

Sechzehnte Sitzung – Seizième séance

Freitag, 25. September 2009

Vendredi, 25 septembre 2009

08.00 h

09.005

Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2008. Bericht

Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2008. Rapport

Zweitrat – Deuxième Conseil

Bericht Neat-Aufsichtsdelegation 24.04.09 (BBl 2009 5465)
Rapport Délégation de surveillance de la NLFA 24.04.09 (FF 2009 4917)

Bericht GPK-SR 04.05.09
Rapport CdG-CE 04.05.09

Bericht GPK-NR 04.05.09
Rapport CdG-CN 04.05.09

Ständerat/Conseil des Etats 09.06.09 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 10.06.09 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 25.09.09 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: In fünf Minuten über ein Projekt von 24 Milliarden Franken zu berichten, ist nicht ganz einfach. Am Ende der zehnten Berichtsperiode kann die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) bei der Realisierung dieses Grossbauwerkes auf eines der erfreulichsten Jahre zurückblicken: Die Kosten- und Terminprognosen sind seit zwei Jahren stabil, die Risiken haben sich wesentlich und entscheidend verringert, was nicht heisst, dass sie nicht mehr bestehen.

Der angepasste Neat-Gesamtkredit in der Höhe von 19,1 Milliarden Franken, der hier durch das Parlament beschlossen wurde, ist seit dem 16. September 2008 in Kraft. Der vorliegende Tätigkeitsbericht umfasst die aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht wesentlichen Entwicklungen des Kalenderjahres 2008, ergänzt durch die Entwicklungen des ersten Quartals dieses Jahres. Die NAD beurteilt im Rahmen ihrer Oberaufsicht, ob und wie der Bundesrat seine Aufsichtsfunktion im Bereich der Verwirklichung der Neat wahrnimmt. Entscheidend ist aber, dass die unmittelbare Aufsicht ganz klar, und zwar umfassend, lückenlos und abschliessend, in der Verantwortung des Bundesrates liegt. Die NAD hat keine Entscheidungs- und auch keine Weisungsbefugnis. Sie kann Empfehlungen an den Bundesrat, an die Bundesverwaltung oder an andere Träger von Bundesaufgaben abgeben. Die Verantwortung für die Aufsicht, Entscheide und Weisungen trägt aber – ich sage es nochmals – ausschliesslich der Bundesrat.

In der Berichtsperiode hat die NAD denn auch von ihrem Instrument der Empfehlungen Gebrauch gemacht. Sie hat zwei Empfehlungen an Ihre Stammkommissionen gerichtet: eine Empfehlung in Bezug auf die Übergabe an die Infrastrukturgesellschaft BLS Netz AG des Lötschbergtunnels an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die Finanzkommission und die Finanzdelegation und eine zweite in Bezug auf die Kapazität der Zufahrtsstrecken nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und die Auswirkungen auf den Regionalverkehr an die KVF. Weiter ergingen fünf Emp-

fehlungen in Bezug auf die Verwirklichung dieses Bauvorhabens an das UVEK und das BAV, aber auch an die SBB. Ich verzichte darauf, Ihnen das im Einzelnen darzustellen, Sie finden diese Empfehlungen im Tätigkeitsbericht.

Ich komme zu den Projektkosten: Die Projektkostenprognose für das Gesamtprojekt Neat ist seit zwei Jahren stabil. Bereinigt um die vom Parlament aus dem Projekt herausgelösten Elemente Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel sowie Streckenausbauten auf der Gotthardachse beträgt die Projektkostenprognose des BAV per Ende 2008 knapp 19 Milliarden Franken zum Preisstand 1998, wie immer ohne Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer. Wichtige Faktoren für die Entwicklung der Kostenprognose, die seit 1998 im Umfang von 7,121 Milliarden Franken gestiegen ist, sind zum grössten Teil auf Projektänderungen und Verbesserungen der Sicherheit sowie Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen; das sind etwa 41 Prozent. Weitere wichtige Faktoren sind geologisch und bautechnisch bedingte Änderungen – das macht etwa 18 Prozent der Mehrkosten aus –, bei der Vergabe und Ausführung sind es 14 Prozent, bei Projekterweiterungen sind es etwa 10 Prozent. Diesen Entwicklungen liegen aber immer, das scheint mir wichtig zu sein, Entscheide der dafür kompetenten Stellen zugrunde.

Wir legen auch immer wieder grossen Wert auf Kosteneinsparungen. Die NAD hat das BAV immer wieder aufgefordert, die Umsetzung von Kompensationsmöglichkeiten im Allgemeinen und vor allem auch die Umsetzung der für den Ceneri-Basistunnel beschlossenen Kompensationen aufmerksam zu begleiten. Wir erachten es als wichtig, dass auch kleine Einsparungen vollzogen, auch kleine Kompensationen gesucht werden. Das zeigt letztlich die Ernsthaftigkeit in dieser Beziehung. Auch hier haben wir dem BAV und den SBB Empfehlungen abgegeben.

Zum Risiko: Wie gesagt hat es sich vermindert. Es besteht heute ein Risikopotenzial von rund 1,7 Milliarden und ein Chancenpotenzial von etwa 1,5 Milliarden Franken. Sie sehen also, dass weitere Risiken bestehen. Die grössten Risiken liegen bei der Gotthardachse.

Noch ein Wort zu den Terminen: Hier stellen wir fest, dass die Prognose für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels dank der erfolgreichen Durchörterung der Piora-Zone sowie der erfreulichen Vortriebsleistungen im Berichtsjahr weniger unsicher ist als noch vor einem Jahr. Der Arbeitsstand auf der Gotthardachse ist sehr erfreulich. Wir können einen sehr erfreulichen Baufortschritt feststellen.

In Bezug auf die Südanschlüsse, die ja eigentlich nicht zu unserem Thema gehören, können wir feststellen, dass eine Delegation der KVF im Oktober eine Delegation der italienischen Verkehrskommission trifft und sich dann über diese Sache eingehend informieren lässt.

Der Lötschbergtunnel ist für uns eigentlich kein Thema. Der Bau ist abgeschlossen. Er ist bereits in Betrieb. Wir können sagen, dass die provisorische Abrechnung der BLS AT Ende März 2009 vorlag. An der Generalversammlung vom 21. April dieses Jahres wurde die provisorische Abrechnung bereits genehmigt.

Ich bitte Sie, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen, der bei allen Risiken, die weiterhin bestehen, doch erfreulich ist. Ich schliesse mit einem Dank an alle Ingenieure und Bauleute, die sich tagtäglich grosse Mühe geben, dieses Grossbauwerk termin- und kostengerecht zu erstellen.

Rossini Stéphane (S, VS), pour la commission: Dans son dixième rapport concernant la haute surveillance sur la réalisation du projet de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) a le plaisir de constater que 2008 a été l'un des exercices les plus positifs depuis le début de la construction de cet ouvrage. Depuis deux ans, la projection des coûts et des échéances est stable et les risques se sont légèrement contractés. Le nouveau crédit d'ensemble pour la NLFA est en vigueur depuis le 16 septembre 2008.

Le rapport d'activité 2008 passe en revue les principaux développements du projet au cours de l'année 2008 et du pre-

mier trimestre 2009 dans l'optique de la haute surveillance parlementaire.

Je souhaiterais rappeler ici que la Délégation de surveillance de la NLFA n'a aucun pouvoir de décision ou droit de donner des instructions. Elle peut adresser des recommandations au Conseil fédéral, à l'administration fédérale et aux autres organes ou personnes auxquels sont confiées des tâches de la Confédération. C'est dans ce sens et dans cette perspective que plusieurs propositions et recommandations ont été formulées en 2008, recommandations que vous trouvez, bien évidemment, développées dans le rapport. Deux recommandations aux commissions mères concernent le transfert des infrastructures à la société BLS Réseau SA et la capacité des lignes d'accès après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard et les conséquences pour le trafic régional.

Parmi les recommandations aux autorités fédérales, deux recommandations concernent le transfert à la société d'infrastructure BLS Réseau SA. Une recommandation concerne la mise en service et l'alimentation en courant de traction sur l'axe du Saint-Gothard, il s'agit de l'optimisation de projet. Une autre recommandation – celle-ci date de 2009 – concerne la clé de répartition et le transfert de propriété des équipements situés sur l'axe du Saint-Gothard ne servant pas directement à l'exploitation ferroviaire. Et, enfin, une dernière recommandation concerne la délimitation entre les projets NLFA et les projets annexes, s'agissant des modalités de financement.

J'en viens aux coûts du projet. Depuis deux ans, la projection des coûts du projet est stable pour l'ensemble de la NLFA. La projection des coûts du projet de l'OFT à fin 2008 s'établit à 18,685 milliards de francs (prix 1998).

La hausse de la projection des coûts du projet de 7,121 milliards de francs depuis 1998 s'explique principalement par des modifications de projet dues à des adaptations aux normes de sécurité et à l'état de la technique, plus 41 pour cent. Les autres facteurs en cause sont les modifications dues à la géologie et à la technique de construction, plus 18 pour cent, les surcoûts enregistrés lors des adjudications et des décomptes finaux, plus 14 pour cent, ainsi que les extensions, plus 10 pour cent.

Comme l'a dit Monsieur Binder, sur l'axe du Lötschberg, les coûts prévisionnels sont en légère diminution depuis trois ans et la DSN présume que la projection des coûts du projet établie à 4,247 milliards de francs à fin 2008 constituera aussi le coût final. La DSN, à propos de la question des économies de coûts, a prié l'OFT de surveiller de près la prospection des potentiels de compensation en général et de suivre avec la plus grande attention la mise en oeuvre des mesures adoptées pour le tunnel de base du Ceneri. La DSN attend aussi d'Alptransit Gotthard SA et des autres constructeurs qu'ils envisagent régulièrement et avec sérieux de nouvelles mesures de compensation, même si celles-ci ne présentent qu'un faible potentiel d'économies et qu'ils les mettent en oeuvre. Cette problématique constituera encore l'une des priorités thématiques de la DSN dans le cadre de sa haute surveillance concomitante.

Les besoins financiers de la NLFA jusqu'à la fin du projet – y compris les frais financiers cumulés futurs – sont estimés à environ 24 milliards de francs. Il s'agit de prix actualisés.

Le rapport contient aussi un certain nombre d'éléments importants sur l'analyse des risques faite par l'Office fédéral des transports qui se base sur une projection des coûts de 18,685 milliards de francs. Elle débouche sur un risque potentiel d'environ 1,7 milliard de francs et sur des opportunités éventuelles d'environ 1,5 milliard de francs. L'essentiel des risques de la NLFA concerne bien évidemment maintenant l'axe du Saint-Gothard.

S'agissant des échéances, la DSN constate que les incertitudes qui pèsent sur la projection de la date de mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard sont moins grandes qu'il y a encore douze mois. Cette échéance aujourd'hui prévue en décembre 2017 pourrait être anticipée à fin 2016 dans le meilleur des cas, mais elle pourrait aussi être reportée jusqu'au milieu de l'année 2020.

Enfin, la DSN constate que la projection concernant les chances de mise en service du tunnel de base du Ceneri demeure sujette à de grandes incertitudes. Cette échéance aujourd'hui prévue en décembre 2019 pourrait être reportée jusqu'en décembre 2022 dans le pire des cas.

Voilà les éléments principaux de ce rapport 2008 dont je vous prie de prendre acte.

Abate Fabio (RL, TI): Non è usuale e, possiamo dirlo, nemmeno troppo interessante occuparci alla fine del mese di settembre 2009 del rapporto di attività della Delegazione di vigilanza della NFTA relativo all'anno 2008. Sintomatico oltretutto il fatto di ritrovarlo il venerdì dell'ultima settimana di sessione. Tuttavia è corretto ricordare che questo Consiglio a maggioranza ha deciso di rinviare il dibattito, previsto come d'abitudine nel corso della sessione estiva delle Camere federali. Infatti, particolari circostanze legate ad un'importante delibera di lavori al tunnel di base del Ceneri avrebbero trasformato la discussione su questo rapporto in una vera e propria pagliacciata, con la conseguenza che qualcuno avrebbe potuto anche dubitare della credibilità di questo Parlamento.

Nel corso del 2008 così come nei primi mesi del 2009, la Delegazione di vigilanza non è stata messa particolarmente sotto pressione d'avvenimenti o difficoltà specifiche. I lavori sui cantieri procedono in modo spedito, e gli elementi di natura finanziaria sono stati affrontati senza nuovi motivi di preoccupazione, ad eccezione dell'accertamento di una diminuzione del flusso delle entrate nel fondo di finanziamento, causata in particolare dal calo del gettito proveniente dalla tassa sul traffico pesante. Nel corso del 2008, la Delegazione di vigilanza naturalmente ha potuto accertare i primi segnali della crisi economica che stiamo traversando, ma contemporaneamente non ha beneficiato di alcun elemento che potesse essere già inserito nel rapporto in esame.

Desidero focalizzare un problema evidenziato nel medesimo rapporto. Riguarda i raccordi a sud di Alptransit, i quali divengono vie più interessanti visto l'avvicinarsi delle scadenze della messa in esercizio del tunnel di base del San Gottardo e del tunnel di base del Ceneri. Finalmente, nel mese di dicembre 2008, si è conclusa la prima fase di studio di fattibilità e opportunità per valutare tracciati alternativi della linea ferroviaria tra Lugano e Chiasso. I costi ammontano a circa 5 miliardi di franchi e non hanno certo generato entusiasmo. Infatti conosciamo l'entità delle pretese provenienti da ogni angolo del Paese. Il completamento dell'infrastruttura ferroviaria sta attivando un vero e proprio conflitto tra le varie regioni, con il pericolo di vedere mancato l'esercizio fondamentale della selezione delle opere, nel senso di capire quali rientrano in un'ottica di interesse nazionale e internazionale, e quali d'altro canto in verità si limiterebbero a rappresentare un contentino di carattere regionale.

Il completamento di Alptransit a sud non è al riparo da pericoli, anche che esulano dalle nostre competenze decisionali, così come possiamo leggere nel rapporto nell'ambito della collaborazione tra la Svizzera e l'Italia. La Delegazione di vigilanza ha appreso con soddisfazione che l'Italia è tornata a considerare prioritario il raccordo con il San Gottardo. Infatti, la convenzione bilaterale del 1999 negli ultimi anni non aveva ottenuto adeguata attenzione da parte del governo rimasto in carica fino al 2008. Tuttavia, ci attendiamo anche a segnali concreti, con decisioni chiare anche per quanto concerne il finanziamento e la realizzazione delle opere previste sul territorio della vicina penisola.

Questi motivi di incertezza che spesso sono stati utilizzati per nascondere le nostre responsabilità nei ritardi non devono però trasformarsi in un pretesto per accantonare il proseguimento della linea sud del tunnel di base del Ceneri.

Français Olivier (RL, VD): La lecture du rapport de la délégation est intéressante pour tout parlementaire qui est concerné par le développement du projet de NLFA. Il y a lieu de constater qu'au fil du temps, la structure de ce rapport permet à tout un chacun d'avoir une connaissance approfondie

du projet et surtout de l'évolution de celui-ci, plus particulièrement pour l'horizon 2012–2015. Ce rapport suscite toutefois les commentaires suivants.

On peut prendre acte que l'on devrait aboutir en 2009 au bouclage des comptes du projet du Lötschberg sous réserve de quelques surprises, même si elles sont peu probables semble-t-il. Mais, qui sait, il pourrait bien y en avoir dans le cadre de l'exploitation et de la garantie.

En ce qui concerne le projet sur l'axe du Saint-Gothard, il existe encore bien des incertitudes, ce qui est compréhensible en termes de projet. Mais on peut s'étonner qu'au niveau des projections, on compte encore plusieurs années avant la date de la mise en exploitation du tunnel de base. Nous osons espérer que ces incertitudes seront très fortement diminuées dans l'année en cours, sachant que la phase de creuse sera achevée dans les zones dites sensibles. L'expérience des tests de mise en exploitation du Lötschberg devrait réduire très fortement les autres incertitudes sur le projet au Saint-Gothard.

Pour en revenir aux détails du rapport en langue française, un point m'interpelle tout particulièrement à la page 4997. Au chiffre 17.4, on lit l'appréciation de notre délégation sur les travaux à planifier sur l'axe du Saint-Gothard. En effet, notre délégation émet des craintes et expose celles des représentants de Suisse centrale, à savoir qu'à la suite de la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, les lignes d'accès pourraient rapidement atteindre la limite de leurs capacités en raison de l'augmentation du trafic marchandises, avec de graves problèmes à la clé pour le trafic voyageurs régional. Elle recommande aux CTT d'être très attentives à cet aspect lorsqu'elles examineront le projet Rail 2030. Permettez-moi, au nom du groupe libéral-radical, d'être très étonné de ce type d'affirmation, car cela démontre que, finalement, il n'y a pas eu d'étude détaillée de l'optimisation des flux de trafic au préalable sur l'axe nord-sud.

On a l'air de découvrir que l'augmentation du trafic sur cet axe aurait un effet négatif sur le trafic local – cette crainte est légitime aujourd'hui – et qu'elle devrait être avérée. Il est vrai que nous devrions engager des montants en conséquence en 2030 afin d'être cohérents avec ce projet. Mais, finalement, la liste des demandes concernant les infrastructures ferroviaires s'allonge et les projets promis pour 2030 en termes de mobilité tant sur cet axe que sur l'axe est-ouest sont nombreux: le volume des investissements prévus pour 2030 devient considérable et tout ceci sans garantie de financement alors que les recettes de la RPLP sont en diminution ces temps-ci et que cela soulève des questions sur le financement. A ce propos, ne faudrait-il pas avoir un autre type de raisonnement que celui qui prévaut actuellement au niveau du financement et admettre que des investissements doivent être en partie à la charge des générations futures?

Schelbert Louis (G, LU): Die Neat ist das grösste, teuerste und technisch anspruchsvollste Bauwerk, das die Schweiz je angepackt hat. Es ist deshalb überaus exponiert; und es lohnt sich hinzuschauen.

Das Jahr 2008 war ein gutes Jahr für die Neat. Die Baufortschritte sind plangemäss, die Kostenprognosen stabil und die Finanzierung mit dem Bundesbeschluss vom 16. September 2008 gesichert, wenn nicht noch völlig Unerwartetes geschieht. Auch terminlich ist die Neat auf Kurs: Der Lötschbergtunnel ist in Betrieb; die Eröffnung beim Gotthard kann 2017 und beim Ceneri 2019 stattfinden – immer unter dem Vorbehalt, dass nicht etwas gänzlich Unerwartetes geschieht.

Ähnlich positiv lässt sich auch das Jahr 2009 an, und das bis auf den heutigen Tag. Darin eingeschlossen ist die Tatsache, dass die Vergabe des Bau-Hauptlooses für den Ceneri-Basistunnel nun rechtsgültig erfolgt ist. Nach den Erfahrungen in Erstfeld ist das nicht selbstverständlich, geht es doch um ein beträchtliches finanzielles Volumen. Positiv ist auch, dass die Risiken insgesamt geringer geworden, aber natürlich nicht vollständig ausgeräumt sind. Ein wichtiger Schritt vorwärts ist hier die abgeschlossene Durchquerung der Piora-

Mulde im laufenden Jahr, die in der Öffentlichkeit während Jahren als Höchstisiko behandelt wurde.

Erfreut nimmt die Fraktion der Grünen zur Kenntnis, dass es im Jahr 2008 auf den Neat-Baustellen keinen tödlichen Unfall gab. Das war leider auch schon anders. Trotzdem hält sich unsere Begeisterung über die Gewährleistung der Arbeitssicherheit in Grenzen. Das Seco hat bei Kontrollen feststellen müssen, dass die bewilligten Arbeitszeiten zum Teil nicht eingehalten wurden. Es hat deshalb Nachkontrollen angeordnet. Wir Grünen erwarten, dass die gesetzlichen Arbeitszeitvorschriften inklusive Pausen bei der Neat – und selbstredend auch auf allen anderen Baustellen – erfüllt werden.

Die Festlegung von Pausen und Arbeitszeiten hat objektive Gründe; sie ist eine wichtige präventive Massnahme. Wenn stundenlang ohne Pause gearbeitet wird, leidet nicht nur die Leistungsfähigkeit, es wächst auch die Unfallgefahr. Das gilt im Untertagebau mindestens so sehr wie in Büros. Wir Grünen halten es deshalb für unverantwortlich, wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenregelungen nicht eingehalten werden. Zwar konnte ein zwingender Zusammenhang zwischen dem Nichteinhalten der Pausen und der Unfallhäufigkeit nicht zweifelsfrei belegt werden, aber bei Untersuchungen hat sich immerhin gezeigt, dass im mittleren Drittel der Arbeitszeit eine höhere Unfallhäufigkeit auftritt.

Aufgabe der Behörde ist es, dafür zu sorgen, dass diese Kontrollen auch durchgeführt werden. Die Kontrollen, die man durchgeführt hat, haben leider gezeigt, dass sie nötig waren. Zwar verhielten und verhalten sich viele Unternehmen korrekt, aber manche erfüllen nicht einmal die Nachweispflicht. Wir erwarten, dass die zuständigen Dienststellen nun die Sache nicht schleifenlassen, sondern regelmässig ein Auge darauf haben. Wir werden uns sicher wieder erkundigen, und im nächsten Februar wird die NAD die Fragen zur Arbeitssicherheit und zu den Arbeitsbedingungen erneut besprechen.

Wir beantragen Ihnen, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

Gadient Brigitta M. (BD, GR): Die BDP-Fraktion hat mit Interesse und Befriedigung vom Bericht der NAD Kenntnis genommen. Seit zehn Jahren begleitet die NAD der eidgenössischen Räte die Verwirklichung der Neat aus Sicht der parlamentarischen Oberaufsicht. Das vergangene Jahr, das Berichtsjahr, über welches wir heute sprechen, verlief positiv. Das ist nicht zuletzt auch auf die enge Begleitung, auf die Empfehlungen der NAD mit den entsprechenden Verbesserungen, zurückzuführen, erlaubt doch eine solche Begleitung bereits in einem frühen Stadium, Schwachstellen und Mängel aufzuzeigen, sodass rechtzeitig entsprechende Massnahmen ergriffen werden können. So sind die Kosten- und Terminprognosen seit zwei Jahren stabil, die Risiken haben sich leicht verringert, und der Lötschberg-Basistunnel ist erfolgreich in Betrieb. Sicher ist festzuhalten, dass die Entwicklung der Projektkostenprognosen seit 1998 zum grössten Teil auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und auf Anpassungen an den Stand der Technik zurückzuführen ist. Dazu kommen natürlich geologisch und bautechnisch bedingte Änderungen.

Mit Befriedigung haben wir auch zur Kenntnis genommen, dass sich die Arbeiten am Gotthard-Basistunnel im Zeitplan befinden und wichtige Zwischenziele erreicht worden sind. Wichtig ist für uns insbesondere, dass das BAV die Umsetzung von Kompensationsmöglichkeiten im Allgemeinen, dann aber auch für den Ceneri-Basistunnel im Besonderen aufmerksam begleitet. Dem Bau am Ceneri kommt dabei sowohl aus terminlicher wie auch aus finanzieller Sicht grösste Bedeutung zu.

Nun wurde ja im Juni das Hauptbaulos vergeben, wobei das Ergebnis nach Information der NAD eindeutig zugunsten einer italienischen Arbeitsgemeinschaft ausfiel. Wichtig ist aus der Sicht der BDP, dass einerseits der Markt funktioniert hat; insgesamt haben fünf internationale Arbeitsgemeinschaften Offerten eingereicht. Andererseits hoffen wir, dass trotz Vergabe an eine ausländische Gemeinschaft Wertschöpfung

auch in der Region erzielt wird, wobei diese anscheinend bei allen Anbietern etwa im gleichen Rahmen lag.

Auch bei fortgeschrittenem Projektstand dürfen sodann die Anstrengungen aller Verantwortlichen für Einsparungen und Verbesserungen nicht nachlassen. So ist zwar in den meisten Abschnitten des Gotthard-Basistunnels ein erfreulicher Baufortschritt festzustellen. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass weiterhin grosse Herausforderungen bestehen. So ist insbesondere immer wieder nach Lösungen zu suchen, um Risiken zu vermindern und die Planungs- und Terminalsicherheit zu verbessern. Nichtsdestotrotz sollen solche sicher nicht zulasten der Sicherheit erfolgen.

Da der Bahntechnik im Hinblick auf die termin- und kostengerechte Realisierung des Gotthard-Basistunnels entscheidende Bedeutung zukommt, begrüßen wir es, dass die NAD diesem Thema grosse Bedeutung beimisst und sich auch weiterhin detailliert damit befassen wird. Dabei ist nicht zuletzt auch den Schnittstellenproblemen bei der Bahntechnik, beim Bahnstrom und bei der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels grosse Aufmerksamkeit zu schenken.

Für die BDP ist schliesslich auch der Bereich Arbeitsbedingungen von besonderer Bedeutung. Es ist wichtig, dass das Seco – wie dies im Übrigen auch von unserer NAD unterstützt wird – die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent durchsetzt, dies nicht zuletzt mit Blick auf die Unfallprävention.

Abschliessend kann ich namens der BDP-Fraktion festhalten, dass wir auch über die heute intensive Projektzusammenarbeit mit Italien erfreut sind; im Besonderen freuen wir uns auch, dass der Gotthardanschluss nun für Italien doch wieder prioritär ist.

Wir nehmen im zustimmenden Sinne von diesem Bericht Kenntnis.

Hämmerle Andrea (S, GR): Der Bericht beschreibt die Entwicklung der Neat im Jahre 2008. In unserer schnelllebigen Zeit ist das fast schon Geschichtsschreibung. Wir aber sind Politiker und nicht Historiker, deshalb gestatte ich mir drei politische Bemerkungen:

1. Die Neat ist ein wichtiger Bestandteil unserer langjährigen Verkehrspolitik mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung; sie ist ein Jahrhundertprojekt von bisher nichtgekannter Grösse. Auch deshalb ist sie in jeder Beziehung eine enorme Herausforderung. Probleme tauchen immer wieder auf – in Bezug auf die Geologie, die Vergaben, die Finanzen. Trotzdem ist die Neat technisch und politisch eine Erfolgsgeschichte; auch dank der Neat-Aufsichtsdelegation, die eine sehr strenge parlamentarische Oberaufsicht betreibt.

2. Die Neat bedeutet eine Investition von 20 Milliarden Franken in zwanzig Jahren für einen Betrieb von hundert Jahren. Für die Politik sind das enorme zeitliche Dimensionen. Eigentlich ist die Neat als politisches «Kurzfutter» ungeeignet, und trotzdem dient sie in politischen Flautezeiten kurzfristig für aufgeregte Schlagzeilen in der Sonntagspresse und schnelle Vorstösse im Parlament, bis hin zu einer Forderung nach einem Baustopp. Die starke Mehrheit im Rat verdient ein grosses Lob, dass sie solchen Versuchungen stets widerstanden hat.

3. Die Neat ist europäisch gesehen ein Vorzeigeprojekt. Die Verkehrspolitik ist wohl der vorbildlichste Politikbereich der Schweiz. Dies wird uns bei den vielen Besuchen ausländischer, vor allem europäischer Verkehrspolitiker, Minister und Ingenieure immer wieder vor Augen geführt. In Europa wird die Neat offensichtlich fast höher geschätzt als in der Schweiz. Die Neat wird aber nur dann zu einem vollen Erfolg, wenn auch die reale europäische Verkehrspolitik schweizerisch wird. Deshalb ist es so wichtig, dass wir mit unseren europäischen Partnerinnen und Partnern immer wieder im Gespräch sind. Die langjährigen Verkehrsminister Ogi und Leuenberger haben das während Jahren konsequent und letztlich auch erfolgreich gemacht.

Auch auf parlamentarischer Ebene ist es wichtig, die entsprechenden Kontakte zu pflegen; Herr Binder hat darauf hingewiesen, dass die KVF nächstens mit italienischen Kolleginnen und Kollegen sprechen wird. Der Klimawandel, die

knappen Erdölreserven sprechen dafür, dass die Neat wirklich eine Zukunft hat.

Ich danke allen Beteiligten ganz herzlich für ihre Arbeit – in erster Linie den Arbeitern auf der Baustelle, die unter schweren Bedingungen Tag und Nacht in feuchter Hitze harte und gefährliche Arbeit leisten. Ohne sie hätte die Politik nichts zu feiern.

Cathomas Sep (CEg, GR): In ihrer zehnten Berichtsperiode kann die NAD auf eines der erfreulichsten Jahre bei der Realisierung des Jahrhundertbauwerks Neat zurückblicken. Die CVP/EVP/glp-Fraktion ist erfreut über die gute Entwicklung beim grössten Bauprojekt unseres Landes. Insbesondere darf der im Berichtsjahr erzielte Fortschritt im Abschnitt Faido-Sedrun als grosser Erfolg bewertet werden. Als Folge der problemlosen Durchörterung der Piora-Zone, was seitens von Experten als grösste Herausforderung und als nichtabschätzbares Risiko eingestuft wurde, konnte das Gesamtterminrisiko markant vermindert werden.

Erfreulich hat sich auch die Betriebsaufnahme am Lötschberg-Basistunnel entwickelt. Mit der hohen Verfügbarkeit des Gesamtsystems werden die dem Projekt gesetzten Ziele vollumfänglich erfüllt. Mit einem Tagesrekord von 109 und einem Jahrestotal von 33 000 Zügen – wobei der Anteil der Züge, welche den Basistunnel im ersten Betriebsjahr störungsfrei und fahrplanmässig durchquert haben, 98,5 Prozent betrug – wurden die geplanten Kapazitäten sogar übertroffen. Auch die Abschlussarbeiten und die Kontrollen der Betriebsauflagen waren Ende 2008 gemäss Angabe des BAV auf Kurs. Die NAD hat auf die rasche Erledigung dieser Abschlussarbeiten gedrängt, weil die Anlage- und Finanzbuchhaltung die Basis für die Eröffnungsbilanz der BLS Netz AG ist, welche ab dem 1. Januar 2009 die Rechtsnachfolgerin der BLS AT bildet.

Trotz dieser grösstenteils erfreulichen Entwicklung macht der Bericht der NAD für das Jahr 2008 auf Risiken aufmerksam, die spezielle Beachtung verdienen. Das grösste Gefahrenpotenzial für die Kosten beim Gesamtprojekt Neat wird beim Risikofaktor Baugrund geortet. Trotz der erwähnten problemlosen Durchörterung der Piora-Mulde sind noch nicht alle kritischen Zonen durchörtert. Auch der Ceneri-Basistunnel bringt ein erhebliches Baugrundrisiko mit sich. Weiter sind die Bewegungen an der Gebirgsoberfläche in der Nähe der Stauanlagen auf dem Teilabschnitt Faido-Sedrun noch nicht ganz abgeklungen. Obwohl das bis heute gemessene Ausmass der Verschiebungen noch keine nachteiligen Auswirkungen auf diese Bauwerke zur Folge hat, können je nach Entwicklung grössere Haftpflichtforderungen auf uns zukommen.

Ein weiteres Gefahrenpotenzial ortet die NAD beim Risikofaktor Schnittstellen. Unklare oder missverständliche Schnittstellen zwischen dem BAV, der ATG als Erstellerin und den künftigen Betreibern sowie zwischen den verschiedenen Vertragsnehmern in den Bereichen Rohbau, Rohbauausrüstung und Bahntechnik können zu Doppelspurigkeiten, Lücken und Verzögerungen führen. Die NAD legt daher besondere Aufmerksamkeit darauf, dass seitens der ATG detaillierte Überlegungen zur Schnittstellenproblematik angestellt werden.

Trotz dieser Unsicherheiten und Restrisiken bleibt die Projektprognose für das Gesamtprojekt Neat seit zwei Jahren stabil. Per Ende 2008 werden die Gesamtkosten auf 18,685 Milliarden Franken errechnet. Darin sind Kostenpositionen für Risiken im Rahmen von 1,334 Milliarden Franken ausgewiesen. Aufgrund des Baufortschrittes sind während des Jahres 2008 das Gefahrenpotenzial um 0,1 Milliarden und das Chancenpotenzial um 0,2 Milliarden Franken gesunken. Je besser die obenerwähnten Schwierigkeiten und Risiken gemeistert werden, desto kleiner ist der Finanzierungsvorbehalt für Risiken und desto genauer ist die Kostenprognose.

Ein weiteres Thema, dem die NAD im vergangenen Jahr Beachtung geschenkt hat, betrifft die Arbeitssicherheit und die Arbeitsbedingungen auf den Neat-Baustellen. Die Datenerhebungen liessen gesamthaft, bei allen vier Hauptlosen,

eine Häufung der Unfälle in der zweiten Hälfte der Arbeitsschicht erkennen. Aus der Sicht der NAD ist die tendenzielle Zunahme von Unfällen gegen das Schichtende ein Indiz für die Bedeutung von Ruhepausen. Aus diesem Grunde unterstützt die NAD die Anstrengungen des Seco, dass die Regelungen des Arbeitsgesetzes konsequent eingehalten werden.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass das Neat-Projekt auf gutem Wege ist und durch alle direkt am Bau, an der Planung und an der Projektumsetzung beteiligten Personen mit unermüdlichem Einsatz vorangetrieben und mit grossem Fachwissen begleitet wird. Sie verdienen unseren Dank und unsere Anerkennung.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion beantragt die Kenntnissnahme des Berichtes.

Schwander Pirmin (V, SZ): Die NAD stellt in ihrer zehnten Berichtsperiode fest, dass es ein erfreuliches Jahr, ein gutes Jahr war, und begründet das vorwiegend damit – das hat der Sprecher auch gesagt –, dass der Kosten- und Terminplan seit zwei Jahren stabil ist. Das ist in der Tat erfreulich und eine gute Nachricht. Aber ich möchte trotzdem erwähnen, dass wir nach zehn Jahren laufender Kostenanpassungen im Halbjahrestakt schon Stabilität erwarten können. Ich erinnere daran: Das Volk hat einst 13,6 Milliarden Franken gesprochen, und heute sprechen wir von 19,1 Milliarden Franken Baukosten, mit den Finanzierungskosten gar von 24 Milliarden Franken. Ich erinnere daran, dass wir auch berücksichtigen müssen – und das haben wir hier im Parlament am 16. September 2008, also im Berichtsjahr, selbst entschieden –, dass wir den Zimmerberg-Basistunnel, den Hirzeltunnel und die Zufahrtsstrecken zur Gotthardachse aus dem Neat-Gesamtkredit herausgenommen haben. Bei dieser Entnahme beträgt die Kreditrückgabe lediglich knapp 1,2 Milliarden Franken. Rein kostenmässig müsste man eigentlich diese Kreditrückgabe nicht auf der Basis der ursprünglichen Kostenschätzungen vornehmen, sondern anhand einer neuen Berechnung. Aber wenn wir das auch aufgrund der alten Basis anschauen und diese Projekte herausnehmen, haben wir ein vom Volk bewilligtes Projekt im Betrag von 12,5 Milliarden, und heute sprechen wir von 24 Milliarden Franken. Deshalb können wir die Meinung jener Vorredner, die das eine grosse Meisterleistung genannt haben, nicht teilen.

Es sei das teuerste und technisch schwierigste Projekt, das in der Schweiz je in Angriff genommen worden sei, wurde gesagt; es sei ein Jahrhundertprojekt. Das mag in der Tat so sein, das ist in der Tat auch so. Das Projekt glänzt entsprechend aber auch durch falsche Kostenschätzungen und somit durch Fehlplanungen. Das zeigen die Projektänderungen ja auf. Selbstverständlich ist mir bewusst, dass Projektänderungen eben aufgrund des politischen Drucks, aufgrund von Parlamentsbeschlüssen vorgenommen worden sind.

Im Bericht wird weiterhin von Unsicherheiten gesprochen, deren Auswirkungen auf die Kosten heute noch nicht mit genügend hoher Verlässlichkeit festgestellt werden könnten. Ich war der Meinung, die wichtigsten Arbeiten seien ausgeführt, und jetzt müssen wir eine solche Feststellung entgegennehmen. Wir fordern die NAD daher auf, das Bundesamt und den Bundesrat weiterhin zu überwachen und noch kritischer zu begleiten. Ebenso bitten wir die NAD, in Bezug auf die Kapazitätsgrenzen auf den Zufahrtsstrecken noch kritischer zu überwachen und zu begleiten und wenn nötig zusätzliche Empfehlungen abzugeben. Insbesondere danken wir der NAD für die kritische Begleitung im Jahr 2008 und vor allem auch für die weitere kritische Begleitung in den nächsten paar Jahren.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich bedanke mich zunächst, dass ich überhaupt hier zugegen sein kann, ist es doch eigentlich ein parlamentsinternes Geschäft. Ich betrachte den Bericht der NAD als eine Etappe eines grossen Gemeinschaftswerkes mit je klar zugeteilter Verantwortung. Die NAD nimmt ihren Teil der Verantwortung wahr. Wir wis-

sen, dass wir unabhängig davon unseren Teil der Verantwortung weiterhin zu tragen haben.

Sie haben erwähnt, dass 90 Prozent des Gotthardtunnels durchschlagen sind. Ich erinnere aber daran, dass man das Licht auf der anderen Seite eines Tunnels erst sieht, wenn er tatsächlich durchbohrt ist; bis zu diesem Zeitpunkt bleibt eben ein Risiko. Der endgültige Durchbruch ist aber jetzt tatsächlich in Reichweite, und wir hoffen, ihn bald einmal gemeinsam feiern zu können.

Die Verzögerung infolge des Rechtsverfahrens wurde wieder eingeholt. Gegen die Vergabe am Ceneri-Basistunnel ist keine Beschwerde eingereicht worden, sodass diese Vergabe rechtskräftig ist. Wir arbeiten also weiterhin gemeinsam daran, dass wir dieses grosse Ziel erreichen können. Ich danke Ihnen für Ihre Mitarbeit.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Ich möchte Ihnen für die überwiegend positive Aufnahme dieses Berichtes danken. Ich möchte nur zu zwei, drei Punkten Stellung nehmen.

Uns ist durchaus bewusst, dass wir im Bereich der Bahntechnik noch vor grossen Herausforderungen stehen. Das ist aber nicht nur uns bewusst, ich glaube, das ist auch den Erstellern, den Planern, den Projektverfassern bewusst – allen ist das absolut bewusst. Es gibt da Schnittstellen, die zu beherrschen sind, wenn wir wollen, dass dieses Projekt dann letztlich auch im Betrieb bestens funktioniert.

Zur Arbeitssicherheit: Herr Schelbert hat durchaus Recht, wenn er diesen Punkt immer wieder anspricht. Ich möchte aber hier doch betonen, dass nicht generell auf allen Baustellen der Neat die Arbeitssicherheitsbestimmungen verletzt werden. Es gibt punktuell Fehlverhalten, das auch geahndet wird. Wir werden von der NAD aus mit Akribie darauf schauen, dass diese Bestimmungen eingehalten werden.

Vielleicht noch ein Wort zu Herrn Français, der die kommenden Generationen anspricht: Da geht es natürlich dann um die Betriebskosten, es geht um die Unterhaltskosten. Es ist nicht Teil unserer Aufgabe, hier letztlich an die Kosten für spätere Generationen zu denken. Selbstverständlich tun wir das auch. Aber Sie müssen verstehen, dass wir zu diesem Bereich keine Aussagen machen können.

Vielleicht noch ein Wort zu Herrn Schwander: Herr Schwander hat durchaus Recht, wenn er sagt, dass es eine massive Entwicklung gegenüber der Prognose von 1998 gegeben habe. Ich habe es Ihnen gesagt: Diese Entwicklung kostet über 7 Milliarden Franken. Aber, das hat Herr Schwander gerechterweise auch gesagt, sie basierte immer auf stufengerechten, kompetenzentsprechenden Entscheidungen. Wenn er sagt, das Volk habe damals 12,5 Milliarden Franken beschlossen und jetzt seien es 24 Milliarden, trifft das zwar zu. Aber Sie müssen auch berücksichtigen, dass sich die Finanzierungskosten bis Ende 2008 auf 3,131 Milliarden Franken beliefen; diese liefen fern jeglicher Beeinflussung der Unternehmen auf. Es sind bisher also 3,131 Milliarden Franken an Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen aufgelaufen. Da kann kein Projektverfasser und da kann auch kein Bauingenieur etwas dafür. Ich würde auch nicht unbedingt sagen, dass es anno dazumal vielleicht Fehlplanungen gegeben habe. Bei einem Projekt mit einer Bauzeit von über zwanzig Jahren gibt es technische Entwicklungen, gesellschaftliche Entwicklungen und verkehrspolitische Entwicklungen, auf die Rücksicht zu nehmen ist. Insofern beinhaltet dann zumal die Information zur Volksabstimmung – auch wenn vielleicht nur im Kleingedruckten die Rede davon war, man hat es dem Volk gesagt –, dass dieses Bauwerk auch den technischen Entwicklungen Rechnung tragen müsse. Es macht ja keinen Sinn, 2015 z. B. eine Bahntechnik aus dem Jahre 1995 einzubauen, die dann für die nächsten fünfzig Jahre dienen soll. Insofern, glaube ich, sind wir durchaus auf dem richtigen Weg.

Ich möchte mich dem Dank von Herrn Hämmerle an die Ersteller, vor allem an die Mineure, anschliessen. Für die Mineure gibt es keine schönere Anerkennung, aber auch keine bessere Motivation, als wenn wir ihnen herzlich sagen: weiterhin Glückauf!

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, présidente): Vous avez reçu le rapport de la Commission de gestion du 4 mai 2009. Les Commissions de gestion vous proposent de prendre acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA du 24 avril 2009.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*

08.321

Standesinitiative Bern. Flugtreibstoffbesteuerung Initiative cantonale Berne. Imposition des carburants utilisés dans l'aviation

Vorprüfung – Examen préalable

Einreichungsdatum 17.09.08
Date de dépôt 17.09.08

Bericht KVF-SR 12.01.09
Rapport CTT-CE 12.01.09

Ständerat/Conseil des Etats 10.03.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

Bericht KVF-NR 07.04.09
Rapport CTT-CN 07.04.09

Nationalrat/Conseil national 25.09.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Nordmann, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina)
Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Nordmann, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina)
Donner suite à l'initiative

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Bei diesem Geschäft geht es eigentlich um nichts Neues. Wir haben auch schon über die Treibstoffbesteuerung in der Luftfahrt gesprochen; ich erinnere Sie an ein kürzlich verabschiedetes Geschäft in Bezug auf die Spezialfinanzierung Luftfahrt, das Ende November zur Volksabstimmung ansteht, nämlich die Verwendung der Treibstoffsteuergelder auf den Inlandflügen. Mit dieser Initiative des Kantons Bern wird nun aber etwas verlangt, was eigentlich gar nicht möglich ist. Man will erstens, dass für alle zivilen Flugzeuge eine generelle Flugtreibstoffbesteuerung einzurichten sei. Zweitens will man, dass der Bund alle Massnahmen trifft, um eine gemeinsame Strategie und Umsetzung für die Flugtreibstoffbesteuerung mit ausländischen Staaten, insbesondere mit der EU, herbeizuführen.

Ihre Kommission hat sich am 7. April dieses Jahres eingehend mit dieser Initiative befasst, und sie kam mit 12 zu 8 Stimmen zum Schluss, dass ihr keine Folge zu geben sei.

Die Schweiz kann zwar im innerstaatlichen Luftfahrtbereich den Treibstoff durchaus besteuern. Was sie aber nicht kann und letztlich auch nicht soll, ist, ganz generell eine Besteuerung einzuführen. Aufgrund des internationalen Chicagoer Abkommens von 1944 ist das gar nicht möglich und aus diesem Grund letztlich auch nicht rechtens. Die Kommission sieht keine Möglichkeit, eine Flugtreibstoffbesteuerung, wie sie mit dieser Standesinitiative gefordert wird, in einem na-

tionalen Alleingang einzuführen. Wir sind an die internationalen Abkommen gebunden. Wir wissen aber auch, dass sich die Schweiz in den internationalen Organisationen immer wieder auch für Umweltmassnahmen, egal welcher Richtung, einsetzt. Hier werden von unserer Seite grosse Anstrengungen unternommen.

Ich benutze aber gerne die Gelegenheit, um Ihnen einmal die enormen Anstrengungen der Luftfahrtindustrie etwas näherzubringen. Seit 1970 ist der Kerosinverbrauch pro Passagier und pro 100 Kilometer um 70 Prozent – um 70 Prozent! – zurückgegangen. Der Anteil des Luftverkehrs an den globalen Treibhausgasemissionen, also den bekannten Kyoto-Gasen, beträgt lediglich 1,6 Prozent, und dessen Anteil am weltweiten CO₂-Ausstoss liegt bei rund 2,2 Prozent. Jetzt hat aber auch die Luftfahrtindustrie weiter gehende Visionen für die technische Entwicklung. Die Vision 2020 der Luftfahrtindustrie sieht vor, den CO₂-Ausstoss um weitere 50 Prozent zu verringern, den Stickoxyd-Ausstoss um 80 Prozent zu verringern und – letztlich gehört auch der Lärm dazu – auch die Lärmbelastung um weitere 50 Prozent zu reduzieren. Sie sehen also: Die Luftfahrtindustrie ist nicht nur auf Gewinn ausgerichtet, sondern bringt Ökonomie und Ökologie in einer guten Art und Weise ins Gleichgewicht. Ich glaube, wir sollten die Anstrengungen in diesem Bereich auch anerkennen und würdigen.

Die Kommission kam, wie gesagt, zum Schluss, dass es aufgrund von internationalen Abkommen nicht sinnvoll sei, die Flugzeuge zu besteuern, die unsere Grenze überfliegen. Sie können sich ja vorstellen, dass man nicht ein Flugzeug bis an die Grenze besteuern kann und dann nicht mehr; es ist vielmehr der innerstaatliche Flugverkehr zu besteuern. Den grenzüberschreitenden Flugverkehr kann man nur mittels internationaler Übereinkommen besteuern.

Insofern ist einerseits die Umsetzung dieser Standesinitiative nicht möglich, andererseits verletzt die Standesinitiative auch internationale Übereinkommen. Ihr ist deshalb keine Folge zu geben.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: La majorité de la commission vous demande de ne pas donner suite à la présente initiative cantonale pour les raisons suivantes.

Selon la majorité, cette initiative part d'un bon sentiment parce qu'elle vise à limiter les émissions de CO₂ du trafic aérien. Elle est cependant inapplicable parce que la Suisse est liée par des accords internationaux. Elle ne respecte pas le principe de proportionnalité au niveau des buts à atteindre et est mal ciblée par rapport aux économies de carburant possibles en matière de trafic aérien.

Par cette initiative, les auteurs veulent taxer l'ensemble du trafic aérien alors que la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, qui date de 1944, interdit une taxation des carburants utilisés en trafic international. C'est la raison pour laquelle nous ne taxons actuellement en Suisse que les carburants destinés au trafic intérieur et nous aurons d'ailleurs, le 29 novembre 2009, une votation populaire sur l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien, acte qui prévoit de modifier l'affectation des prélèvements sur les carburants utilisés en trafic intérieur. Ainsi, nous ne voyons pas comment la Suisse pourrait de manière unilatérale introduire une taxation sur les carburants sans que cela soit décidé d'une manière concertée sur le plan international.

En ce qui concerne la lutte contre les émissions nocives, il faut relever que l'industrie du transport aérien a déjà entrepris de son propre chef des efforts considérables au niveau technique pour réduire la consommation de carburant. Des infrastructures aéroportuaires performantes, qui limitent le temps d'attente pour un atterrissage, et un système d'aiguillage du ciel efficace, qui permet de choisir des trajets optimaux pour les lignes aériennes, contribuent et contribueront aussi à limiter la consommation de carburant. On parle de 12 pour cent de réduction potentielle des émissions de CO₂ obtenus par ces mesures liées aux itinéraires.