können. Dazu gehört auch die Beurteilung der finanziellen Situation.

Die Gesamtschau muss auch eine Prioritätenordnung enthalten. Sie trennt das Notwendige vom Wünschenswerten. Letztlich muss sichergestellt werden, dass das Konzept Neat funktioniert, wenn der Betrieb aufgenommen wird. Die Eisenbahn-Grossprojekte müssen auch im Hinblick auf die Finanzierung dem Prinzip der Nachhaltigkeit folgen: Der Franken muss dort investiert werden, wo der grösste Nutzen resultiert. Bei der Gesamtschau kann es sich nicht um eine Auflistung dessen handeln, was man in Zukunft noch alles machen könnte. Sie soll den dringenden Handlungsbedarf im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Neat aufzeigen. Mit den Rückweisungsanträgen können wir die Weichen noch richtig stellen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Das Wesen der beiden Vorlagen ist Ihnen durch die Berichterstatterin und den Berichterstatter ausführlich erklärt worden. Ich möchte mich eigentlich dazu nicht mehr äussern, weil das so weit klar ist – auch einzelne Votanten haben nochmals erklärend dazu Stellung genommen –, ausser vielleicht zu zwei Punkten, die Herr Schenk jetzt angesprochen hat.

Zunächst: Was die Variante "Berg lang" im Kanton Uri angeht, hat Herr Schenk gesagt, man könnte eigentlich die Planung dieser Variante vom Betrag von 100 Millionen Franken bezahlen, die das Parlament damals für den Abzweiger reserviert habe. Das ist eine Folge der Kontentrennung, die wir hier befolgen. Wir haben übrigens für die Abzweigung damals wohl einen Kredit von 100 Millionen Franken vorgesehen, aber der Betrag dieses Kredits ist bereits weit heruntergekommen; wir können dasselbe viel billiger machen. Ich möchte damit nur unterstreichen, dass wir uns in diesen Fragen immer wieder bemühen, das Ganze so günstig wie möglich zu machen. Aber Sie als Parlament sollen die Möglichkeit haben, über die Frage, ob die Variante "Berg lang" in Planung geht, separat zu beschliessen. Sie würden sonst doch sagen, wir hätten Ihnen hier eine Möglichkeit der parlamentarischen Mitsprache entzogen.

Die zweite Bemerkung, die Herr Schenk jetzt zu den Beschlüssen selbst gemacht hat, ist die, dass durch die Trassensicherung Präjudizien geschaffen werden. Ja, das stimmt sogar in einem gewissen Sinne. Aber denken Sie jetzt zum Beispiel an die Vorlage Hochgeschwindigkeitsanschlüsse! Hier ist Ihr Rat, der Nationalrat, weit, weit über das hinausgegangen, was der Bundesrat wollte. Es ist jetzt umstritten. Der Ständerat will viel weniger, es wird zu einem Differenzbereinigungsverfahren kommen.

Was würden Sie sagen, wenn wir den Willen dieses Parlamentes insofern präjudizieren würden, dass wir diese Trassen nicht sichern, indem wir es zulassen würden, dass Landstriche, die für einen solchen Anschluss vorgesehen sind, jetzt irgendwie mit Einfamilienhäuschen überbaut würden, sodass man danach die Trassen nicht mehr bauen kann? Das wäre ja auch ein Präjudiz, aber gegen den Willen des Parlamentes. Das heisst, wenn das Parlament dereinst auf gewisse Strecken definitiv verzichtet, dann kann diese Sicherung wieder aufgegeben werden. Es geht um ein Präjudiz, aber das ist ein Präjudiz, damit Sie alles in der Hand haben, um dann später frei entscheiden zu können.

Im Übrigen möchte ich mich auf den einzigen Streitpunkt dieser Debatte, nämlich auf die Rückweisungsanträge der Minderheit Föhn, konzentrieren.

Es ist eben gerade das Wesen der Kapazitätsanalyse, dass gewisse Studien gemacht werden müssen. Wenn wir zum Beispiel zum Bypass Basel – einem Phänomen, das vor allem die Bevölkerung in Muttenz sehr be-



schäftigt – hier verbindlich Stellung nehmen wollen, dann müssen wir diese Kapazitätsanalyse zuerst gemacht haben. Oder Domodossola, Bellinzona, Luino, Lugano: Wir müssen diese Studien zuerst gemacht haben. Deswegen wollen wir diese Analyse durchführen können. Es geht ganz generell um Engpässe auf der Nord-Süd-Achse; es geht also bei der Neat auch um den Zimmerberg-Basistunnel, es geht um den Hirzeltunnel. Das sind Tunnels, die hier im Parlament sehr umstritten gewesen sind. Es geht um die zweite Etappe von "Bahn 2000", es geht um die zweite Phase der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, so es dann zu einer Differenz zu Ihrem Beschluss kommt. Sonst gibt es keine zweite Phase mehr, sondern Sie hätten sämtliche Möglichkeiten schon ausgeschöpft, wenn es bei Ihrem Beschluss bleiben würde. Es geht jetzt auch noch um Einzelprojekte, sofern diese nicht anderweitig finanziert werden können, also zum Beispiel um Genf-Eaux Vives-Annemasse (Ceva), Stabio-Arcisate, den Tiefbahnhof Zürich oder um den Wisenbergtunnel, um den sich sehr viele aktiv kümmern.

Nun ist es das Ziel, festzulegen, welche Projekte mit den im FinöV-Fonds verbleibenden Mitteln vorgesehen werden könnten. Sie sollen auch insofern realistisch sein, als Sie sehen müssen: Aus dem FinöV-Fonds werden frühestens ab dem Zeitraum 2011 wieder Mittel zur Verfügung stehen. Was nützt es, diese Gesamtschau dermassen schnell zu haben, wenn vorher ohnehin nichts für weitere Projekte verwendet werden könnte?

**AB 2005 N 20 / BO 2005 N 20**

Der Minderheitsantrag Föhn will nun das Ganze subito, er will eine sehr rasche Gangart. Das würde aber heissen, dass dieser Beschluss hier zurückgewiesen würde, dass man das Geld für die Kapazitätsanalyse eben gerade nicht hätte. Insofern nehme ich davon Kenntnis, Herr Föhn, dass Sie zumindest eine Brücke gebaut haben, dass das jetzt noch etwas länger gehen kann. Sie haben nämlich gesagt, man solle doch bitte diese Gesamtschau machen, solange ich noch Bundesrat sei. Damit gehen Sie aber weit über das Ziel des Bundesrates und des Ständerates hinaus.

So würde ich sagen: Lassen wir's beim Kompromiss, den Ihnen die Mehrheit der Kommission beantragt.

**Cathomas Sep (C, GR):** Ich habe eine Frage: Im Zusammenhang mit der Botschaft werden auch verschiedene Vorstösse abgeschrieben. Davon betroffen ist auch ein Postulat der ständerätlichen KVF, mit dem der Bundesrat beauftragt wurde, eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Nachhaltigkeitsbeurteilung der Porta Alpina vorzunehmen. Der Ständerat und der Bundesrat haben diesem Postulat zugestimmt, und jetzt wird dieses Postulat gemäss Botschaft abgeschrieben. Meine Frage: Ist dieser Bericht erarbeitet worden, und ist dieser Bericht auch der ständerätlichen KVF abgegeben worden? Wenn ja, wie gedenkt der Bundesrat in der Sache Porta Alpina weiterzufahren? Wenn das nicht gemacht wurde, stelle ich die Frage: Warum soll dann dieses Postulat abgeschrieben werden?

**Leuenberger Moritz, Bundesrat:** Herr Cathomas, der Schlussbericht, den Sie erwähnen, liegt seit Dezember 2004 vor. Ich weiss auch, dass er den Kommissionen noch nicht ausgehändigt worden ist, aber er liegt seit Dezember 2004 vor. Der Ständerat will dieses Postulat nicht abschreiben, und der Bundesrat ist damit einverstanden, dass es nicht abgeschrieben wird, und zwar aus folgendem Grund: Der rein verkehrstechnische Aspekt – die Geschwindigkeit und das Anbinden des Anschlusses Nord-Süd durch die Schweiz hindurch auf dem Transitwege – würde eigentlich gegen diese Porta Alpina sprechen. Aber ich habe mir dann gesagt, in regionalpolitischer Hinsicht wäre das doch ein so interessantes Projekt, dass es gründlich und nicht nur aus verkehrstechnischer, sondern eben auch aus regionalwirtschaftspolitischer Sicht geprüft werden müsste. Ich habe im Sinn, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, an welcher das Bundesamt für Raumentwicklung, dann aber auch das Volkswirtschaftsdepartement mit seinen Spezialisten zur Regionalpolitik beteiligt sein sollen. Dann werden wir das einmal genau evaluieren. Damit kann ich Ihnen noch keine Garantie geben, dass das dann kommt. Es sind verschiedene Fragen, die zu prüfen wären, aber es täte mir Leid, dieses interessante Projekt jetzt einfach schon zu beerdigen.

**Präsident (Janiak Claude, erster Vizepräsident):** Ich kann die Kollegen beruhigen: Wir werden hier nicht über das Postulat des Ständerates abstimmen, denn das ist nicht Gegenstand der Debatte.

**Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission:** Ich möchte nur kurz zwei, drei Bemerkungen machen. Zunächst: Die entscheidende Frage hat Frau Huber an Herrn Föhn gestellt, nämlich, was sein Rückweisungsantrag finanziell bringen soll. Er hat klar geantwortet, dass diese Rückweisung finanziell nichts bringt. Das ist für eine finanzpolitisch engagierte Fraktion erstaunlich! Aber dieser Antrag ist auch verkehrspolitisch nicht sinnvoll. Warum? Weil es nicht möglich ist, eine fundierte verkehrspolitische Gesamtschau in diesem oder im



nächsten Jahr zu machen, weil eben die Grundlagen dafür erarbeitet werden müssen. Es macht also keinen Sinn, zu verlangen – was u. a. auch Herr Schenk gefordert hat –, dass alles, was dort drinstehen müsse, noch in diesem Jahr vorgelegt werden müsse. Das ist nicht sinnvoll, weil es nicht möglich ist; deshalb ist es nicht seriös.

Herr Schenk hat noch etwas gesagt, und dazu mache ich meine zweite Bemerkung. Er sagte, man hätte doch das alles schon viel früher, schon vor fünfzehn Jahren, untersuchen müssen. Das hat man auch getan, aber ich habe das Problem schon am Anfang meines Votums aufzuzeigen versucht: Solche Jahrhundertprojekte haben eine Laufzeit von zehn, zwanzig und mehr Jahren. Wenn Sie heute zum Beispiel eine Analyse von 1990 nehmen und sagen, das sollte eigentlich genügen und das hätte man dort alles sehen sollen, so wissen alle hier im Saal, dass das gar nicht möglich ist. Deshalb muss man von den heutigen Gegebenheiten her und von der Situation aus, die 2007 dann wirklich vorliegt, wenn der Gotthardtunnel zu drei Vierteln oder noch mehr ausgebrochen ist, sagen, was jetzt möglich und sinnvoll ist, wo die Engpässe und die Probleme liegen und mit welchen Prioritäten man sie lösen kann. Das ist der Sinn dieser Übung. Aber zu sagen, man hätte das alles schon weiss ich wann machen sollen, das glauben Sie ja selber nicht, denn das ist nicht möglich!

Noch etwas zu Herrn Föhn: Sie haben hier mehrmals beteuert, dass es Ihnen gar nicht darum gehe, die Neat irgendwie zu verzögern, zu blockieren oder zu bodigen. Aber, Herr Föhn, das ist der Effekt all Ihrer Anträge, die Sie mit schöner Regelmässigkeit bei jeder Vorlage und bei jeder Volksabstimmung einbringen. Sie sind immer gegen das, was jetzt gerade vorliegt, und wollen immer etwas anderes. Wenn man Ihnen gefolgt wäre, hätte man gar nichts; das ist der Punkt!

**Simoneschi-Cortesi** Chiara (C, TI), pour la commission: Je pense que je dois donner des réponses, par exemple à Monsieur Föhn. Je me répète: c'est une mission impossible de demander le renvoi de crédits qui servent à étudier une chose que vous demandez tout de suite. C'est impossible! C'est une contradiction si grande que c'est une mission impossible.

Je pense qu'il est important de souligner que la question de la rentabilité économique, qui a été soulevée par Madame Hollenstein, est un des aspects que le crédit approprié va permettre d'étudier. On étudie le tracé, l'exploitation, mais on étudie aussi la rentabilité économique. Il est très important de le faire, parce que les experts entendus par la commission ont montré, pour le transport des marchandises, ce qui allait se passer avec la mise en service du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg: on aura un abaissement des coûts du transport des marchandises de 7 à 8 pour cent. Que va-t-il se passer avec la mise en service des tunnels de base du Gothard et du Monte Ceneri? On aura un grand saut; on aura des coûts qui seront inférieurs de 20 à 25 pour cent pour le transport des marchandises. Cela veut dire qu'il y aura une grande rentabilité économique. Mais comme il y aura une grande rentabilité économique, on devra aussi étudier la situation là où il y a maintenant déjà des goulets d'étranglement, car ils seront encore plus gênants à l'avenir. Sûrement qu'on devra regarder au sud du tunnel de base du Gothard, entre Biasca et Bellinzone, et aussi au nord entre Zoug, Arth-Goldau et Erstfeld. Mais on devra regarder aussi de Bâle jusqu'à Arth-Goldau.

A Monsieur Hegetschweiler, je voulais dire qu'on ne doit pas toujours répéter qu'on fait trop de trous dans le financement d'Alptransit. On fait craindre qu'il n'y aura plus d'argent. Les coûts prévisionnels d'Alptransit ont été étudiés à la fin des années 1990, mais ce sont des estimations, avec une approximation de 20 à 25 pour cent. Maintenant qu'on est en train de planifier, et puis de construire, les coûts deviennent toujours plus réels. Ce n'est donc pas vrai qu'on a des surcoûts parce qu'on fait des choses où on investit de l'argent là où on ne devrait pas, mais parce que les coûts deviennent toujours plus précis.

Et enfin, je voudrais répondre à Monsieur Schenk que je ne vois rien d'idéologique dans la liste des dépenses qu'on veut faire avec les 24 millions de francs. Ceux-ci incluent 11 millions de francs pour l'avant-projet dans le canton d'Uri, et pour le reste, vous trouverez dans le message toute la liste des études planifiées. Je ne pense pas qu'il y ait des préjugés idéologiques.

AB 2005 N 21 / BO 2005 N 21

Contrairement à ce qu'a dit Monsieur Schenk, on ne veut pas dépenser de l'argent pour des choses qu'on ne doit peut-être pas faire. Nous avons reçu deux ou trois fois du peuple le mandat de construire des NLFA qui vont de frontière à frontière; c'est un chemin de fer de plaine. On a des accords internationaux, donc on doit se raccorder aux lignes à grande vitesse des autres pays. On doit faire le transfert des marchandises de la route au rail et on doit protéger les gens du bruit. C'est inscrit dans la Constitution, ce n'est pas un choix idéologique, et je pense qu'il est juste maintenant de donner cet argent pour faire ces études.

Je vous prie donc de voter ces deux crédits.



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

**Präsident** (Janiak Claude, erster Vizepräsident): Zu beiden Vorlagen liegt ein Rückweisungsantrag der Minderheit Föhn vor. Ich gehe davon aus, dass Herr Föhn einverstanden ist, wenn wir eine einzige Abstimmung durchführen. – Er ist damit einverstanden.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit .... 42 Stimmen  
Dagegen .... 118 Stimmen

**Präsident** (Janiak Claude, erster Vizepräsident): Bevor wir zur Detailberatung kommen, möchte ich Ihre zahlreiche Präsenz dazu benützen, um zwei Kolleginnen zum Geburtstag zu gratulieren. Zuerst möchte ich meiner Baselbieter Kollegin Maya Graf alles Gute zum Geburtstag wünschen. (*Beifall*)

Bei der zweiten Kollegin bin ich etwas in Verlegenheit: Sie ist in einem Schaltjahr geboren und hat eigentlich am 29. Februar Geburtstag. Ich bin mir nicht so sicher, ob ich ihr heute gratulieren soll, aber wenn ich es erst morgen mache, bin ich zu spät. Ich gratuliere somit Frau Huber heute zum Geburtstag und hoffe, dass sie sich vorhin bei ihrem Sturz nicht wehgetan hat. (*Beifall*)

## **1. Bundesbeschluss über einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes**

### **1. Arrêté fédéral relatif à un crédit pour l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 04.057/1772)

Für Annahme des Entwurfes .... 117 Stimmen

Dagegen .... 43 Stimmen

## **2. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Trassensicherung für die zurückgestellten Neat-Strecken**

### **2. Arrêté fédéral sur le financement de l'acquisition des terrains pour le tracé des tronçons NLFA reportés**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral



*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 04.057/1773)

Für Annahme des Entwurfes .... 119 Stimmen

Dagegen .... 41 Stimmen

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse  
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Antrag der Kommission*

Die Postulate 00.3041 und 01.3192 nicht abschreiben

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires  
selon lettre aux Chambres fédérales

*Proposition de la commission*

Ne pas classer les postulats 00.3041 et 01.3192

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission*

*Adopté selon la proposition de la commission*