

CH_VB 20026051 vom 20. September 1995

Bundesverwaltung, 1995-09-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20026051__td_

FR: CH_VB 20026051 du 20 septembre 1995

IT: CH_VB 20026051 del 20 settembre 1995

Erwägungen

E. 20

septembre 1995 der Gotthard ein Kernprojekt für die Neat. Dort brauchen wir die Gelder vor allem für den Zwischenangriff Sedrun. Dass der Ständerat Gelder für den Lötschberg aufgestockt hat, war ein rein politischer Entscheid, und zwar ein politischer Entscheid, der auf der Fehleinschätzung des ursprünglichen Projektes basiert. Das stimmt, Herr Schmidhalter, auch wenn Sie den Kopf schütteln. Das ist ein rein politischer Entscheid. Finanziell ist dieser Entscheid nicht richtig. Weil wir für dieses Neat-Projekt im nächsten Jahr für die Volksabstimmung dringend Glaubwürdigkeit brauchen, bitten wir mit diesem Minderheitsantrag, nur dort Gelder freizugeben, von denen wir heute schon wissen, egal bei welcher Variante der Bundesrat und wir im Parlament zu einer Mehrheit gelangen, dass sie wirklich benötigt werden. Was mit dem Lötschberg passiert, ob er einspurig gebaut wird oder erst zu einem späteren Zeitpunkt über eine Etappierung zweispurig, das ist heute noch nicht entschieden. Darum dieser Minderheitsantrag, der nur die Gelder für den Gotthard berücksichtigt. Ich möchte Sie bitten, diesem Minderheitsantrag zu folgen. Wenn wir nämlich dem Beschluss des Ständerates folgen, fördern wir einmal mehr die Unsicherheit. Wir unterstützen noch den Glauben, dass beide Projekte in der alten Version gebaut werden. Ich bin der Meinung, dass es aus politischen Überlegungen nicht sinnvoll ist, diese Variante weiter zu unterstützen. In diesem Sinne bitte ich Sie, unserem Minderheitsantrag zu folgen und nur die Gelder für den Gotthard freizugeben. Der Bundesrat hat die Möglichkeit, nach dem Variantenentscheid auf den Lötschberg zurückzukommen, wenn das politisch und finanzpolitisch dann noch wünschenswert und notwendig ist. Vollmer Peter (S, BE): Frau Diener hat mich jetzt sehr frontal angegriffen wegen den Bemerkungen, die ich gemacht habe im Zusammenhang mit der Position der Grünen zur Neat. Frau Diener, ich möchte nicht polemisch sein, aber bleiben wir doch bei den Fakten! Stehen Sie doch dazu, dass die Grünen damals die Neat abgelehnt haben. Und sie haben damals die Neat vor allem aus einem Grund abgelehnt: Weil im Neat-Beschluss keine verbindliche Bestimmung enthalten war, dass der Verkehr von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden muss. Aber diese verbindliche Bestimmung haben wir mit der Annahme der Alpen-Initiative heute sogar in der Verfassung. Damit ist dieses Hauptargument vom Tisch, und Sie müssen verständlicherweise, wenn Sie gegen die Neat sind, neue Argumente suchen. Nun haben Sie sie in dieser Finanzierungsfrage gefunden. Wir wehren uns nicht gegen die Überprüfung der Finanzierung. Kein einziger Redner hier im Rat hat das getan. Wir möchten aber nicht Vorentscheide fällen, bevor wir aufgrund der Vernehmlassung der Arbeitsgruppe Friedli/Gygi wissen, was wir uns effektiv leisten können und wie wir das finanzieren müssen. Daraus jetzt eine Grundsatzfrage zu machen für oder gegen die Neat ist völlig daneben. Ich möchte mich von diesem Votum in aller Form distanzieren. Friderici Charles (L, VD): Tout d'abord, Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez dit tout à l'heure, dans votre réponse, que certains prétendaient que le Parlement et le

Conseil fédéral avaient menti sur les montants annoncés concernant les NLFA, et également sur la rentabilité: j'aimerais vous reprendre sur ce point. Effectivement, le Parlement et le Conseil fédéral ont menti. En 1990, dans la salle des Pas Perdus, ici, un directeur général des chemins de fer me disait personnellement que jamais les chemins de fer et le Berne-Loetschberg-Simplon auraient la possibilité de payer le premier franc des intérêts. Il faut donc arrêter de camoufler la vérité. Ce matin, en lisant «Le Nouveau Quotidien», je suis tombé sur l'article de M. Jacques Pilet, son rédacteur en chef. J'ai cru qu'il avait une journée d'avance puisqu'il parlait des gaspillages qui continuent. Non! Il parlait des grands chantiers qu'il y a en Suisse romande ou qu'il y a eu dernièrement, et il citait notamment des gaspillages qui ont eu lieu dans trois chantiers qui touchaient directement aux transports publics: 1er exemple: 27 millions de francs pour une halte de la «brouette» d'Echallens; 2e exemple: 144 millions de francs pour un atelier-dépôt de bus à Lausanne; 3e exemple: 218 millions de francs pour un même dépôt de bus à Genève. Dans ces dépôts, la place de réparation pour les bus coûte à peu près dix fois plus que chez des importateurs privés dont c'est pourtant la vitrine extérieure pour leurs clients. M. Jacques Pilet terminait son article en disant que «les gaspillages n'en finissent pas d'assombrir notre avenir». Je crois que le moment est venu de choisir une solution. J'ai fait une proposition pour accorder 285 millions de francs de crédit pour les travaux de sondage au Loetschberg. Pourquoi? Parce que contrairement à la solution prévue par le Conseil fédéral, qui voudrait faire du Loetschberg un axe de transit des personnes, je prétends que cet axe de transit serait le meilleur moyen de séparer les courants de trafic et d'utiliser au contraire le Loetschberg pour un axe de transit des marchandises. En effet, l'axe de transit des personnes peut rester pendant quelques années encore, voire quelques décennies, l'axe du Gothard. Par la suite, et avec l'évolution des techniques de transports, je crois que nous aurons la possibilité de construire la croix de Swissmetro et, à ce moment-là, l'axe de transit de personnes sera véritablement l'axe du Gothard. Quels sont les avantages du Loetschberg par rapport au Gothard? 1. La géologie. En effet, le massif du Loetschberg est beaucoup mieux connu et il y aura beaucoup moins de surprises que sur l'axe du Gothard. Exemple: les sondages que nous faisons actuellement dans la dépression de Piora, où un rapport d'expertise dit notamment: «En réalité, nous espérons ne pas trouver ce que nous cherchons du fait de la complexité des travaux engendrés par cette faille de Piora.» Il y a d'autres failles encore à la jonction du massif du Gothard et du massif de l'Aar. 2. La topographie. L'axe du Loetschberg-Simplon est construit à l'endroit où les Alpes sont le plus étroites, ceci d'autant plus qu'il y a la possibilité de construire le tunnel en deux étapes, le premier étant le tunnel du Loetschberg, le second celui du Simplon. C'est une facilité que nous accorde la topographie de cet endroit. 3. L'accueil favorable par les populations qui sont touchées par le trafic de transit. Sur l'axe du Gothard, il y a beaucoup plus de résistance. Rappelons que le canton d'Uri est le seul canton de Suisse qui a refusé le projet des NLFA. 4. Enfin, et c'est pour nous heureusement un avantage de poids - le Loetschberg est également l'axe qui serait le plus avantageux à la construction. Bien entendu, certains d'entre nous ont relevé que l'accès sud du Loetschberg, ou plutôt l'accès sud du Simplon, présentait un certain nombre d'inconvénients. Ils se sont bien gardés de relever que l'accès sud du Gothard présentait des inconvénients encore beaucoup plus importants que celui de la région de Domodossola. Maintenant, il y a une promesse, - mais je sais que le Conseil fédéral et les Chambres ont l'habitude de faire des promesses pour ne pas les tenir -, la promesse que nous avons faite au peuple valaisan au moment où les Chambres ont refusé de créer le tunnel du Rawil. En effet, le tunnel du Loetschberg a

toujours été présenté comme une solution de rechange au tunnel du Rawil, raison pour laquelle d'ailleurs les associations routières avaient accepté un financement à hauteur de

E. 25

pour cent. Il faudrait sans doute remettre ce financement des nouvelles transversales ferroviaires alpines en question si nous abandonnions le tunnel du Loetschberg. Le groupe libéral soutiendra donc cette proposition et je vous invite également à soutenir la demande de crédit de 285 millions de francs pour les travaux de sondage au tunnel du Loetschberg.

20. September 1995 N 1819 Neat. Zweiter Verpflichtungskredit Thür Hanspeter (G, AG): Ich muss das Pingpong mit Herrn Vollmer fortsetzen. Ihre Unbelehrbarkeit ist langsam mühsam und ärgerlich. Ich bitte Sie, das Dossier etwas besser zu studieren, wenn Sie so vollmundig daherkommen. Wenn Sie das getan hätten, dann wüssten Sie, dass die Grünen in der Neat-Abstimmung immer drei Punkte in den Vordergrund gerückt haben: 1. Wir haben die Finanzierung in Frage gestellt, das können Sie nachlesen; 2. wir haben wegen Überkapazität die Redimensionierung verlangt, auch das können Sie nachlesen; 3. wir haben, das haben Sie jetzt erwähnt, von der Umlagerung gesprochen. Das sind die Fakten. Ich bitte Sie, sie endlich einmal zur Kenntnis zu nehmen und uns nicht mit ewigen Predigten zu langweilen. Ich komme zum Minderheitsantrag Diener: Es geht um einen Vorentscheid zugunsten einer Etappierung. Darum werden wir nicht herumkommen. Es geht darum, ob wir rechtzeitig bereit sind, Mass zu halten. Wo es hinführt, wenn wir das nicht tun, das lehrt uns die Geschichte der Eurotunnel AG; Herr Wiederkehr hat diese Firma heute schon erwähnt. Sie war in den letzten Tagen in den Schlagzeilen, weil sie vor dem Bankrott steht und die Aktienkurse zusammengebrochen sind. Wir erinnern uns, wie diese Firma beim ersten Spatenstich 1986 von Premierministerin Margaret Thatcher angepriesen worden ist. Sie sprach damals von «der glänzenden Erfolgsstory des freien Unternehmertums». Nun denke ich, wäre es Zeit, etwas einzuhalten und nachzudenken. Es gibt nämlich Parallelen, Herr Bundesrat Ogi, zu dieser Erfolgsstory in England. Sie haben unsere Neat mit ähnlichen Bildern angepriesen. Sie erinnern sich sicher noch, wenn Sie dieses dicke Buch wieder einmal durchlesen, das Sie uns vorhin gezeigt haben. Ich möchte, dass Sie wenigstens an der glänzenden Erfolgsstory des Eurotunnels teilhaben können. Ich möchte, dass Sie sich an dieser Gesellschaft beteiligen. Ich habe zu diesem Zwecke einige Eurotunnelaktien gekauft, speziell für Sie, damit Sie sich beteiligen können. Ich verbinde dieses Geschenk mit einer Hoffnung: Ich hoffe, dass Sie an dieser Aktie in Zukunft Mass nehmen, wenn Sie mit Ihren Neat-Visionen die Bodenhaftung verlieren. Ich schlage Ihnen vor, dass Sie in Zukunft immer dann, wenn grosse Investitionen zur Diskussion stehen, den Aktienkurs konsultieren. Ich bin sicher, dass Sie diese Information davor bewahren wird, in Zukunft unvernünftige Investitionen zu tätigen. Jedenfalls ist das die Hoffnung der grünen Fraktion. In diesem Sinn bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Diener zu unterstützen. Le président: Les groupes radical-démocratique, démocrate-chrétien et socialiste communiquent qu'ils soutiendront la majorité. Wiederkehr Roland (U, ZH): Nun erhält also jeder sein Zückerchen, Herr Bundesrat Ogi ein paar wertlose Aktien, andere einen Tunnel. Das ist gut schweizerisch: Lötschberg und Gotthard. Wir Unabhängigen haben auch in dieser Frage den Vorteil, dass wir auf keine falschen Rücksichten achten müssen. Wir waren seit Beginn der Diskussion immer für nur eine Transversale, und zwar dort, wo es Sinn macht: am Gotthard. Uns wenigstens kann Herr Vollmer nicht vorwerfen, dass wir früher nie für eine Neat gewesen wären. Wir waren immer für eine Neat, aber für das, was vernünftig ist, und das heisst: nur für den Gotthard. Deshalb beantragen wir Ihnen, nur

diese 570 Millionen Franken zu bewilligen. Maspoli Flavio (D, TI): Es ist manchmal interessant, wenn man im Saal sitzt und zuhört, was so gesprochen wird. Man muss das Gesagte dann im Zusammenhang mit anderen Debatten sehen und hören. Und dann ist es wirklich verwunderlich. Als ich der heutigen Debatte zuhörte, hätte ich meinen können, die Schweiz würde im Geld schwimmen, wir hätten Geld für alles und für alle. Aber ich erinnere mich gut an die letzte Session, an die wenige Zeit, die ich da war. Da waren die Debatten ganz anders. Da sprachen alle vom Sparen. Da musste man unbedingt jeden Rappen dreimal umdrehen, bevor man ihn ausgab. Heute scheint es mir nicht mehr so. Es gibt auch einen guten Grund, weshalb das heute nicht so ist, mindestens glaube ich, diesen guten Grund erkannt zu haben: Wenn wir nicht mehr genug Geld für die Neat haben, dann ist es ein Einfaches, zuerst den Benzinpreis, dann den Satz der Mehrwertsteuer zu erhöhen. Irgendeinmal wird aber auch das ein Ende haben. Irgendeinmal werden der Bürger und die Bürgerin sagen: Nein, so geht es nicht weiter. Wir bauen diese Neat ja nur aus einem einzigen Grund, und zwar um unseren - also vor allem Euren - Freunden aus Europa eine Gefälligkeit zu tun. Wozu nützt die Neat, wenn nicht Italien und Deutschland näher zu bringen? Wir sind in der Mitte und wir bezahlen. In der Mitte steht dann dieses Mal nicht der lachende Dritte, sondern der zahlende Dritte und hat noch Freude daran, dass er zahlen darf. Aus diesem Grunde unterstützen wir natürlich den Minderheitsantrag. E si dice poi che la Neat, la NFTA, le NFTA o le Neat servirebbero alla Svizzera, ho sentito dire, per migliorare i rapporti interni, le vie di comunicazione interne. Ma il vero motivo per cui noi vogliamo costruire queste trasversali alpine è quello di fare un piacere ai vostri - non dico ai nostri - amici dell'Unione europea. E il cittadino e la cittadina svizzeri devono pagare per fare un piacere agli eurocrati e ai superburocrati di Bruxelles. Motivo per cui noi non ci stiamo e sosterremo a maggioranza la proposta di minoranza. Ho sentito dire prima il consigliere federale Ogi che il Consiglio federale e il Parlamento non hanno mentito, smentito poi dal nostro caro collega della Svizzera francese. È chiaro che avete mentito. Avete mentito e, quel che è peggio, continuate a farlo - in buona fede, molto probabilmente, perché io non riesco a credere che un Parlamento e un Consiglio federale possano mentire in mala fede. Mentite in buona fede, però al dato di fatto non cambia nulla. Al popolo sono state raccontate non poche fandonie, e dunque i presupposti per dire sì a questo progetto non sussistono più, proprio perché la situazione è cambiata radicalmente. Non dimentichiamo poi un'altra cosa, che l'Italia ha già fatto sapere a chiare lettere che non è per nulla disposta ad approntare i raccordi ferroviari necessari per smaltire il traffico che a un bel momento la super-Neat porterebbe attraverso il Ticino, attraverso il nostro Cantone verso l'Italia. E dunque tutto sta nell'aria, tutto vacilla, buone idee, cattive idee, non sta a me giudicarlo, comunque è chiaro che io non credo che il popolo svizzero sia disposto a pagare questo genere di esperimenti. Sosteniamo quindi con convinzione la proposta di minoranza e aspettiamo che il Consiglio federale e l'amministrazione ci diano dei lumi chiari su quello che si intende fare e soprattutto su come lo si intende fare, e ancora più importante, su chi poi dovrà pagare le conseguenze finanziarie, ecologiche e le conseguenze anche sociali di tutto il progetto. Le président: La majorité du groupe UDC soutient la proposition de la majorité. Bircher Peter (C, AG), Berichterstatter: Die letzten Worte, die Herr Maspoli gesprochen hat, tönnten schon stark nach der Dramaturgie, die im «Mattino della domenica» jeweils verbreitet wird. Ich bin doch erstaunt, hier im Gegensatz zu dem, was zum Beispiel die Tessiner Regierung immer wieder gesagt hat - sie hat immer wieder die staatspolitische Bedeutung der Neat für den Kanton Tessin betont -, zu hören, es sei für Italien und Deutschland nur eine Transitachse. Wie schon im E int rete n s refe rat

erwähnt, bitten wir Sie von selten der Kommission, der Mehrheit und der Fassung des Ständerates zuzustimmen. Es ist nun einfach verfrüht, einen Entscheid Lötschberg oder Gotthard zu fällen. Wir bleiben bei der Netzvariante. Diese vorbereitenden Arbeiten am Lötschberg sind eine sehr bescheidene Investition, aber wir möchten auch dort nicht blockieren, sondern die Möglichkeit geben, diese Arbeiten voranzutreiben.

NLFA. Deuxième crédit d'engagement 1820 N 20 septembre 1995 Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Tout d'abord un mot à l'intention de M. Friderici Charles à propos des investissements dans les dépôts des transports publics. Vous oubliez, Monsieur Friderici, qu'il s'agit d'investissements à très long terme, sur plus de 50 ans. Les anciens dépôts remplacés, que vous avez cités, existaient déjà depuis 100 ans et plus. Et puis, Monsieur Friderici, il faudrait demander des informations à ce sujet à votre collègue de parti, M. Narbel, qui vient d'inaugurer le nouveau dépôt des bus de Vevey/Montreux qui a coûté 70 millions de francs. Je passe à l'article 1er. Mme Diener ne veut pas du Loetschberg; M. Friderici ne veut pas du Gothard. Sur le plan exclusivement financier, la proposition Friderici Charles est idéale. Elle résout tout les problèmes liés au financement des transversales alpines en permettant d'économiser de 7 à 10 milliards de francs ou plus. En revanche, sur le plan financier toujours, la proposition Diener de supprimer le Loetschberg n'apporterait aucune économie. Au contraire, les investissements supplémentaires qui seraient nécessaires au Gothard coûteraient plus que la ligne de base du Loetschberg. Je prie tous ceux qui seraient intéressés par cet aspect de consulter la page 195 du procès-verbal de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, ils y trouveront la référence de base. Comme je l'ai dit dans mon exposé introductif, la majorité de la commission, le Conseil fédéral et le peuple tiennent à maintenir le principe fédéraliste du réseau basé sur les deux axes. C'est pourquoi la majorité de la commission a rejeté la proposition Diener par 17 voix contre 4. Elle en aurait fait de même avec la proposition Friderici Charles si elle avait été discutée en commission. Je vous invite à rejeter les deux propositions et à soutenir la proposition de la majorité de la commission. Maspoli Flavio (D, TI): Onorevole collega Bircher, io non entro nei dettagli delle sue accuse tanto inopportune quanto infondate, anche perché il tempo non l'avrei; ci vorrebbero delle ore per spiegarle com'è la situazione in Ticino. Mi limito a dirle che io qui non rappresento il governo ticinese, ma quella parte di elettrici e di elettori ticinesi che mi hanno onorato con il loro voto. E per terminare le vorrei porre una domanda: li da lei i 35 miliardi di franchi che l'Italia avrebbe bisogno per fare i raccordi ferroviari? Ogi Adolf, Bundesrat: Zunächst möchte ich auf das Votum von Herrn Friderici Charles eingehen. M. Friderici a dit que nous avons menti. Ce n'est tout simplement pas correct, et je n'accepte pas ça. Die Situation war 1988, 1989, 1990, 1991 ganz anders als heute, das habe ich in meinem Votum klar und deutlich gesagt. Der Bundesrat war lernfähig und hat die Finanzierung anders geregelt. Deshalb ist es unfair, wenn man jetzt immer wieder sagt, wir hätten uns nicht an die Situation angepasst. Wir haben gehandelt. Dann möchte ich Sie bitten, Herr Friderici, die Seite 474 des Amtlichen Bulletins des Nationalrates vom 13. März 1991 zu lesen. Dort ist festgehalten, dass in diesem Saal viele Zusatzbegehren in Sachen Neat gestellt wurden. Der Bundesrat hat sich dagegen gewehrt, und Sie haben all diesen Zusatzbegehren weitgehend stattgegeben. Das ist die Tatsache, und nicht etwas anderes! Herr Friderici hat natürlich recht: Wenn Sie den Lötschberg streichen, dann werden die Treibstoffzollgelder, die wir damals mit den Strassenverkehrsverbänden für die Botschaft ausgehandelt haben, d. h. die 25 Prozent - das sind bei diesem 15-Milliarden-Neat-Projekt immerhin 3,5 Milliarden Franken -, in Frage gestellt, und dann ist auch der Rawil-Ersatz - auch hierzu

haben wir politische Vorstösse - nicht erfüllt. Das möchte ich Ihnen auch mit auf den Weg geben. In bezug auf das, was Herr Maspoli betreffend die Zufahrten gesagt hat, muss ich ihm einfach sagen, dass es zwischen Domodossola und Iselle ein Problem gibt; das haben wir auf dem Bahnweg erfahren. Ich muss Ihnen sagen, dass jetzt das Bundesamt für Verkehr mit der Verwaltung in Italien verhandelt, und sollte es keine Lösung geben, so werde ich die Sache mit dem italienischen Verkehrsminister regeln. Warum werde ich das regeln? Wir haben einen trilateralen Vertrag zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien, und dann haben wir noch ein Transitabkommen; diese Verträge haben auch für die Italiener Gültigkeit. In bezug auf den Eurotunnel, der hier immer wieder erwähnt wurde, möchte ich Ihnen sagen, dass der Eurotunnel privat finanziert war. Man kann es nicht vergleichen. Die Zinsbedingungen liegen beim Eurotunnel um den Faktor drei höher als beim Alpentransit; gerade deshalb war die Neat günstig finanziert, weil die Anleihen des Bundes bekanntlich günstige Anleihen sind. Wir haben von Eurotunnel auch gelernt, indem wir eben eine neue Finanzierung vorgeschlagen haben. Ich habe es vorhin erklärt: 75 Prozent der Grossprojekte werden direkt finanziert, nur 25 Prozent werden dann auf dem Kapitalmarkt aufgenommen, abgeschrieben und verzinst. Ich möchte Sie bitten, die Anträge der Minderheit Diener und Friderici Charles abzulehnen. Ich begründe das stichwortartig in 10 Punkten; das sollte genügen, damit Sie klar sehen, warum man diesen Anträgen nicht zustimmen kann.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.