

Ich ersuche Sie deshalb, aus internationalem Gesichtspunkt, unbedingt auf den Beschlussentwurf C einzutreten.

Bundespräsident Ogi: Die Ausgangslage ist ganz einfach; es geht hier darum: Wollen Sie dem Bundesrat die Kompetenz geben, dass er eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorbereiten kann, oder wollen Sie das nicht? Das ist die Ausgangslage.

Es handelt sich hier um einen Kompetenzartikel, und Kompetenzübertragung ist auch mit etwas Vertrauen verbunden. Das Vertrauen in den Bundesrat wird gerechtfertigt, indem wir Ihnen dann auch etwas vorlegen werden.

Mit diesem Kompetenzartikel unterstreichen wir den Willen, die Bereitschaft, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – wenn sie kommt – möglichst europaverträglich auszustalten und auch einzuführen. Dieser Kompetenzartikel – haben Sie doch keine Angst, Herr Loretan! – muss ja von Volk und Ständen noch angenommen werden.

Es geht also darum: Wollen Sie, dass der Bundesrat handelt, führt – gouverner, c'est prévoir! –, also etwas vorbereitet, zu dem Sie dann immer noch nein sagen können? Wenn Sie ja sagen würden, müsste noch das Bundesgesetz konkretisiert werden; dieses Bundesgesetz würde dem fakultativen Referendum unterstehen.

Ich würde Sie nicht begreifen, wenn Sie diesem Kompetenzartikel nicht zustimmen würden, zu dem Sie noch mehrmals Stellung nehmen können, den Sie noch modellieren und ausgestalten können, wie Sie das für richtig erachten – wenn Sie diesem Handlungsbedarf, der doch gegeben ist (flankierende Massnahmen haben Sie vom Bundesrat verlangt), nicht zustimmen würden. Wir würden dann wiederum kostbare Zeit verlieren, und wir könnten die flankierenden Massnahmen, die praktisch alle Fraktionen vom Bundesrat verlangt haben, nicht umsetzen. Auch die Kostenwahrheit wäre dann in Frage gestellt: die Kostenwahrheit, die auch dieser Rat immer wieder gefordert hat.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass auch in Luzern (Umweltministerkonferenz!) vielleicht etwas passiert; ich weiß nicht, was, ich habe keine Ahnung. Aber wir sollten uns vorbereiten; wir sollten dem Bundesrat die Möglichkeit geben, dass er in diesen Fragen vorangehen kann, dass er seine Position, die er sich in Europa in der Verkehrspolitik erkämpft hat, nicht aufgeben muss, dass er nicht gebremst wird.

Ich möchte Sie dringend bitten, dem Nichteintretsantrag der Minderheit Loretan nicht zuzustimmen und auch hier der Mehrheit der Kommission, dem Bundesrat und dem Nationalrat zu folgen. Es ist ein verkehrspolitisch gesehen sehr entscheidender Schritt und für Sie die Stunde der Wahrheit.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

23 Stimmen
10 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36quater

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Küchler, Berichterstatter: Im Titel des Beschlussentwurfes C sowie in Absatz 1 von Artikel 36quater BV hat der Nationalrat eine Ergänzung vorgenommen. Diese Ergänzung gibt eigentlich die Stossrichtung des Beschlussentwurfes wieder. Er ver-

deutlicht die Stossrichtung in dem Sinne, dass die Schwerverkehrsabgabe künftig entweder leistungs- oder verbrauchsabhängig sein kann. Man sucht nach einer einheitlichen Lösung in Europa, in der EG, wie dies heute wiederholt dargelegt wurde. Dies drängt sich mit zunehmender Internationalisierung der Transporte unter allen Umständen auf. Die detaillierte Ausgestaltung dieser Abgabe hat aber auf dem späteren Gesetzgebungsweg zu erfolgen.

In Absatz 2 wird das Prinzip der Kostendeckung verankert und ebenfalls die Zweckbindung festgehalten. Im Unterschied zum Treibstoffzollartikel wird in Absatz 3 der Gesetzgeber ausdrücklich verpflichtet, bei der Bemessung der kantonalen Anteile «die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen».

Die Kommission hat keine Änderungen vorgenommen, sondern hat den Artikel 36quater gemäss Beschluss des Nationalrates übernommen und diesem zugestimmt.

Jagmetti: Darf ich bei dieser Gelegenheit als Nichtkommissionsmitglied einen Wunsch an den Bundesrat richten?

Wenn wir eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen, besteht natürlich die Gefahr, dass man in eine Untermotorisierung der Lastwagen ausweicht. Es wäre für unser Transitland außerordentlich schlecht, wenn geschlichen würde oder mit dem Motor auf dem letzten Zacken und einer Rauchwolke den Gotthard hinaufgefahren würde; damit ist uns nicht gedient.

Ich wäre froh, wenn sich der Bundesrat in den Verhandlungen auf internationaler Ebene dafür einsetzen könnte, dass ein ausreichendes Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht des Fahrzeuges vorhanden ist, wie wir das in der Schweiz kennen, und dass dies durchgesetzt wird, damit die Nachteile, die mit einer Untermotorisierung verbunden sind, behoben sind.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

21 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.306

Standesinitiative Bern

SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist

(Kantonsvariante)

Initiative du canton de Berne

Nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist
des CFF (variante proposée par le canton)

Wortlaut der Initiative vom 8. Juli 1991

Die Linienführung für die SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist bekanntlich umstritten. Das von den SBB kürzlich beim Bundesamt für Verkehr eingereichte Projekt wird von den betroffenen Regionen und Gemeinden abgelehnt. Die Kantone Bern und Solothurn, die Planungsverbände und Ge-

meinden setzen sich deshalb für die umweltfreundlichere Variante «Kantone» ein. Diese Variante hätte allerdings, vor allem wegen zusätzlicher Tunnelbauten, Mehrkosten von einigen hundert Millionen Franken zur Folge, welche nach Auffassung der SBB in dem von den eidgenössischen Räten festgelegten Kreditrahmen nicht Platz hätten.

Es ist somit ein politischer Entscheid über einen Zusatzkredit für die Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» notwendig. Aus diesem Grund hat der Grosse Rat des Kantons Bern an seiner Sitzung vom 30. Mai 1991 beschlossen, gestützt auf Artikel 93 der Bundesverfassung eine Standesinitiative für einen Bundesbeschluss einzureichen, welcher für den Bau dieser Bahnlinie die Kantonsvariante (unter Einschluss des entsprechenden Zusatzkredits) vorsieht.

Texte de l'initiative du 8 juillet 1991

Comme on le sait, le tracé du nouveau tronçon de la ligne CFF Mattstetten–Rothrist est contesté. Les régions et les communes concernées rejettent le projet présenté récemment à l'Office fédéral des transports par les CFF. Les cantons de Berne et de Soleure, les associations d'aménagement et les communes se prononcent donc pour la variante proposée par le canton, plus respectueuse de l'environnement. Cette variante occasionnerait cependant des frais supplémentaires de quelques centaines de millions de francs, principalement en raison du plus grand nombre de tunnels, ce qui excède, de l'avis des CFF, le crédit fixé par les Chambres fédérales.

Il faut donc prendre une décision politique sur la nécessité d'octroyer un crédit additionnel pour la réalisation du projet «Rail 2000». Pour cette raison, le Grand Conseil du canton de Berne a décidé, le 30 mai 1991, de présenter, conformément à l'article 93 de la Constitution fédérale, une initiative en faveur d'un arrêté fédéral prévoyant la construction de ce tronçon selon les propositions du canton ainsi que le crédit additionnel nécessaire.

Herr **Danioth** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 30. Mai 1991 beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern auf Antrag von Markus Ruf (SD) und gegen den Antrag des Regierungsrates eine Standesinitiative einzureichen.

Der Beschluss des Grossen Rates vom 30. Mai 1991 verpflichtete zudem den Regierungsrat des Kantons Bern, beim Bundesrat zu intervenieren, damit dieser den eidgenössischen Räten ein Zusatzkreditbegehren für die Finanzierung der Variante «Kantone» unterbreite.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat die Standesinitiative am 22. Februar 1992 erstmals behandelt. Sie beschloss, die Beratungen zu sistieren, bis der Bericht über das Vorprüfungsverfahren gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte vorliegt. Dieses Verfahren wurde im Sommer 1992 abgeschlossen. Die Kommission nahm die Beratungen am 20. Oktober 1992 wieder auf und beauftragte eine Subkommission, zusätzliche Abklärungen vorzunehmen. Die Subkommission tagte am 27. November 1992 und hörte Delegationen der Kantone Bern und Solothurn an. Sie besichtigte die Linienführung im Gelände und liess sich durch Vertreter der SBB orientieren. Aufgrund dieser Vorarbeiten schloss die Gesamtkommission die Beratung der Standesinitiative am 5. Februar 1993 ab.

Die Standesinitiative verlangt vom eidgenössischen Parlament einen Bundesbeschluss, der die von den Kantonen Bern und Solothurn verlangte Linienführung der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist festlegen soll. Die Initiative gibt keine weiteren Angaben über die Linienführung. Die wichtigste Forderung des Kantons Bern im Vorprüfungsverfahren ist der 8,155 Kilometer lange Munibergtunnel anstelle von 4 kürzeren Tunnels mit insgesamt rund 1,8 Kilometern Länge. Der Kanton Solothurn verlangt einen rund 6,3 Kilometer langen Tunnel Oesch–Oenz anstelle von vier kürzeren Tunnels von etwa 1,8 Kilometern Gesamtlänge.

Die Standesinitiative verlangt als zweites einen Zusatzkredit für die Mehrkosten dieser von den Kantonen Bern und Solothurn vorgeschlagenen Linienführungen.

Im Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000», der in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 angenommen wurde, sind nur die beiden Endpunkte der neuen Linie Mattstetten–Rothrist festgelegt. Die eidgenössischen Räte haben willentlich darauf verzichtet, die Details der Linienführung im Bundesbeschluss selbst festzulegen. Dies ist Sache des Plangenehmigungsverfahrens. Dieses richtet sich nach dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte.

Der heutige Stand des Plangenehmigungsverfahrens ist folgender: Das Vorprüfungsverfahren gemäss dem erwähnten Bundesbeschluss für die von den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichten Pläne betreffend die Strecke Mattstetten–Rothrist wurde im Sommer 1992 abgeschlossen. In dieser Phase hatten die betroffenen Kantone Bern, Solothurn und Aargau die Möglichkeit, sich zum Projekt zu äussern. Die Kantone Bern und Solothurn verlangten, wie schon erwähnt, wesentliche Änderungen der Linienführung. Anschliessend wurden die interessierten Bundesämter konsultiert. Die Unterlagen gingen dann zusammen mit den Stellungnahmen und einem Bericht wieder an den Bauherrn (SBB), der über die definitiv aufzulegenden Pläne entscheiden muss.

Die öffentliche Planaufklage mit Einsprachemöglichkeit wurde im Januar 1993 eröffnet. Die SBB haben die Variante aufgelegt, die das Vorprüfungsverfahren durchlaufen hat. Die von den Kantonen Solothurn und Bern vorgeschlagenen Varianten wurden von den SBB nicht übernommen. Die Pläne müssen vom EVED genehmigt werden, und gegen dessen Entscheid in bezug auf allfällige Einsprachen kann beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden.

Nach Ansicht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen darf sich in dieser Phase des Verfahrens das Parlament nicht einmischen, schon gar nicht einseitig zugunsten von zwei einzelnen Kantonen, zumal noch keine genügenden Grundlagen zur Beurteilung der Varianten vorliegen.

Ein Bundesbeschluss, wie ihn der Grosse Rat des Kantons Bern beantragt, müsste den Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» abändern und wäre damit auch wieder dem Referendum unterstellt. Allerdings wäre es sehr problematisch und auch gegen die Grundsätze der Referendumsdemokratie und der Aufgabenteilung zwischen Legislative und Exekutive, einen vom Volk genehmigten Bundesbeschluss nachträglich wieder zu ändern, nur um bewusst offengelassene Einzelheiten der Linienführung, die das Konzept nicht grundsätzlich berühren, im Erlass selbst aufzunehmen.

Die Finanzierung von «Bahn 2000» wurde seinerzeit in einem separaten und nicht dem Referendum unterstellten Erlass, geregelt: im Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1986 über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000», Teil SBB. Damit wurde ein Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken bewilligt für die vier Neubaustrecken sowie für zahlreiche Ausbauvorhaben auf dem ganzen Netz der SBB.

Das Parlament kann sich im jetzigen Zeitpunkt auch nicht zur Frage eines allfälligen Zusatzkredites äussern. Dies ist erst möglich, wenn die Linienführung von den zuständigen Behörden definitiv festgelegt ist und für die entsprechenden Vorprojekte genügend präzise Kostenberechnungen vorliegen. Es wäre zudem auch nicht sinnvoll, separat einen Zusatzkredit aufgrund der Wünsche eines einzelnen Kantons zu bewilligen. Der Kredit müsste allenfalls die Gesamtheit der zu erwartenden Mehr- und Minderkosten bei allen Vorhaben der SBB für «Bahn 2000» berücksichtigen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist der Ansicht, dass der Bundesrat und das Parlament sich in absehbarer Zeit mit den bei «Bahn 2000» auftauchten Problemen generell befassen müssen. Dazu braucht es umfassende Grundlagen, die das Departement erarbeiten muss. Die Kommission beantragt deshalb ein entsprechendes Postulat. Dieses Vorgehen kommt auch der Absicht des Vorstehers des EVED ent-

gegen, der dieser Tage eine Ueberprüfung des Konzepts «Bahn 2000» und eine Beschränkung auf maximal 8 Milliarden Franken angekündigt hat.

M. Danioth présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le 30 mai 1991, le Grand Conseil du canton de Berne a accepté, sur proposition de M. Markus Ruf (DS), contre l'avis du Conseil-Exécutif, une initiative du canton.

En outre, sur décision du Grand Conseil du 30 mai 1991, le Conseil-Exécutif a dû intervenir auprès du Conseil fédéral pour que celui-ci soumette aux Chambres fédérales une demande de crédit additionnel en vue du financement de la «variante des cantons».

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications a traité l'initiative cantonale pour la première fois le 22 février 1992. Elle a décidé de suspendre le traitement de cette initiative jusqu'à la présentation du rapport sur la procédure d'examen préliminaire selon la procédure d'approbation des plans pour les grands projets ferroviaires. Cette procédure a abouti en été 1992. La commission a repris le traitement de cet objet, le 20 octobre 1992, et a chargé une sous-commission de procéder à des élucidations supplémentaires. La sous-commission a siégé le 27 novembre 1992 et a entendu des délégations des cantons de Berne et de Soleure. Elle a visité le tracé dans le terrain et s'est fait informer par des représentants des CFF. Sur la base de ces travaux préliminaires, le plénum de la commission a achevé le traitement de l'initiative cantonale, le 5 février 1993.

L'initiative exige, avant tout, une décision du Parlement fédéral en faveur du tracé demandé par les cantons de Berne et de Soleure pour la nouvelle ligne ferroviaire entre Rothrist et Mattstetten. L'initiative ne donne aucune autre indication sur le tracé. La requête la plus importante du canton de Berne en matière de procédure d'examen préliminaire concerne le tunnel du Muniberg, d'une longueur de 8,155 kilomètres au lieu de quatre petits tunnels d'une longueur totale de près de 1,8 kilomètre. Le canton de Soleure demande la construction d'un tunnel de près de 6,3 kilomètres entre Oesch et Oenz au lieu de quatre petits tunnels d'une longueur totale de 1,8 kilomètre.

L'initiative demande en deuxième lieu un crédit additionnel pour les coûts supplémentaires engendrés par les tracés proposés par les cantons de Berne et de Soleure.

L'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000», accepté en votation populaire le 6 décembre 1987, ne désigne que les deux extrémités de la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist. Les Chambres fédérales ont elles-mêmes volontairement renoncé à définir les détails du tracé dans l'arrêté fédéral, car cette question relève de la procédure d'approbation des plans, conformément à l'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets des chemins de fer.

Les plans déposés par les Chemins de fer fédéraux pour le tronçon Rothrist–Mattstetten ont fait l'objet de la procédure d'examen préliminaire conformément à cet arrêté. Durant cette phase, les cantons concernés de Berne, de Soleure et d'Argovie ont eu la possibilité de s'exprimer sur le projet. Les cantons de Berne et de Soleure ont proposé des modifications essentielles du tracé. Ensuite, les offices fédéraux intéressés ont été consultés. Les différents documents, accompagnés d'un rapport et d'une prise de position, ont été retournés au maître d'oeuvre (CFF) qui doit se prononcer de manière définitive.

La publication des plans assortie de la possibilité de recours s'est faite au début de janvier 1993. Les CFF ont présenté la variante soumise à la procédure d'examen préliminaire. Ils n'ont pas retenu les variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure. Ces plans devront être approuvés par le DFTCE. Il est alors possible de s'opposer à cette décision en déposant un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

La Commission des transports et des télécommunications est de l'avis qu'il serait particulièrement inopportun que le Parlement s'immisce dans cette procédure, en particulier en faveur de deux cantons seulement, alors même que la documentation est insuffisante pour apprécier les variantes.

Un arrêté fédéral, tel que le propose le Grand Conseil du canton de Berne, modifierait l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000» et soumettrait ainsi ce dernier à nouveau au référendum. Quoi qu'il en soit, modifier un arrêté fédéral adopté par le peuple, dans le seul but d'y ajouter la description détaillée des tracés sans modifier fondamentalement le concept, serait très problématique et irait à l'encontre du principe de la démocratie référendaire et de celui de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le législatif.

Le financement de «Rail 2000» a été réglé dans un acte législatif séparé qui n'a pas été soumis au référendum: l'arrêté fédéral du 17 décembre 1986 relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet «Rail 2000», partie CFF. Un crédit d'engagement de 5,4 milliards de francs a été accordé pour la construction de quatre nouveaux tronçons ainsi que de nombreux aménagements sur l'ensemble du réseau des CFF.

A l'heure actuelle, le Parlement se trouve également dans l'impossibilité de se prononcer sur un éventuel crédit additionnel. Cela ne sera possible qu'au moment où les tracés définitifs auront été déterminés par les autorités compétentes et lorsque l'on disposera d'évaluations des coûts suffisamment précises. Il ne serait en outre pas judicieux d'accorder séparément un crédit additionnel sur la base des souhaits d'un seul canton. Le crédit devrait, dans tous les cas, prendre en considération l'ensemble des frais supplémentaires et les diminutions de coûts auxquels il y a lieu de s'attendre pour tous les projets des CFF relatifs à «Rail 2000».

La Commission des transports et des télécommunications est de l'avis que le Conseil fédéral et le Parlement devront bientôt s'occuper des problèmes apparus dans le domaine de «Rail 2000» en général. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer de documents exhaustifs que le département doit élaborer. C'est la raison pour laquelle la commission propose de déposer un postulat. Cette manière de faire rejoint les intentions du chef du DFTCE qui a récemment annoncé un réexamen du concept «Rail 2000» et une limitation des coûts à 8 milliards de francs au maximum.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, der Initiative keine Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose de ne pas donner suite à l'initiative.

93.3035

Postulat KVF-SR 91.306

«Bahn 2000».

Generelle Ueberprüfung

Postulat CTT-CE 91.306

«Rail 2000».

Examen général

Wortlaut des Postulates vom 5. Februar 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament einen Bericht mit allfälligen Anträgen über eine generelle Ueberprüfung von «Bahn 2000» zu unterbreiten. In diesem Zusammenhang ist auch über die Mehrkosten der von den Kantonen Bern und Solothurn für die Neubaustrecken von «Bahn 2000» vorgeschlagenen Varianten Auskunft zu erteilen.

Standesinitiative Bern SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (Kantonsvariante)

Initiative du canton de Berne Nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist des CFF (variante proposée par le canton)

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Aprilsession
Session	Session d'avril
Sessione	Sessione di aprile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.306
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.04.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	280-282
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 727