

Nehmen Sie doch sonst die Kompetenz bitte wieder an den Bundesrat zurück, dann sind nämlich die Kantone im Bild, was sie zu tun haben und was sie nicht zu tun haben. Aber dieses Zickzackspiel und dieses Slalomfahren des Bundesrates werden in den Kantonen – je länger, je mehr – sehr schlecht aufgenommen, auch in anderen sachpolitischen Bereichen.

Koller Arnold, Bundesrat: Ich habe die Kompetenz der Kantone in keiner Weise bestritten. Die Regierung des Kantons Luzern hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht; Sie kennen den entsprechenden Rekursentscheid des Bundesrates. Aufgrund dieser neuen Sachlage hat mich Herr Strahm Rudolf gefragt, was die Kantone denn noch tun könnten.

Da bin ich wirklich der festen Überzeugung, dass es weitaus am sinnvollsten wäre, wenn wir alle endlich zusammenarbeiten und die geltenden Tempolimiten, die in diesem Lande leider nicht eingehalten werden, endlich gemeinsam durchsetzen würden.

Das wäre eine Bereinigung dieses lästigen Krieges, den wir auf diesem Gebiete jetzt seit Jahren führen.

Genehmigt – Approuvé

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Antrag der Kommission

Den Vorstoss 92.3023 nicht abschreiben

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

Proposition de la commission

Ne pas classer l'intervention 92.3023

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Département des transports, des communications et de l'énergie

Graber Rolf (L, NE), rapporteur: Outil par excellence au service de la communication, les transports aujourd'hui divisent. Aujourd'hui encore, on ne mesure pas les dégâts provoqués par l'initiative des Alpes. On ne peut pas bafouer des accords internationaux sans qu'il y ait des retombées: les difficultés des négociations bilatérales à ce sujet en sont l'illustration.

1. La population suisse a perdu, dans le domaine des transports, ses points de repère. Que deviennent les projets qu'elle a souvent soutenus avec enthousiasme? Un proverbe dit qu'il n'y a pas de bon vent pour celui qui ne sait où il va. Il y a aujourd'hui un décalage trop important, parfois un fossé, entre les décisions prises et les réalisations. Ce décalage me paraît être le problème principal dans le secteur des transports, parce qu'il entame la confiance des citoyens envers les autorités et que cela renforce le scepticisme, la frilosité, qu'ils pourraient éprouver à l'égard de nouveaux projets. Ainsi, après avoir accepté un réseau de routes nationales cohérents, et même après avoir accepté une augmentation du prix de l'essence, la population apprend que ce réseau ne sera pas terminé dans les délais prévus. On pourrait faire les mêmes démonstrations pour «Rail 2000» et pour les NLFA. Tels sont, à mon avis, les problèmes les plus importants par rapport à notre population.

2. Dans un deuxième temps, il m'appartient de vous rapporter les discussions qui ont eu lieu dans le cadre de la Commission de gestion et qui ont trait à un problème budgétaire. La Commission de gestion a en effet constaté l'existence

d'un décalage entre les intentions budgétaires et les possibilités techniques et administratives de les concrétiser. Lorsqu'il s'agit d'engager des dépenses sur le plan fédéral, le temps de réponse est infiniment plus long que sur le plan communal. Cela tient à la fois à la procédure de décision, mais aussi à la nature des dépenses fédérales. Il faut distinguer les dépenses courantes, qui sont, par essence, faites pendant l'année, des investissements. Il faut également tenir compte du fait que dans le domaine des transports, on a essentiellement affaire à des infrastructures, à du matériel roulant, et que ces investissements portent sur de nombreuses années.

Par conséquent, la structure et le type des dépenses du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, aussi bien les dépenses propres de la Confédération que celles qui découlent des liens que la Confédération a tissés avec les cantons, par exemple, ou avec les entreprises de transport concessionnaires, tout cela engendre des problèmes particuliers. Dans le domaine des routes, entre autres, il n'est pas rare que nous prenions, dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle, des décisions valables pour l'année suivante alors que les processus de mise en place des investissements s'étalent sur plusieurs années. Cela peut conduire à des situations aberrantes: par exemple, nous pouvons très bien, parce que nous avons une vision à court terme dans le cadre de l'élaboration du budget, mettre en faillite des entreprises et, plus tard, parce que nous avons reporté les travaux d'une année ou de deux ans, voir les coûts augmenter fortement parce que nous serions en période de reprise ou que, des entreprises ayant disparu, il y aurait une diminution de l'offre. Nous pourrions avoir les mêmes problèmes pour le matériel ferroviaire roulant, lorsque les entreprises de transport concessionnaires veulent se mettre ensemble et avoir une vision à long terme, car leurs décisions pourraient être remises en cause simplement parce que nous prenons ici une décision budgétaire sur la période d'une année.

La Commission de gestion du Conseil national a pu vérifier que les plaintes de l'administration étaient pleinement fondées. La procédure budgétaire annuelle du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie est beaucoup trop courte. Il en découle que la Commission de gestion invite le Conseil fédéral à examiner l'opportunité de l'introduction d'une procédure budgétaire pluriannuelle.

Schmidhalter Paul (C, VS), Berichterstatter: Ich berichte über den Stand der Arbeiten beim Vereinatunnel und möchte einleitend bemerken, dass ich – was man auch einmal machen muss – das Departement, den Departementschef und alle Beteiligten nur loben kann.

Das Parlament hat verlangt, dass man quartalsweise Rapporte und Zwischenberichte erstellt, was gemacht wurde. Sie gaben sicher viel Arbeit und waren vielleicht nicht immer im Interesse des Bauherren, aber trotzdem glaube ich, dass es richtig ist, diese Berichte laufend zu erstellen.

Es entstehen meiner Meinung nach Zuständigkeitsprobleme, weil sich mit dieser Materie teilweise die Finanzdelegation, die Finanzkommission, die GPK und noch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befassen. Man könnte schlussendlich auch noch die Kommission für öffentliche Bauten einschalten. Das EVED hat ein gutes Controlling eingeführt und mit der Blockierungsplanung, vor allem mit der laufenden Abschätzung des Geologierisikos, ein gutes Kontrollinstrument installiert. Man hat aus dem Bau des Furkatunnels und den Bauten im Centovalli, wo man ganz klar Fehler gemacht hat, viel gelernt und vor allem versucht, diese Fehler nicht zu wiederholen. Auch die Kommission für öffentliche Bauten, die damals die Planungsarbeiten beurteilen musste, hat auf diesen Erfahrungen des Furkatunnels aufgebaut und auch betreffend Bauprogramm und Kosten-schätzung damals die richtigen Schlüsse gezogen.

Der Tunnel und die Autoverladestation Klosters sind eigentlich betriebsbereit. Der Tunnel wurde in einem schwierigen Gelände erstellt; und trotz diesen geologischen Schwierigkeiten konnte man die finanziellen und zeitlichen Probleme

mehr oder weniger in den Griff bekommen. Es entstanden eine Verspätung von etwa sechs bis sieben Monaten und auch eine Belastung des sogenannten Geologierisikos. Die Ausführung erfolgte mit einer Tunnelbohrmaschine, welche inzwischen in den Haupttunnel weitergezogen wurde.

Im Haupttunnel, der 20 Kilometer lang ist, ist im Los Nord die erste Teilstrecke drei- und zweispurig ausgeführt und konventionell aufgeföhren worden. Zwischen April und Mai wurde die Tunnelbohrmaschine im Haupttunnel zum Einsatz gebracht, man kann jetzt in geologisch weniger schwierigen Zonen mit dieser Maschine in Richtung Engadin fortföhren.

Beim Los Süd – konventioneller Sprengvortrieb – kann man nur von guten Sachen berichten. Es wurde hier eine neue Arbeitsart eingeföhrt: Die Arbeitsböhne wurde mit Felsanker und Schienen an der Kalotte aufgehängt. Über diese Arbeitsplattform erfolgen der Abtransport des Materials sowie die Wasser-, die Druckluft-, die Elektroversorgung, die Ventilation usw. Mit dieser Methode kann 100 Meter hinter dem Vortrieb bereits die definitive Sohle eingebaut werden und 500 Meter hinter dem Vortrieb das fertige Profil.

Man hat auf dieser Seite einen Vorsprung von etwa sechs Monaten, und es wird jetzt zu einem eigentlichen Rennen gestartet: auf der einen Seite die Tunnelbohrmaschine und auf der anderen der konventionelle Vortrieb. Wer eher an der Baulosgrenze ist, kann weiterföhren, und die beiden Unternehmungen werden jetzt versuchen, einander zu zeigen, mit welcher Methode man schneller vorwärtskommt. Das wird sicher Auswirkungen auf das Bauprogramm haben und damit auch auf die Kosten.

Das Geologierisiko wird täglich überprüft; mit einer Soll-Ist-Rechnung wird festgestellt, ob man in einer geologisch schwierigen Zone oder in einer weniger schwierigen Zone ist. Diesem Konto werden entweder die Beträge gutgeschrieben, oder es wird mit ihnen belastet. Im Moment sind auf diesem Konto Geologierisiko noch etwa 7 Millionen Franken vorhanden. Man kann annehmen, dass es bei einer guten Geologie so weitergeht, es kann aber eventuell zu einer Überschreitung der Kosten kommen, welche kalkulierbar und überschaubar ist. Ich glaube, dass es keine Methode gibt, um das zu umgehen.

Bei der Blockierungsplanung hat man vor allem den Autoverlad, die Stromversorgung und gewisse Details untersucht. Ich finde auch diese Blockierungsplanung gut. Man kann hier jederzeit eingreifen und eine Sache erst freigeben, wenn sie spruchreif wird. Auch diese Methode ist beim Bauherrn nicht gerade beliebt, aber ich glaube, dass das EVED mit dieser Blockierungsplanung unbedingt weiterföhren muss.

Zum Autoverlad: Nach den Erfahrungen, die wir damit am Lötschberg, an der Furka und am Simplon gemacht haben, muss ich sagen, dass wir am Vereinatunnel mit dem Autoverlad die gleichen Schwierigkeiten bekommen werden, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, weil eine Umföhrungsmöglichkeit über den Flüelapass besteht. Wenn diese Strasse über den Flüelapass nicht gesperrt werden kann, wird man nicht genügend Fahrzeuge verladen können. Es wird vor allem eine Preisfrage sein. Wenn dieser Preis nicht durch Subventionen heruntergesetzt wird, wird er so hoch sein, dass aus diesem Grunde der Autoverlad nicht benützt wird.

Wir werden hier auf jeden Fall in der Betriebsphase sicher noch auf grosse Schwierigkeiten stossen. Aber man muss immerhin festhalten, dass dieser Vereinatunnel nicht als Tunnel für den Autoverlad gebaut wurde, sondern er wurde gebaut, damit man die Albulalinie nicht auf Doppelspur ausbauen muss. Vor allem die bahntechnische Erschliessung des Unterengadins – die Kreisfahrt über Chur, St. Moritz, Vereinatunnel und zurück – wird Vorteile bringen, und zwar für die Rhätische Bahn insgesamt.

Ich möchte abschliessend festhalten, dass wir es hier mit einem Bauwerk zu tun haben, bei dem der Stand der Arbeiten – Bauprogramm, finanzielle Übersicht usw. – bestens ist. Wir müssen für einmal von einem Bauwerk nicht über Schreckensnachrichten berichten, sondern können mit positiven Elementen aufwarten.

Dünki Max (U, ZH), Berichterstatter: Die GPK beschäftigte sich dieses Jahr schewergewichtig mit dem Bakom hinsichtlich dessen Aufsichtsfunktion und den Vollzugsmodalitäten im Bereich Telekommunikation. Wir untersuchten vor allem das nicht einfache Verhältnis zwischen Bakom und PTT.

Ich muss kurz erwöhnen, welche Aufgaben das Bakom von Gesetzes wegen wahrnehmen muss:

1. Es übt die Aufsicht über den liberalisierten Fernmeldemarkt, die Schnittstellen zwischen Monopol- und Wettbewerbsdiensten aus. Und jetzt ist wichtig: Davon ausgenommen ist die Aufsicht über die Unternehmensföhhrung und -politik der Telecom PTT.

2. Zulassung von Produkten, welche die technischen Voraussetzungen erfüllen.

3. Aufsicht über die vom Bakom konzessionierten Fernmeldedienste, das sind Funk-, Datennetze usw. Um in diesem Bereich Bewilligungen erteilen zu können, ist das Bakom auf eine enge Zusammenarbeit mit der Telecom PTT angewiesen, welche die Frequenzmonitoringstellung innehat. Insofern ist das Bakom nicht in der Lage, diesen Aufwand selbständig zu betreiben, was an uns für sich wünschenswert wäre.

4. Aufsicht über das Gesamtverteidigungsnetz.

5. Föhhrung des Kommunikationsbarometers, das sind die Zuteilungen der dreistelligen Nummern für EDV-Anwendungen und elektronische Mitteilungsdienste.

6. Wettbewerbsaufsicht über die Mietleitungen, welche im Monopolbereich der Telecom PTT stehen.

7. Überwachung des Quersubventionsverbotes. Die PTT-Betriebe dürfen ihre Dienstleistungen nicht mittels des aus ihrem Monopolbereich stammenden Ertrages verbilligen. Allerdings, das möchte ich unterstreichen, kann die Überwachung wegen des äusserst komplizierten Rechnungsmodells der PTT nur schlecht durchgeführt werden.

8. Gewährleistung gleicher Zulassungsbedingungen für Dienstleistungen der Telecom PTT und Dritten über das PTT-Netz, was ebenfalls nur schwer durchführbar ist, und die allgemeine Wettbewerbsaufsicht.

Die Vernetzung mit der Telecom PTT ist sehr eng. Die GPK hat keine Mängel bezüglich Aufsichtspflichten gegenüber Dritten festgestellt. Hingegen ist einiges nicht in Ordnung in bezug auf die rechtliche und faktische Zusammenarbeit zwischen dem Bakom und den PTT. Das Bakom kann mit rechtlichen, wirksamen Schritten wohl gegenüber Dritten vorgehen, nicht aber gegen die PTT, wo festgestellte Probleme mittels formloser Verfahren angegangen werden. Es finden lediglich Besprechungen am grünen Tisch statt. Insofern kann die Aufsicht gegenüber den PTT nicht durchgesetzt werden.

Die GPK ist der Meinung, dass die Stellung des Bakom baldmöglichst gestärkt werden muss, indem das Fernmeldegesetz entsprechend revidiert wird. Anstelle der Alibifunktionen müssen dem Bakom Sanktionierungsmöglichkeiten eingeräumt werden. Diese Forderung hat in den nächsten Jahren absolute Priorität.

Was die Aufsicht über die Lokalradios, welche jährlich mit rund 5,5 Millionen Franken subventioniert werden, betrifft, so hat das Bakom die Möglichkeit, die Qualität von deren Sendungen zu prüfen. Die Voraussetzungen dazu wären da. Dies wird aber kaum praktiziert, es fehlen die Mittel. Hingegen schreitet das Bakom im Falle von Beschwerden und Klagen ein. Und am Rande möchte ich bemerken, dass die Klage gegen den Direktor des Bakom wegen Verletzung von Aufsichtspflichten, rechtskräftig abgewiesen worden ist. Diese Angelegenheit ist erledigt.

Nun die Wünsche und Empfehlungen der GPK: Meinen Ausführungen konnten Sie entnehmen, dass die rechtliche Stellung des Bakom zu den PTT in keiner Weise befriedigt. Die Position des Bakom muss in den nächsten Jahren gestärkt und abgesichert werden, damit es seine hoheitlichen Aufgaben besser wahrnehmen kann. Denken Sie daran, die PTT bleiben trotz dieser Liberalisierung und ihrer Konzessionierung stärkster Marktteilnehmer mit hohem Marktanteil.

Darum brauchen wir dringend eine rasche Änderung im Fernmeldegesetz. Das Bakom muss die PTT gleich wie an-

dere privatwirtschaftliche Unternehmungen beaufsichtigen und bei Pflichtverletzungen Sanktionen aussprechen können, sonst schaffen wir gegenüber Dritten Ungerechtigkeiten.

Herr Bundesrat, die GPK verzichtet zurzeit auf die Einreichung eines entsprechenden Vorstosses, wird aber die Entwicklung auf diesem Gebiet im Auge behalten. Wenn nichts geschieht, behalten wir uns vor, nächstes Jahr auf diese Angelegenheit zurückzukommen.

Gleichzeitig richtet die GPK einen Wunsch an den Bundesrat: Herr Bundesrat Ogi, wir sind der Meinung, dass es zweckmässig und nützlich sein könnte, wenn Sie veranlassen könnten, dass bei der GPK Mitberichte zu den demnächst in die Vernehmlassung gehenden Gesetzen über das Fernmeldewesen und den Postverkehr eingeholt werden. Wir befassen uns mit dieser Materie seit Jahren eingehend, und es könnte Ihr Vorteil sein, wenn Sie rechtzeitig über unseren Standpunkt orientiert würden. Darf ich Sie bitten, sich heute dazu zu äussern, ob Sie diesem Wunsch entsprechen können? Über Ihre Bereitschaft zu einer solchen Zusammenarbeit würden wir uns freuen.

Auch wir danken dem Bakom für die gute Arbeit, die es leistet. Das Überprüfungsergebnis ist gut ausgefallen. Wir wünschen, dass das Bakom seine Aufgabe weiterhin pflichtgemäss an die Hand nimmt und erfüllt und dass es auch sein Augenmerk gut auf die PTT gerichtet hält.

Meier Hans (G, ZH): Ich spreche zu Seite 258 des Geschäftsberichtes, zum Kapitel «Nuklearschaden- und Stilllegungsfonds für Kernanlagen». Es heisst dort, das Kapital des Stilllegungsfonds habe sich per Ende Jahr auf 385 Millionen Franken belaufen, und in Klammern: Beiträge der Kernkraftwerkbetreiber 32 Millionen Franken.

In Artikel 11 des Atomgesetzes steht, dass die Inhaber von Kernanlagen Beiträge an einen gemeinsamen Fonds leisten müssen. Dabei sind die Beiträge so zu bemessen, dass die Kosten für die Stilllegung und den Abbruch von ausgedienten Kernanlagen und die Entsorgung der dabei entstehenden Abfälle gedeckt werden können.

Bereits ist absehbar, dass bis zum Jahre 2005 die ersten Kernkraftwerke, nämlich Beznau I und II sowie Mühleberg, stillgelegt werden müssen. 15 Jahre später folgen dann Leibstadt und Gösgen. Die Stilllegung eines AKW kostet nach amerikanischen Erfahrungen über eine Milliarde Franken. Zur Sicherstellung der nach Artikel 11 des Atomgesetzes verlangten Gelder für die Stilllegung und den Abbruch der ausgedienten Anlagen stehen heute erst 385 Millionen Franken zur Verfügung. Bis ins Jahr 2020 werden aber gegen 10 Milliarden Schweizerfranken dafür aufgewendet und bereitgestellt werden müssen.

Ich frage den Bundesrat: Wie gedenkt er, diese Beträge aufzubringen? Trifft es zu, dass die Beiträge der Kernkraftwerkbetreiber nur 32 Millionen Franken, d. h. weniger als 10 Prozent der im Stilllegungsfonds liegenden 385 Millionen Franken, betragen? Wer zahlt die restlichen Gelder in den Fonds ein?

Ein zweites: Dem Geschäftsbericht können wir entnehmen, dass die Vernehmlassung für ein Energiegesetz beendet sei und der Umwandlung des Energienutzungsbeschlusses in ein Energiegesetz nichts mehr im Wege stehe. Im Geschäftsbericht berichtet der Bundesrat von Erfolgen des Aktionsprogrammes «Energie 2000» nach einem Drittel der Laufzeit. Gleichzeitig wird betont, dass die hochgesteckten Vorgaben nur bei konsequenter Umsetzung der geplanten Massnahmen erreicht werden können. Dazu braucht es ein griffiges Energiegesetz, Herr Bundesrat Ogi.

Wie müssen wir Grünen deshalb folgenden Artikel im «Zürcher Boten» der SVP interpretieren? «Bundesrat Ogi will schlankes Energiegesetz. Mit Genugtuung hat die SVP zur Kenntnis genommen, dass Bundesrat Ogi ein schlankes Energiegesetz vorlegen will und dagegen ist, dass der Bund Vorschriften über Gebäudeisolation, individuelle Heizkostenabrechnung oder Bewilligung für Elektroheizungen erlässt.» Wenn das zutrifft, Herr Bundesrat, ist das ein Schuss gegen unsere Zürcher Regierung, welche ein Energiegesetz vor-

legt, über das wir am nächsten Sonntag abstimmen und das diese Bestimmungen enthält. Ich hoffe auf eine positive Antwort.

Stalder Fritz (D, BE): Als ehemaliger Eisenbahner gestatte ich mir, einige Bemerkungen zur Verkehrspolitik schlechthin zu machen.

Grosso modo kann festgestellt werden, dass die Bemühungen des EVED, den gestellten Aufgaben gerecht zu werden, anerkennenswert sind. Bei den PTT und den SBB sind halt einige Dinge in Bewegung geraten. Man bemüht sich auch hier, den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden. Bei den SBB ist die Ausgangslage relativ klar. Bei der «Bahn 2000» und bei der Neat sollte akzeptiert werden, dass für die beiden Vorlagen von den Stimmberechtigten gutgeheissene Beschlüsse vorliegen. Hier fehlen die Moneten – für mich jedoch nur vordergründig. Die aktuelle Situation beweist mir eines: Auf der Grundlage der Finanzen allein lassen sich die Verkehrsprobleme weder beurteilen noch lösen. Vielmehr stellen sich die beiden Fragen:

1. «Wieviel Bahn» wollen wir? Diese wichtige Frage hat der Schweizer Souverän dreifach beantwortet. Er hat zur «Bahn 2000», zur Neat und zur Alpen-Initiative ja gesagt. Nun streitet man sich aber um die Moneten, wenn es um die Umsetzung dieser Volksentscheide in die Tat geht. In der Tat geht es dabei um Riesensummen. Andererseits hat mir aber noch kein Befürworter des Anschlusses an die EU erklärt, wie die Schweiz einen EU-Jahresbeitrag von 5 bis 7 Milliarden Franken, mindestens 15 Prozent Mehrwertsteuer und 2 bis 3 Prozent höhere Bankenzinsen verkraften könnte.

2. Wer soll das bezahlen? Hier bestehen riesengrosse Meinungsverschiedenheiten. Der Verteilungskampf bezüglich dieser Kosten bereitet nicht nur dem EFD, sondern auch dem EVED grosse Sorgen. Die Entwicklung des Verkehrs auf Strasse und Schiene beweist aber eindeutig steigende Tendenz. Es muss also mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden. Weil aber, wie vorgängig dargelegt, Volksentscheide sowohl für die Schiene als auch für die Strasse vorliegen, geht es nun darum, diese Entscheide in die Tat umzusetzen.

Hier tauchen einige weitere Fragen auf. Müsste sich der Strassenbenützer nicht darüber Rechenschaft geben, dass er, wenn er auch morgen noch Auto fahren will, heute mithelfen muss, die Schiene zu finanzieren? Tut er das nicht, muss er damit rechnen, dass die Strassen morgen durch den Güterverkehr total verstopft sein werden.

Kann die Schweiz die «Bahn 2000» und die Neat finanzieren? Meiner Meinung nach ja, wenn sie es wirklich will. Es sollte beachtet werden, dass es die Möglichkeit der Etappierung gibt. Auch Rom wurde an einem Tag erbaut. Weil die Schweiz mitten in Europa liegt, kommt sie nicht darum herum, ihren Anteil an die europäische Verkehrsstruktur zu leisten. Sie muss sich aber die Freiheit bewahren, diejenigen Verkehrswege anzubieten, die für unser Land tragbar sind.

Ogi Adolf, Bundesrat: Zunächst danke ich für die gute Aufnahme unseres Berichtes, d. h. für die Arbeit der GPK in bezug auf unser Departement.

Zu dem, was Herr Graber gesagt hat, möchte ich grundsätzlich folgendes festhalten: Es ist durchaus richtig: Grosse Projekte haben es in diesem Land sehr schwer, zeitgerecht realisiert werden zu können. C'est le moins qu'on puisse dire. Wir vergessen in diesem Zusammenhang gerne, dass Projekte Investitionen sind, dass Projekte Werte darstellen und dass diese Projekte vielfach das Brot von morgen sind.

Zu den 85 Milliarden Franken Investitionen, die unser Departement für den Verkehrsbereich – Schiene, Strasse, Luft und Wasser – für die Zeit bis zum Jahr 2005 errechnet hat, ist festzuhalten, dass 75 Prozent dieser Investitionen im Interesse der Volkswirtschaft, des Umweltschutzes – die Neat ist das grösste Umweltschutzprojekt aller Zeiten –, der Regionalpolitik, aber auch des Standortvorteils unseres Landes sind. Das alles vergessen wir gerne; trotzdem tun wir uns sehr schwer mit der zeitlichen Realisierung dieser Aufgaben,

die wir übrigens vom Volk bestätigt bekommen haben. Diesen Auftrag kann man nicht von heute auf morgen abändern. Herr Graber hat das Problem zu Recht auch am Beispiel des Ausbaus der Nationalstrassen aufgezeigt. Mit dem heutigen Budgetverfahren ist im Bereich des Nationalstrassenbaus eine verlässliche Planung nicht mehr möglich. Das vom Bundesrat mit den Kantonen ausgehandelte Bauprogramm steht einige Monate später unter der Guillotine des Budgetbeschlusses, und dann müssen wir bis zur Wintersession warten. Der jährliche Budgetbeschluss lässt für langfristige Grossprojekte keine vernünftige Planung mehr zu. Infrastrukturbauten bei Schiene, Strasse usw. brauchen aber einen längeren Budgethorizont als nur ein bis zwei Jahre. Sie brauchen einen Budgethorizont von mindestens fünf bis zehn Jahren. Diesen Horizont haben wir nicht mehr, und das führt zu den Schwierigkeiten, die wir kennen. Ich sage das jetzt auch mit Blick auf die Budgetgespräche und -debatten, die demnächst in den verschiedenen Kommissionen beginnen werden.

Was die Ausführungen von Herrn Schmidhalter in bezug auf die Lehren aus der Realisierung von Projekten anbetrifft – er hat vor allem von der Vereina gesprochen –, kann ich bestätigen, dass wir sowohl im Eisenbahn- wie im Strassenbau die Lehren und die Konsequenzen aus der Vergangenheit gezogen haben. Das straffe Controlling-Konzept, das Blockierungskonzept und die Blockierungsplanung bei der Vereina, die nicht allen Leuten passten, haben sich bewährt. Die gute Qualifikation durch die GPK, was das Projekt Vereina anbetrifft, zeigt, dass wir mit dieser neuen Arbeit, die wir im Departement eingeführt haben, auf dem richtigen Weg sind.

In diesem Zusammenhang darf ich sagen, dass wir für die Neat bereits ein Controlling im Aufbau haben. Wir haben ja bei der Neat noch nicht 300 Millionen Franken ausgegeben. Aber wir haben dieses Controlling bereits im Aufbau. Dieses muss dann über zehn bis zwanzig Jahre funktionieren, d. h. auf diese Zeit ausgelegt werden. Bei einem Controlling muss generell jederzeit der Überblick über die Kostenentwicklung und die Termine bestehen. Das sind die wichtigsten Elemente, die uns begleiten. Schwerpunkte dieser Aufgabe sind die Kostenentwicklung, die Termingestaltung und die Qualität der Realisierung der Bauten.

Zum Vereinatunnel muss aufgrund dessen, was Herr Schmidhalter sagte, festgehalten werden, dass das Kostenmanagement natürlich nie zu Lasten der Sicherheit der Anlagen und des Betriebes gehen darf. Die Sicherheit muss in unserem Departement immer die nötige Bedeutung und Priorität bekommen. Wenn uns die Geologie nicht noch grosse Überraschungen bringt, ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass keine Zusatzkredite mehr nötig sind. Aber wie gesagt: Die Geologie kann verrückt spielen, und deshalb kann nicht abschliessend und mit Garantie gesagt werden, dass es keine Zusatzkredite mehr braucht.

In bezug auf die Ausführungen von Herrn Dünki zum Bakom und zur Thematik der Aufsicht über die PTT kann ich folgendes sagen: Sie haben recht, und ich danke Ihnen auch für Ihre Ausführungen, Herr Dünki. Die Frage der aufgeworfenen Problematik muss im Rahmen der Revision des neuen Fernmeldegesetzes angegangen und gelöst werden.

Ein revidiertes Fernmeldegesetz brauchen wir dringend, wenn wir gegenüber dem Ausland nicht hoffnungslos ins Hintertreffen geraten wollen. Ziel dieser Revision des Fernmeldegesetzes ist es, über eine moderne Telekommunikation in der Schweiz zu verfügen:

1. mit einem noch grösseren Angebot;
2. mit günstigeren Tarifen;
3. mit gleichbleibender Qualität und Sicherheit;
4. mit gleichbleibender, guter, flächendeckender Versorgung.

Das sind die Ziele, die wir uns bei dieser Revision stecken müssen. Wir müssen auch bedenken, dass die Europäische Union auf den 1. Januar 1998 alle Sprachdienste und auch die Netze freigeben wird. Nur mit einer umfassenden Liberalisierung kann die Schweiz bei dieser Entwicklung mithalten. Wir müssen diese Entwicklung der Telekommunikation im Auge behalten, weil – wie man sagt – dass im nächsten Jahr-

hundert ein Drittel aller Arbeitsplätze durch diesen Bereich angeboten wird. Es ist ausserordentlich wichtig, dass wir «diesen Zug» nicht verpassen.

Was hat zusätzlich zu geschehen? Wir wollen mit diesem Fernmeldegesetz ein Marktgesetz schaffen und nur das regeln, was notwendig ist. Ich komme auf die Frage von Herrn Meier Hans beim Energiegesetz zurück; es ist ja heute der Trend, das zu regeln, was nötig ist, und das nicht zu regeln, was nicht nötig ist.

Der Wettbewerb in der Telekommunikation soll für den Erhalt und den Ausbau des Fernmeldewesens sorgen. Wir schaffen ein sogenanntes Rahmengesetz, das offen, liberal und entwicklungsfähig ist, so dass es nicht in vier, fünf Jahren schon wieder angepasst werden muss. Das ist eine grosse Anforderung, die nicht leicht zu erfüllen ist. Aber wir müssen es mit aller Kraft versuchen.

Das Erstellen und das Benutzen der Netze sind dann frei. Wer Fernmeldedienste anbietet, braucht eine Konzession. Aber besonders habe ich die Grundversorgung im Auge. Diese muss flächendeckend, sicher und auch kostengünstig erfolgen können. Zur Finanzierung der Grundversorgung ist ein Fonds geplant, der durch Abgaben der Konzessionäre gespiesen wird.

Grosse Bedeutung lege ich auch auf einen «schlanken», kundenorientierten Vollzug. Es ist ja wichtig, dass diese Dienste in Anspruch genommen werden. Aus diesem Grund ist eine Umstrukturierung des Bakom im Sinne des New Public Managements zu prüfen. Massengeschäfte sollen, Herr Dünki, durch ein technisches Institut erledigt werden können. Mein Departement hat bereits den Entwurf zur Revision des Fernmeldegesetzes ausgearbeitet, und die Stunde der Wahrheit wird bald schlagen. Voraussichtlich im August wird der Bundesrat über die Eröffnung der Vernehmlassung entscheiden. Bezüglich Ihres Wunsches bin ich gerne bereit, Ihnen diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen, vielleicht nicht im Sinne der Vernehmlassung, aber im Sinne der Orientierung, weil dieser Entwurf dann in die entsprechende Kommission zur Vorberatung geht.

In bezug auf die Zusammenarbeit zwischen den PTT und dem Bakom haben Sie die richtigen Worte gefunden; es stimmt. Aber auf der anderen Seite muss man auch realistischere sagen, dass die Zusammenarbeit zwischen dem Bakom – das neu geschaffen worden ist und das die Zusammenarbeit mit den PTT suchen muss – und den PTT selbstverständlich nicht vom ersten Tag an reibungslos erfolgen kann. Ich bin eigentlich überrascht, wie gut das gegangen ist. Ich möchte hier sowohl den PTT als auch dem Direktor des Bakom, Herrn Furrer, danken, dass man in dieser schwierigen Anpassungszeit, die es gegeben hat, immer wieder versucht hat, Lösungen und Wege zu finden.

Aber es ist richtig, dass die rechtliche Stellung des Bakom jetzt im Rahmen des revidierten Fernmeldegesetzes klar verankert werden muss. Denn es ist nicht einfach, gegen die grossen PTT immer zu bestehen. Es braucht von beiden Seiten etwas Verständnis, und ich möchte doch festhalten, dass dieses Verständnis weitgehend vorhanden war. Den Willen zur Zusammenarbeit kann man dem Bakom und den PTT nicht absprechen.

Zum Stilllegungsfonds möchte ich Herrn Meier Hans folgendes sagen: Er beträgt 385 Millionen Franken. Der Bundesrat teilt die Ansicht des Votanten nicht in aller Klarheit. Der Fonds wird periodisch überprüft. Dabei gehen die Experten – sowohl bezüglich der Kosten als auch bezüglich der Termine für die Stilllegung der einzelnen Werke – von anderen Annahmen aus. Sie gehen nicht von den Annahmen aus, die Sie hier an diesem Pult geäussert haben, Herr Meier. Wir sind gerne bereit, der GPK das Konzept des Stilllegungsfonds und den Beitrag der KKW-Betreiber im Detail zu erläutern.

Mit Bezug auf das Energiegesetz – ich glaube, wir machen hier keinen Abstimmungskampf wie in Zürich – möchte ich Ihnen folgendes sagen: Der erste Entwurf in bezug auf ein neues Energiegesetz, den wir in die Vernehmlassung geschickt haben, Herr Meier, ist sehr kontrovers aufgenommen worden, sehr kontrovers! Das hat dazu geführt – nach einer Lagebeurteilung –, dass wir mit allen gesprochen haben. Wir

mussten mit den Kantonen sprechen, die das ja vollziehen müssen. Wir haben aber auch mit der Wirtschaft wie mit den Umweltorganisationen gesprochen. Wir haben insgesamt 13 Gespräche durchgeführt. In diesen 13 Gesprächen haben wir – so meine ich – Lösungen erarbeitet. Aufgrund dieser Gespräche wird nun der Gesetzentwurf vorbereitet, so dass wir ihn, wie im Legislaturprogramm versprochen, dem Bundesrat noch in dieser Legislatur vorlegen können.

Aufgrund der Gespräche und der kontroversen Vernehmlassung mussten wir den Entwurf straffen, vor allem im Gebäudebereich. Wir können nicht alles von Bern aus befehlen. Das wollen und können wir nicht. Wir müssen also schauen, dass diese Massnahmen, die wir vorschreiben, dann auch umgesetzt werden. Wir müssen also mit den Kantonen und Gemeinden zusammenarbeiten. Wir haben ja Erfahrungen mit dem Aktionsprogramm «Energie 2000». Auf Detailregelungen soll verzichtet werden. Das heisst aber nicht, dass die Kantone die Massnahmen dann nicht umsetzen sollen. Die Kantone haben in diesem Staat eben auch die Pflicht mitzuhelfen.

Gewisse Vollzugsaufgaben sollen auf geeignete Organisationen übertragen werden. Schauen Sie einmal das Budget des BEW an. Das Budget wurde hier in diesem Rat immer kritisiert. Es wurde im Dezember immer reduziert. Wir müssen uns den Gegebenheiten anpassen. Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten. Also müssen gewisse Vollzugsaufgaben auf geeignete Organisationen übertragen werden. Deshalb ist die Idee einer Energieagentur entstanden. Des weiteren soll die Wirtschaft in die Verantwortung eingebunden werden: das Prinzip der Kooperation.

Schliesslich wird bei der Förderung erneuerbarer Energien die Möglichkeit von Globalbeiträgen an die Kantone geprüft. Das sind eigentlich die drei massgebenden Leitlinien, die aufgrund der Lagebeurteilung und aufgrund der nicht gerade guten Aufnahme des in die Vernehmlassung geschickten Entwurfes nun nötig waren. Das alles haben wir mit den verschiedenen Organisationen in 13 Gesprächen erarbeitet.

Nun zu Herrn Stalder: Hier könnte man natürlich eine lange Debatte zur Neat und zur «Bahn 2000» auslösen. Ich möchte aber einmal folgendes festhalten: Im Juni 1988 hat das Schweizer Volk die Koordinierte Verkehrspolitik abgelehnt. Deshalb, Herr Stalder, müssen wir im Verkehrsbereich jetzt eine sogenannte Schritt-für-Schritt-Politik entwickeln.

Die Realitäten sind die: Wir haben heute eine Situation der totalen Verunsicherung. Wir haben eine Situation, in der man die Projekte teilweise zu Tode diskutiert. Man spricht von einer neuen Volksabstimmung, bevor man ein Finanzierungsmodell auf den Tisch gelegt hat. Die Situation ist in diesem Sinne eben nicht erfreulich.

Im Rahmen dieser Schritt-für-Schritt-Politik muss der Bundesrat versuchen, zum richtigen Zeitpunkt den richtigen Schritt zu machen. Das hat er beispielsweise mit dem Überbrückungskredit für die Neat getan. Ursprünglich wollte er ja einen Baukredit vorlegen, aber weil wir nicht in einer «Bunkermentalität» verhaftet sind, hat die politische Lagebeurteilung dazu geführt, dass wir nun diesen Überbrückungskredit beantragen. Wir hoffen, dass der Nationalrat diesen im September 1995 genehmigen wird, so dass kein Unterbruch entsteht. In dieser Zeit sollten die Abklärungen im Zusammenhang mit den Zufahrtslinien erfolgen können.

Wir stehen vor folgender Situation: Auf der einen Seite kennen wir eine Mobilitätsexplosion; auf der anderen Seite haben wir Staus, wir haben Umweltprobleme, wir haben Klimaprobleme, wir haben Luftprobleme, wir haben Ozonprobleme, und wir haben Finanzprobleme. In dieser Situation geht es um die Güterabwägung, die unser Departement vornehmen muss. Dann müssen wir entscheiden. Wir müssen entscheiden, in welche Richtung wir die Weichen stellen, in welche Richtung wir uns begeben wollen. Das muss jetzt passieren, denn Verkehrspolitik ist Langfristpolitik. Wenn wir jetzt nicht in Richtung Schiene entscheiden, werden wir den Verkehrskollaps auf der Strasse haben. Deshalb müsste der «Autofahrer von morgen» alles Interesse haben – das haben Sie ganz richtig gesagt –, dass jetzt die Schiene ausgebaut wird, damit die Strasse für ihn auch im nächsten Jahrhundert

vernünftig verfügbar ist. Deshalb müssen wir in bezug auf die Finanzen Lösungen erarbeiten.

Natürlich haben wir keinen Zauberstab: Jedes Problem muss Schritt für Schritt gelöst werden. Sie wissen, dass der Bundesrat daran ist, in einem ersten Schritt eine Lösung für die Neat-Finanzierung zu suchen, und ein zweiter Schritt wird in Richtung eines Fonds für den öffentlichen Verkehr gehen. Wenn wir wollen, finden wir die Lösung.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die Kosten für die Verkehrsaufgaben, also Schiene, Strasse, Luft, Wasser, in den sechziger und siebziger Jahren über 15 Prozent der Gesamtausgaben des Bundes betrugen. Jetzt sind diese Ausgaben unter 15 Prozent gesunken. Das erklärt den Rückstand, den wir beispielsweise im Eisenbahnbereich gegenüber dem Ausland, z. B. gegenüber Deutschland und Frankreich, haben: Wir haben keine ICE, keine TGV, keine Pendolini. Es wird an Ihnen sein, zu entscheiden, ob diese Kosten getragen werden sollen.

Was der Ständerat am Dienstag in bezug auf die Neat beschlossen hat, war sehr gut. Man hat dadurch – Motion Darnioth – die Neat bereits um ein Viertel entlastet, indem das Geld – diese 3 bis 4 Milliarden Franken, die aus dem Treibstoffzollfonds kommen – nicht amortisiert werden muss.

In diesem Sinne entsteht eine erhebliche Entlastung. Jetzt müssen wir mit den beiden Schritten, die ich erklärt habe – Finanzierung für die Neat und Finanzierung für den öffentlichen Verkehr – weitermachen. Dann werden wir dieses Land umweltfreundlich voranbringen, was die Verkehrspolitik anbetrifft.

Ich möchte Ihnen für die gute Aufnahme der Arbeit des EVED danken. Ich hoffe, dass wir Bemängeltes im nächsten Jahr korrigieren können.

Genehmigt – Approuvé

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1994

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1994

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.006
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1484-1497
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 774