

Elfte Sitzung – Onzième séance

Mittwoch, 3. Oktober 2007

Mercredi, 3 octobre 2007

09.10 h

07.047

Güterverkehrsvorlage Projet de législation concernant le trafic marchandises

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 08.06.07 (BBl 2007 4377)

Message du Conseil fédéral 08.06.07 (FF 2007 4147)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Die Vorlage beruht auf einem breiten Konsens in Ihrer Kommission für die Verlagerungspolitik. Die Kommission bittet Sie, auf alle Vorlagen einzutreten und in der Sache zuzustimmen. Ich darf Ihnen die Ergebnisse der Sachabstimmungen in der Kommission bekanntgeben: 8 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung beim Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG); 10 zu 0 Stimmen beim Gütertransportgesetz (GüTG); 7 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen bei den Zahlungsrahmen von 1,6 Milliarden Franken und 100 Millionen Franken – das sind die Vorlagen 2a und 2b –; weiter 9 zu 1 Stimmen bei Vorlage 2c, dem Zahlungsrahmen von 30 Millionen Franken für die Schmalspurbahnen. Die Einzelabstimmungen fielen sehr deutlich aus, das heisst meist «zu 0 Stimmen» bei 1 bis 3 Enthaltungen.

1. Kontrovers diskutiert wurde vor allem die Alpentransitbörse, aber das hat nicht zu Minderheitsanträgen geführt. Der breite Konsens ist in einem intensiven Bemühen erarbeitet worden. Ihre Kommission hat sich in den letzten Monaten mehrfach mit diesem Geschäft befasst. Nur so war es möglich, die Vorlage rasch für den Rat fertigzustellen. Sie ist dem Rat ja erst Ende Juni 2007 zugeleitet worden. Die Kommission hat sich schon früher mit dem Verlagerungsbericht auseinandergesetzt und die ganze Vorlage begleitet. Sie hat die Kantone, Organisationen usw. angehört. Sie folgt dem Zweck und dem Ziel gemäss Bundesrat; Minderheiten wollen sogar beides verschärfen. Differenzen zeigen sich nur bei gewissen Massnahmen und gesamthaft beim Konzept.

2. Ja zu einer zuverlässigen Verlagerungspolitik – auch europapolitisch. Die Kommission ersucht Sie, die Verlagerungspolitik der Schweiz zu unterstützen. Sie unterstreicht dabei die europapolitische Dimension der Vorlagen. Die Kommission erwartet insbesondere, dass der Bundesrat diese Politik gegenüber der EU und ihren Mitgliedsländern klar vertritt. Einerseits stellt die Kommission erfreut fest, dass in anderen Ländern Elemente unserer Politik übernommen worden sind – freilich gibt es auch gegenläufige Entwicklungen –, andererseits ist sie überzeugt, dass die Verlagerungspolitik letztlich nur im Konzert mit den betroffenen europäischen Ländern und mit der EU erfolgreich sein kann.

Zu unterstreichen ist der Zusammenhang mit dem Landverkehrsabkommen und damit der Zusammenhang mit den Bilateralen I, ja mit den bilateralen Verträgen insgesamt. Wer bei den Massnahmen das Landverkehrsabkommen infrage stellt, verursacht eine allgemeine Diskussion über die Verträge mit der EU. Die Kommission sieht jedoch keinen Anlass dazu, ja, sie warnt sogar davor. Ob der Bundesrat alles unternommen hat, was für eine europäische Unterstützung der Verlagerungspolitik unternommen werden kann,

weiss die Kommission nicht; vielleicht kann der Bundesrat dazu heute etwas mehr erklären. Diese Bitte richtet sich an den Gesamtbundesrat, aber auch an das UVEK und an das EDA.

3. Kein einseitiges Abstellen auf die Alpentransitbörse. In der Botschaft wurde es angetönt, und im verlangten Zusatzbericht vom 16. August dieses Jahres wurde es ausdrücklich gesagt: «Die Erreichbarkeit des Verlagerungsziels von 650 000 schweren Nutzfahrzeugen ist nur bei Einführung einer Alpentransitbörse gewährleistet.» Die Kommission ist davon nicht überzeugt. Es gibt – wie schon in den letzten sechs Jahren – auch eine Verlagerungspolitik ohne Alpentransitbörse.

Die Alpentransitbörse kann die heutigen Probleme nicht lösen. Zumindest ihre Realisierung ist sehr fraglich. Die einschlägigen Fragen konnten nicht genügend beantwortet werden. Ihre Kommission beantragt daher, jetzt keinen gesetzgeberischen Entscheid zur Alpentransitbörse zu fällen. Aber sie meint, dem Bundesrat sei die Möglichkeit – kein Auftrag – zu geben, eine vertragliche Lösung mit der EU und deren Mitgliedsländern zu erreichen versuchen.

4. Zur umfassenden Inpflichtnahme des Bundesrates für einen Annäherungsprozess ans Verlagerungsziel: Das Gesetz beschränkt sich im Wesentlichen darauf, einen Auftrag zu erteilen. Es umschreibt ihn, indem es Ziel und Zweck festlegt und Mittel zur Verfügung stellt, mehr nicht. Das Gesetz kann den Verlagerungserfolg nicht garantieren. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Verlagerungspolitik im Kern ein Auftrag an den Bundesrat ist. Primär steht der Bundesrat in Pflicht, schon dem Wortlaut des Alpenschutzartikels der Verfassung nach. Das Gesetz erwartet vom Bundesrat, dass er national und international selber alle möglichen Massnahmen ausschöpft oder beantragt. Der Bundesrat ist für einen Prozess zur Annäherung an das Schutzziel verantwortlich. Es gibt keine einzelne Massnahme, mit der sich mit einem Schlag und sicher das Ziel erreichen lässt, auch mit der Alpentransitbörse nicht. Zuverlässig ist nur ein pragmatisches Vorgehen. Wir müssen uns mit massgeschneiderten Massnahmenpaketen schrittweise annähern, immer wieder die Ergebnisse analysieren, auswerten und für die nächste Phase dazulernen, die Massnahmen fortführen oder anpassen.

5. Ihnen liegt eine beschränkte Vorlage vor. Die hier zu beratende Vorlage ist auf einige wenige Massnahmen beschränkt. Sie regelt wesentliche Teile nicht. Insbesondere enthält sie weder eine Trassenpreisreform, z. B. Anreize für lange, schwere Güterzüge, eine allgemein verbesserte Auslastung der Infrastruktur, Anreize für Lärmbeschränkungen usw., noch die ersehnte Bahnliberalisierung. Die Kommission bittet den Bundesrat, diese Vorlage mit dem ersten und zweiten Eisenbahnpaket der EU rasch vorzulegen. Es ist bedauerlich, dass die Behandlung des Geschäfts «Bahnreform 2» verzögert wurde – auch im Parlament – und dass sie jetzt im Nationalrat verzögert wird.

Gerade weil es keine umfassende Gesetzgebung gibt, weil es kein Zauber- und Wundermittel gibt, braucht es wenigstens ein Auffangnetz. Der beantragte Artikel 3a GVVG ist das Auffangnetz, das die umfassende Verantwortung für sämtliche Massnahmen festlegt.

6. Es liegen nun neue Zahlen zur Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr vor. Am 28. September dieses Jahres, also nach der Kommissionssitzung, hat das Bundesamt für Verkehr turnusgemäss die neuen Zahlen bis Ende 2006 veröffentlicht. Ebenso hat es am 20. September seinen Kommentar zum «Monitoring flankierende Massnahmen» für das erste Semester 2007 abgegeben. Daraus ergibt sich meines Erachtens zusammengefasst – das ist eine persönliche Beurteilung, die Kommission konnte sich nicht dazu äussern –: Aus der längerfristigen Entwicklung seit dem Basisjahr 2000 lässt sich vorsichtig eine im Sinne des Verlagerungsziels positive Entwicklung, vorab eine positive Mengenentwicklung, ablesen. Von 2000 bis Ende 2006 ist in Frankreich, Österreich und der Schweiz insgesamt die Zunahme der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge auf rund 5 Prozent zurückgegangen. Von 1994 bis 2000 waren es 29 Prozent. Die Schweiz allein weist keine Zunahme,

sondern eine Abnahme von 16 Prozent auf. Sie ist also ein-samer Spitzenreiter. Das ist die langfristige Entwicklung. Die kurzfristige Entwicklung ist, aufgrund dieser Unterlagen, nicht so erfreulich. Der Modal Split hat zuungunsten der Schiene abgenommen. Auf den ersten Blick haben im ersten Halbjahr 2007 die Fahrten schwerer Güterfahrzeuge im Vergleich zur Vorjahresperiode um gut 9 Prozent zugenommen, auf der Schiene aber nur um 3 Prozent. Freilich sind nach Ansicht des BAV plausible Sonderfaktoren hierfür verantwortlich, etwa die Gotthardsperrung oder die Konjunktur. Bei entsprechender Bereinigung lägen die Zahlen – immer nach BAV – gleich oder leicht zugunsten der Schiene. Nun könnte aber bis Ende 2007 bei dieser Entwicklung die Zahl von 1,2 Millionen Fahrten wieder erreicht werden. Das muss nachdenklich, sehr nachdenklich stimmen.

Welche Folgerungen – Folgerungen, welche die Kommission in diesem konkreten Sinne nicht ziehen konnte, weil sie die Zahlen nicht hatte – ergeben sich daraus? Ich versuche diese zu ziehen: Erstens besteht offensichtlich erheblicher Handlungsbedarf in der Verlagerungspolitik. Zweitens lässt sich die Entwicklung primär mit Fördermitteln für die Schiene sowie mit Abgaben für die Strasse beeinflussen. Das sind die beiden Hauptmittel. Drittens sind die Massnahmen langfristig anzulegen. Sie werden aber teilweise durch kurzfristige – wie die Konjunktur – und andere Entwicklungen überlagert. Das darf nicht allzu stark gewichtet werden. Viertens besteht bei der Bahn ein Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf des Rollmaterials, welcher Zeit und Geld braucht. Bei der Strasse geht das alles viel rascher. Die hohen Stahlpreise machen der Bahn zu schaffen. Fünftens sind Produktivitäts- und Qualitätsverbesserungen auf der Bahn entscheidend. Dazu gehört die Bahnliberalisierung. Und noch einmal: Der Nationalrat wird aufgerufen, bei der Bahnreform 2 rasch vorwärtzumachen, und der Bundesrat, dem Parlament das nächste Paket vorzulegen.

Sechstens sind zur Überbrückung Fördermittel des Bundes im bisherigen Umfang unerlässlich. Die Fakten sind wesentlich weniger günstig, als sie der Bundesrat bei seinem Kürzungsentscheid vorausgesetzt hat. Darf ich das noch einmal sagen? Der Bundesrat ist bei seinem Kürzungsentscheid von Fakten ausgegangen, die nun nicht so günstig sind, wie er es angenommen hat. Siebte muss wirklich verlangt werden, dass national und vor allem international alles Mögliche unternommen wird. Das war diese Liste der sieben Folgerungen.

7. Zu SBB Cargo: Die Kommission hat den Leiter von SBB Cargo angehört und auch nachher, nach dem personellen Wechsel, mit den SBB diskutiert. Das Unternehmen spielt im Urteil der meisten Anhörungspartner eine wichtige Rolle für die Verlagerungspolitik. Es ist als von der Schweiz beherrschtes Unternehmen zu erhalten. Die Konkurrenz zur BLS macht nach heutigem Stand Sinn. Die Marktbehauptung ist der SBB Cargo allerdings noch nicht genügend gelungen. Es besteht indessen zusätzliches Einsparpotenzial, das ausgeschöpft werden kann. Die Spartenrechnung zu Alptransit und Binnenverkehr, die die Kommission immer wieder verlangt hat, dürfte erst 2008 vorliegen. Man hat den Eindruck, dass so Quersubventionen ausgeschlossen werden können.

8. Sie haben eine umfangreiche Vorlage vor sich. Es geht um eine Neuordnung ab 2011. Das geltende Recht und die geltenden Kredite laufen 2010 aus, also besteht Handlungsbedarf. Im Verkehrsverlagerungsgesetz steht, dass der Bundesrat «spätestens im Jahre 2006 eine Botschaft für ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung», dem Alpenschutzartikel, unterbreiten müsse. In unserem Fall ist die Unterbreitung der Botschaft von Ende 2006 auf Ende 2007 verschoben worden. Wir haben eine Schwierigkeit mit der Behandlung dieser Vorlage. Es sind zwei Vorlagen hängig, teilweise sachlich überschneidend, eine im Nationalrat, eine im Ständerat: in diesem Rat die Güterverkehrsvorlage, im Nationalrat die Bahnreform 2 beziehungsweise die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (Röve). Das führt zu Schwierigkeiten; wir sehen es dann bei der Behandlung des Antrages Maissen.

Der Bundesrat schlägt mit dieser Vorlage eine Neuorganisation des Rechtes des öffentlichen Verkehrs vor. Diese Anstrengung verdient Dank; es gibt eine Vereinfachung für die Umsetzung und den Vollzug. Künftig ist folgende Gesetzes-systematik vorgesehen: Die Personenbeförderung wird im Personenbeförderungsgesetz geregelt, der Güterverkehr mit Bahn und Schiff im Gütertransportgesetz – das ist die Vorlage 4 –, die Infrastruktur im Eisenbahngesetz, und als weiterer Bereich kommt die Zulassung der Strassentransporte dazu. Das führt in diesem Fall gemäss Fahne zu vier Teilen und sechs Vorlagen. Wir werden sie schrittweise durchgehen und etwas Beweglichkeit zeigen müssen.

Die Kommission beantragt Ihnen, die Behandlung der Vorlage 3 auf die Wintersession zu verschieben, sie also mit Ausnahme von Teil III nicht jetzt zu behandeln. Dieser Teil widmet sich dem Haftpflichtrecht. Wir haben, wie im Parlamentsgesetz vorgeschrieben, die Kommission für Rechtsfragen gebeten, uns dazu einen Mitbericht zu schreiben. Das ist formell korrekt, aber auch von der Sache her sinnvoll, weil es ein Teil der Reform des gesamten Haftpflichtrechtes ist. Diese Reform ist ja noch nicht unterwegs, also müssen wir jetzt vorsichtig sein, damit wir nichts Negatives präjudizieren. Die Kommission für Rechtsfragen hat wegen der gewaltigen Arbeitslast, die wir ja in dieser Session erlebt haben, den Mitbericht nicht mehr erstellen können. Sie hat uns aber freundlicherweise zugesagt, es im Oktober nachzuholen, sodass wir es im November zuhanden der Wintersession aufbereiten können.

Mitberichte erstattet haben die Finanzkommission, und zwar mündlich, und die Aussenpolitische Kommission auf schriftlichem Weg. Besten Dank.

9. Wenige Bemerkungen zur Vorlage 1, zum GVVG: Die Vorlage enthält zwei wesentliche Teile. Der erste Teil besteht aus einem Rahmen mit der Mechanik für die Verlagerungspolitik – Zweck, Ziel, Steuerung des Prozesses –, da haben wir eine gewisse Ausdehnung auf alle Verkehrsarten vorgenommen, die Rheinschiffahrt also inkludiert. Der zweite Teil besteht aus den Massnahmen, die zum Teil hierin enthalten sind. Sie erhalten einen generellen Überblick, wenn Sie den Verlagerungsbericht konsultieren. Enthalten sind diejenigen Massnahmen, für die es hier eine rechtliche Grundlage braucht, also die Abgabenbestimmungen und die finanzielle Förderung. Ergänzend sei verwiesen auf Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer.

Zu den Massnahmen finanzieller Art eine Bemerkung: Die Kommission legt wie der Bundesrat Wert darauf, dass die finanzielle Förderung mit der Zeit abnimmt, indem man eben Produktionsgewinne erzielt. Wir bitten Sie, diese Sichtweise des Bundesrates zu unterstützen. Keinen zusätzlichen Sinn sieht die Kommission darin, die LSVA teils durch die Alpen-transitabgabe abzulösen. Wir kommen darauf zurück.

10. Zur Vorlage 4, zum GÜTG, ein Hinweis auf Artikel 3a, den wir aufgenommen haben, um den Binnenverkehr auch im Mittelland und im Jura fördern zu können: Es geht um Import und Export. Den bisherigen Zustand sollten wir weiterführen können.

Ich bitte Sie, auf alle Vorlagen einzutreten.

Hess Hans (RL, OW): Vor etwas mehr als einem halben Jahr haben wir in diesem Rat meine Interpellation 06.3451, «Schienengüterverkehr. Hat der Bundesrat eine Eignerstrategie?», behandelt. Gegenstand der Interpellation ist die risikoreiche Bundesbeteiligung am Cargo-Unternehmen im liberalisierten Umfeld. Aufgrund des Jahresberichtes der SBB Cargo AG wissen wir, dass die SBB Cargo AG in den nur sechs Jahren seit ihrer Gründung viel Geld verloren hat. Das Eigenkapital der Güterverkehrssparte der SBB ist bis Ende 2005 um 436 Millionen Franken gesunken, das Fremdkapital hat, ebenfalls gemäss Geschäftsbericht, um 415 Millionen Franken zugenommen. Zusammen sind es über 800 Millionen Franken. Ende 2006 werden es voraussichtlich insgesamt gegen 900 Millionen Franken sein. Bis Ende Jahr werden wir von der SBB-Konzernleitung sicher erfahren, wie sie

die finanzielle Situation zu verbessern gedenkt und wie es weitergehen soll.

Warum erwähne ich diese Zahlen im Zusammenhang mit der Beratung der Güterverkehrsvorlage? Die erwähnten 900 Millionen Franken sind auch Verlagerungsgeld. Das SBB-Mutterhaus hat seine Tochter SBB Cargo AG mitfinanziert. Damit hat es die Mengenstrategie der SBB Cargo AG bezüglich des Verlagerens der Güter von der Strasse auf die Schiene in den letzten Jahren überhaupt ermöglicht. Das ist aus der Sicht der Verlagerungspolitik sicher zu begrüßen, doch ist die Frage, zu welchem Preis. Damit wurden durch eine sich in Bundesbesitz befindende Unternehmung, gleichzeitig zu den – auch heute – vom Parlament für die Verlagerung des Güterverkehrs gesprochenen Krediten, dreistellige Millionenbeträge für den Nord-Süd-Verkehr aufgewendet, ohne dass eine politische Kontrolle oder Berichtserstattung stattgefunden hätte. Aus verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Sicht müssen wir die 900 Millionen Franken zu den rund 2 Milliarden Franken hinzuzählen, die in den letzten zehn Jahren in die Verlagerung des Güterverkehrs geflossen sind. Wenn es der neuen SBB-Leitung nicht gelingt, die finanzielle Situation ihrer Tochter in den Griff zu bekommen, müssten wir eine solche Rechnung auch für die kommenden Jahre anstellen.

Mit dieser Gegenüberstellung will ich darlegen, dass es offenbar Geldflüsse gibt, die zwar dem gleichen verlagerungspolitischen Ziel dienen, aber nicht von uns bestimmt und kontrolliert werden. Es fehlen uns nach wie vor grundlegende Informationen und Marktanalysen über die Effizienz und Wirkung der in die Güterverkehrsverlagerung fließenden Gelder. In Zusammenhang mit der fehlenden Analyse der Wirkung des für die Verlagerung eingesetzten Frankens kommt noch ein Aspekt hinzu – der Berichterstatter hat bereits darauf verwiesen –: Vor wenigen Wochen hat das Bundesamt für Verkehr die Zahlen für das erste Halbjahr 2007 zum alpenquerenden Güterverkehr veröffentlicht. Gemäss der Berichterstattung in den Medien sind die Tonnagen auf der Strasse um 11,9 Prozent gewachsen, auf den beiden Eisenbahnachsen aber nur um 3 Prozent, also viermal weniger. Allein auf der Gotthardachse nahm der Strassengüterverkehr um 23,4 Prozent zu. Die Zahl der alpenquerenden Lastwagen nahm gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um 9 Prozent zu.

Diese Entwicklung lässt aufhorchen. Sollte sie bis Ende Jahr anhalten, ist sie ein Indiz dafür, dass die Verlagerungsgelder falsch angelegt sein könnten. Wir haben das in unserer Kommission diskutiert. Es geht letztlich um die Frage, ob das von uns gesprochene Geld in die Verbilligung der Tarife für den Verlad auf die Schiene fließen soll oder in den Bau von Trassen, damit der Schienengüterverkehr ein attraktives Angebot machen kann. Was nützen tiefe Tarife für den Verlad auf die Schiene, wenn gleichzeitig die Infrastruktur fehlt, die nötig ist, um die Transporte auf der Schiene durchführen zu können? Wie gesagt, die Zahlen des alpenquerenden Verkehrs für das ganze Jahr 2007 fehlen noch. Vielleicht weiss dann der Nationalrat als Zweitrat in der Wintersession mehr, er kann dann allenfalls den Geldfluss korrigieren und wirkungsorientierter einsetzen.

Sicher braucht es nach wie vor günstige Tarife, damit die verladende Wirtschaft motiviert ist, Transporte auf der Schiene ins Auge zu fassen. Tiefere Verladetarife könnten wir aber auch erreichen, wenn wir die Trassenpreise zulasten des Kredits von 1,6 Milliarden Franken für den Schienengüterverkehr generell senken würden. Damit würden wir es dem Markt überlassen, diejenige Transportart auf der Schiene auszuwählen, welche ihm logistisch und finanziell passt. Es gibt nicht nur den Kombiverkehr, es gibt auch die Ganzzüge, und es gibt Kesselwagen. Das läuft unter dem Begriff Wagenladungsverkehr; dieser profitiert bis heute kaum von den Geldern, die wir für die Verlagerung sprechen. Der Güterverkehrsmarkt ändert sich laufend. Mit einer solchen Lösung liessen sich das Potenzial und die Flexibilität der Marktkräfte besser nutzen als mit der direkten Subventionierung der heutigen Empfänger unserer Kombiverkehr-Fördermittel.

Zwar flossen im Jahr 2006 gemäss unseren Unterlagen 89 Prozent der Fördermittel an Kombiverkehrsunternehmen mit Sitz in der Schweiz, wir werden den Eindruck aber nicht los, dass diese Unternehmen, so gut sie ihren Beitrag zur Verkehrsverlagerung auch erfüllen, halt doch auch privatwirtschaftlich orientierte Unternehmen mit Gewinnen, Abschreibungen, Cashflow und Ausschüttung von Dividenden sind. Das zu fördern ist aber nicht unbedingt die Aufgabe des Gesetzgebers. Eingefahrene Politiken, noch verbunden mit Geldflüssen, an die man sich gewöhnt hat, sind schwer zu verändern. Das kommt mir vor wie ein schwerbeladener Tanker, der auf hoher See ist und mit voller Kraft voraus fährt – bis dieser seine Richtung ändern oder gar stoppen kann, geht es sehr lange.

Wir sind dem Bundesamt für Verkehr dankbar dafür, dass es seine Untersuchungen und Abklärungen vorantreibt, wie der Güterverkehr auf der Schiene umfassender, wirkungsorientierter und gezielter unterstützt werden könnte – z. B. mit einer generellen Trassenpreissenkung. Vielleicht können wir dann den Schwerverkehrstanker noch rechtzeitig in die richtige Richtung lenken, ohne dass er auf Grund läuft.

Ich erlaube mir, beim Eintreten noch eine Überlegung zu Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung anzustellen. In Artikel 84 Absatz 2 ist festgehalten, dass der alpenquerende Verkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen hat. In der Kommission war es meine Absicht, diesen Gedanken aus der Verfassung, nämlich den Verkehr «von Grenze zu Grenze», auch in Artikel 2 der Vorlage, die wir jetzt beraten, einzubringen, um so die Übereinstimmung der Güterverkehrsvorlage mit unserer seinerzeit von Volk und Ständen angenommenen Verfassung zu erreichen. In der Kommission wurden wir dann seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass wir diesen Zusatz nicht in den Text aufnehmen dürften, da die Bestimmung «von Grenze zu Grenze» ganz klar gegen das Diskriminierungsverbot der EU verstösse, welches inzwischen im Landverkehrsabkommen konkretisiert worden sei. Eine Ergänzung des Artikels um die Bestimmung «von Grenze zu Grenze» würde somit gegen das Landverkehrsabkommen verstossen. Ich verschweige es nicht: Ich habe Mühe zu verstehen, dass unser Verfassungsrecht in solchen Fällen nicht vorgeht, und ich frage mich, ob das Schweizervolk seinerzeit einer Verfassungsbestimmung zugestimmt hätte, die den Güterverkehr flächendeckend auf die Schiene verlagern wollte. Ich gehe davon aus, dass der Verfassungstext mindestens in Bezug auf den Verkehr im eigenen Lande noch Gültigkeit hat. Andernfalls, Herr Bundesrat, müsste Artikel 84 Absatz 2 dringend hinterfragt werden.

Trotz dieser kritischen Überlegungen und Bemerkungen bin ich für Eintreten.

Leuenberger Ernst (S, SO): Als ich aus den Kommissionsberatungen wegging, überlegte ich mir auf dem Nachhauseweg: Hat es denn eigentlich den 20. Februar 1994 gar nicht gegeben? Oder haben den alle vergessen und verdrängt? Oder sind alle immer noch in ihrer damaligen Haltung stehengeblieben? Am 20. Februar 1994 nämlich wurde die Bundesverfassung um den Alpenschutzartikel ergänzt. Er ist von Kollege Hess zitiert worden. Es wurde an jenem 20. Februar 1994 in die Übergangsbestimmungen der Verfassung geschrieben: «Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.» Das wäre dann nach allen Berechnungen im Jahre 2004 gewesen. Ich glaube, wir schreiben das Jahr 2007. Es ist offenbar vergessen, doch einige werden das noch dokumentieren, dass damals – es sei nicht verschwiegen – praktisch alle grossen Parteien, die grosse Mehrheit dieser Kammer, die grosse Mehrheit der anderen Kammer, der grimmig entschlossene Bundesrat bis hin zum sympathischen Adolf Ogi diese Vorlage bekämpft und die Niederlage, die sie damals eingefahren haben, offenbar nie verwunden haben, y compris die grossen Wirtschaftsverbände.

Einige müssen sich heute die Aufforderung gefallen lassen: Falls Sie immer noch in der alten Haltung verblieben sind,

dann haben Sie doch den Mut und stellen diesen Verfassungsartikel zur Diskussion. Dann sehen wir uns bei Philippi wieder in einer Volksabstimmung. Ich bin getrost, das Volk wird wieder gleich entscheiden. Denn das Volk will nicht, dass die Eidgenossenschaft zu einem Tummfeld für Lastwagen wird. Das müssen wir endlich einsehen.

Herr Hess, es hat noch nie ein ernstzunehmender Verkehrspolitik von einer flächendeckenden Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene geredet. Nicht einmal ein Verrückter hat das je gefordert. Ich bitte, das auch so zur Kenntnis zu nehmen.

Die Schwierigkeit wird sich zeigen. Einige werden schweren Herzens dafür sein. Ich bin voller Zuversicht und nach wie vor überzeugt, dass wir die Verlagerung anstreben müssen, dass wir die Verlagerung auch umsetzen müssen. Wir dürfen nicht unsere ganze politische, kriminelle und andere Energie darauf verwenden und dafür verschwenden, zu «beweisen», dass Verlagerung gar nicht möglich sei. Ich habe es in der Kommission erlebt: In praktisch drei Vierteln der Stimmen wurde «bewiesen», dass Verlagerung nicht möglich und letztlich eine Illusion sei, man müsse jetzt die Erfahrung spielen lassen – bis der letzte Mohikaner seinen Horizont etwas über die Schienen hinaus vergrössert, verbreitert und verlängert hat.

So geht es nicht. Ich muss Ihnen gestehen: Auch wenn ich für Eintreten auf dieses ganze Paket bin, erfüllt es mich mit einiger Sorge. Denn man hat uns gesagt, die EU verlange marktaugliche Instrumente zur Umsetzung der Verlagerung. Das hat man uns gesagt. Ich nehme mal an, es sei so, öffne aber noch eine Klammer: Wenn der Bundesrat derart überzeugt und fast mit Knieschlottern daherkommt und sagt, die EU verlange dies, dann staune ich. Ich habe erlebt, wie der Bundesrat bei einer anderen Frage – bei der «Portemonnaiefrage», der Steuerfrage – praktisch schon Regimenter an die Grenze gestellt hat, als man in Brüssel unten etwas laut gehustet hat. Aber bei der Landverkehrsfrage habe ich gelegentlich den Eindruck, man rutsche da auf den Knien nach Brüssel und ziehe bei jedem Hauch oder bei jedem Stirnrünzeln schon den Schwanz ein. *(Teilweise Heiterkeit)* Ich wünsche mir, dass man auch hier ein bisschen entschiedener auftritt. Das ist einer der Mängel der Vorlage gemäss den Kommissionsbeschlüssen. Es ist bisher nämlich ein einziges als marktauglich qualifiziertes Instrument für die Umsetzung genannt worden: Das ist die Alpentransitbörse. Ich habe in der Kommission mehrmals gefragt, welche anderen marktauglichen Instrumente es denn noch gebe. Ich habe in den Protokollen nachgelesen – ich habe keine Antwort gefunden. Drum wundere ich mich ein klein, klein wenig, wenn der Kommissionsprecher heute im Brustton der Überzeugung ausführt, Verlagerung sei auch ohne Alpentransitbörse möglich. Es würde mich sehr interessieren, wie denn. Legen Sie doch mal Ihre wunderbaren, guten Ideen auf den Tisch. Wenn wir sagen, das Vorhaben der Alpentransitbörse könne erst ausgeführt werden, wenn wir dem Bundesrat sagten, wenn er wolle, könne er ja mal in Brüssel fragen, ob sie allenfalls geneigt wären, uns zu erlauben, so etwas einzuführen – und dann bauen wir noch mehrere Referendumshürden ein –, ist das jedenfalls eine Verhinderungsstrategie. Das ist keine Strategie, die vorwärtsgeht.

Wegen momentaner Absenzen und deren Folgen für die Kommissionszusammensetzung liessen sich leider keine anderen Lösungen zu Mehrheitslösungen machen. Aber gesagt muss es sein, dass wir auf diese Weise mit Sicherheit nicht vorwärtskommen.

Noch eines – und dann will ich für heute zu diesem Eintreten schweigen – gibt mir zu denken: Ich höre, dass ein Instrument, das bei der Verlagerung helfen könne, die Bahnliberalisierung sei, also mehr Wettbewerb. Das steht an sich in den Lehrbüchern so, das habe ich auch gelesen, und an unseren freisinnigen Hochschulen bin ich so indoktriniert worden. Mir fällt allerdings in der täglichen Praxis auf, dass dieser Bahnwettbewerb ganz eigenartige Nebenwirkungen hat, die dann am Schluss keiner gewollt hat. Es gibt plötzlich Sicherheitsprobleme auf den schweizerischen Schienen; und ich lese, dass nicht nur die Kontrollen des Strassengüterver-

kehrs – ein Lieblingsthema von mir, bei dem ich diese Sicherheit immer wieder einfordere und reklamiere, entsprechend auch die Kontrollen –, sondern auch jene des Schienengüterverkehrs Situationen aufzeigen, die mir gelegentlich schlaflose Halbnächte bereiten, denn ich will nicht, dass die Eisenbahn Scherbenhaufen produziert, sondern dass sie fährt, und zwar ordentlich durchfährt.

Ich habe auch erfahren müssen, dass diese Bahnliberalisierung plötzlich mit Löhnen des Personals zu tun hat. Es gibt offenbar Leute, die sich vorstellen, dass man dann auf Schweizer Schienen mit polnischen Löhnen verkehren könne und das ein Wettbewerbsvorteil wäre. Im Strassengüterverkehr wird uns das täglich vorexerziert, und ich muss Ihnen sagen, ich habe gelegentlich auch Sorge um das schweizerische Strassentransportgewerbe, das seinerseits im Konkurrenzkampf steht zu Dumping-Arbeitsbedingungen und zum Sicherheits-Dumping aus gewissen Ländern in diesem Europa. Von daher frage ich mich, ob dieses Wettbewerbsmodell unbedingt zielführend ist.

Ich trete auf die Vorlagen ein, aber ich wäre schon sehr froh, wenn Sie mir am Schluss dieser Debatte gründlich heimgeleuchtet und bewiesen hätten: Jawohl, wir wollen Verlagerung, deine Ängste sind umsonst! Das wäre sozusagen ein Legislaturgeschenk.

Brändli Christoffel (V, GR): Unser Kommissionspräsident und die Vorredner haben ausführlich über den Inhalt der Vorlage berichtet und auch auf die wichtigen Änderungen hingewiesen, welche die Kommission vorgenommen hat. Ich bitte Sie, ebenfalls auf die Vorlage einzutreten und sie im Sinne der Kommission zu verabschieden.

Die Zielsetzung, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist, glaube ich, unbestritten wie ebenfalls die Tatsache, dass es zeitliche Probleme gibt. Ob man hier Philippi bemühen sollte, Herr Kollege Leuenberger, weiss ich nicht so recht. Philipp bedeutet ja «Pferdefreund», und ich glaube nicht, dass wir beim alpenquerenden Verkehr irgendwann einmal wieder bei den Pferdekutschen landen. Eine Verlagerungspolitik darf nun aber nicht nur auf die Neat ausgerichtet sein. Der Bundesrat will im Zusammenhang mit dieser Vorlage die Abgeltungen für die Verlagerung im Binnenverkehr und jene im Schmalspurverkehr aufheben. Ich möchte Ihnen ganz kurz darlegen, was dies aus der Sicht unseres Kantons bedeuten würde.

Der Güterverkehr der Rhätischen Bahn würde dadurch eindeutig infrage gestellt, d. h., sowohl der innerbündnerische Verkehr wie auch der Transitverkehr, der heute über die Rhätische Bahn abgewickelt wird, müssten mit einer entsprechenden Belastung der Alpenpässe auf die Strasse verlagert werden. Auch im Binnenverkehr kann die Streichung der Abgeltungen zumindest kurzfristig dazu führen, dass die Bahn an Wettbewerbsfähigkeit verliert und dass eben auch zusätzliche Verlagerungen auf die Strasse stattfinden. Es ist natürlich nicht so, dass dieses Thema des flächendeckenden Verkehrs nie aufgegriffen wurde und sich nur auf irgendwelche politischen Erwägungen beschränkte. Ich möchte Sie auf Seite 4472 der Botschaft hinweisen, wo auf dieses Thema hingewiesen wurde; Herr Kollege Gentil hat schon Vorstösse in diese Richtung gemacht.

Nun beantragt die Kommission erfreulicherweise, die Förderung der Verlagerung des Schwerverkehrs sowohl im Binnenverkehr wie auch bei den Schmalspurbahnen zumindest vorübergehend beizubehalten. Das ist auch deshalb ein wichtiger Antrag, weil die peripheren Gebiete durch die LSWA ungleich stärker belastet werden als die Zentren, mit einer LSWA notabene, die prioritär für die Neat eingesetzt wird.

Zu einem weiteren Punkt: Ziel unserer Verkehrspolitik war es ursprünglich, den Verkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu verlegen. Davon musste man wegen der Frage der Nichtdiskriminierung inzwischen abweichen, deshalb wird heute der gesamte Binnenverkehr ebenfalls mit der LSWA belastet. Die Konsequenz davon ist: Je länger die Transportwege im Inland werden, desto stärker werden auch die Güter des täglichen Bedarfs in einer abgelegenen Re-

gion belastet. Das heisst, dass die LSVA in abgelegenen Gebieten wesentlich stärker durchschlägt als in den Zentren. Auch das ist eine Form der Diskriminierung, und ich meine, es wäre auch gut, wenn man über diese Diskriminierung in unserem Rat und vielleicht auch einmal in der EU diskutieren würde.

Wenn nun in dieser Vorlage neue Abgaben vorgeschlagen werden, muss man diese deshalb gut hinterfragen und mit Vorbehalt aufnehmen. Die Schweiz hat in den letzten Jahren die Abgaben und Gebühren auf allen staatlichen Ebenen massiv ausgebaut. Sie werfen gegenwärtig insgesamt über 20 Milliarden Franken ab. Das ist mehr als die Mehrwertsteuer. Die Kommission hat aus dieser Sicht Verhandlungen über die Alpentransitbörse mit wichtigen Vorbehalten gutgeheissen, aber die Alpentransitabgabe abgelehnt. Die Alpentransitabgabe liesse sich nur vertreten, wenn deren Ausgestaltung im Detail festgelegt würde und die dadurch generierten Einnahmen voll bei der LSVA kompensiert würden, insbesondere für jene Gebiete, die am meisten davon betroffen sind. Zudem muss man bei Einführung einer Alpentransitabgabe sicherstellen, dass der Regionalverkehr ausgenommen wird. Es kann nicht angehen, dass Leute durch solche Gebühren zusätzlich belastet werden, wenn sie beispielsweise von Mesocco nach Chur fahren, also im innerbündnerischen Verkehr. Es ist auch so, dass Sie nicht ausserordentliche zusätzliche Leistungen erbringen müssen, wenn Sie auf einer voll vom Bund finanzierten Autobahn von Zürich nach Bern fahren. Also muss hier eine Nichtdiskriminierung sichergestellt werden.

In Bezug auf die Alpentransitbörse muss sodann vor allem sichergestellt werden, dass der Binnverkehr davon ausgenommen wird. Es gibt viele Beispiele von Diskriminierungen, die in diesem Zusammenhang stattfinden könnten; wenn Sie beispielsweise in Mesocco eine Arbeit ausschreiben und sich Tessiner und Churer Unternehmen dafür bewerben, müsste der Churer Unternehmer, wenn er an diesen Arbeiten teilnehmen will, zuerst Kontingente ersteigern, um mit seinen Lastwagen überhaupt nach Mesocco zu gelangen. Solche Diskriminierungen müssen eben auch diskutiert und verhindert werden. Ich bin froh, dass die Kommission dieses Thema aufgenommen hat; es muss im Rahmen eines Verhandlungsmandates mit der EU sichergestellt werden, dass der Regionalverkehr von der Kontingentierung ausgenommen wird. Ich bitte Sie, vor allem in diesem Punkt der Kommission zuzustimmen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): La discussion que nous menons ce matin n'est pas prioritairement une discussion technique ou une discussion qui porte uniquement sur une question de kilomètres, de tonnes et de francs. A plusieurs égards, cette discussion relève de la politique institutionnelle, essentiellement sur quatre points que je souhaiterais développer dans mon intervention au cours de ce débat d'entrée en matière.

Tout d'abord, il y a une question de respect de la volonté populaire, essentiellement de la volonté exprimée par le peuple et les cantons au moment où ils ont adopté l'initiative des Alpes. Ensuite, il y a la question de la capacité du gouvernement et du Parlement de conduire sur le long terme des politiques publiques, dans le cas qui nous occupe la politique de transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Se pose en outre la question de notre capacité d'innover, et notamment de notre capacité de maintenir l'avance que notre pays a prise dans le domaine du trafic combiné. Enfin se pose la question de la cohérence de nos choix dans ce domaine avec la politique environnementale et les grands choix de société que nous préconisons par ailleurs. Plus particulièrement, il s'agira d'expliquer comment nous pouvons à la fois ralentir nos ambitions dans le domaine de la politique de transfert des marchandises, alors que nous prétendons par ailleurs lutter avec énergie contre les émissions de CO₂, et prendre des initiatives en faveur de la protection du climat.

Je me permets de revenir plus en détail sur ces différents éléments, et premièrement sur ce qui concerne le respect de la volonté populaire. En 1994, le peuple et les cantons ont accepté l'initiative des Alpes, contre l'avis du Conseil fédéral et contre celui de la majorité des membres du Parlement. On ne peut pas se défaire, au moment de discuter des suites à donner à l'initiative des Alpes, de l'impression que le Conseil fédéral et la même majorité des Chambres fédérales traînent manifestement les pieds pour mettre en oeuvre ce choix populaire.

Cette attitude est frappante lorsqu'on la compare avec le dynamisme et la détermination dont fait preuve le Conseil fédéral dans d'autres domaines, qu'il s'agisse par exemple de projets fiscaux ou de l'introduction de la nouvelle péréquation financière. Il y a là une énergie admirable et une persévérance digne d'éloges, qu'on souhaiterait fortement trouver dans les domaines où le peuple s'est exprimé, même s'il n'a pas suivi les recommandations du gouvernement.

Le Conseil fédéral constate dans son message que l'objectif fixé en matière de transfert est «inatteignable». Là aussi, on a connu le Conseil fédéral plus pugnace lorsqu'il s'agissait de défendre son point de vue devant l'opinion publique ou devant les Chambres fédérales lorsqu'il ne partageait pas leur avis.

En résumé, la volonté populaire exprimée en 1994 doit être concrétisée. C'est une question de crédibilité politique, et il est désagréable de constater que la démocratie directe qu'on nous a vantée fortement ces dernières semaines et qu'on nous vantera probablement encore plus dans les semaines à venir est allègrement passée par-dessous la jambe lorsque cela arrange une majorité parlementaire qui n'a pas été suivie, comme elle le souhaitait, par le peuple.

Le deuxième élément qui nous préoccupe, c'est notre capacité gouvernementale, parlementaire de conduire des projets sur le long terme. Personne ici ne prétend que la politique de transfert soit un objectif simple et facile à atteindre. Il faut de la suite dans les idées et de la détermination; il faut surtout y affecter les moyens nécessaires, et surtout financiers – c'est la raison pour laquelle nous discuterons tout à l'heure d'une proposition de minorité que j'ai déposée en ce sens. Il faut aussi assurer un contact suivi avec nos voisins, sans lesquels il sera impossible de mettre en oeuvre une politique de transfert efficace. Et il faut surtout garder en tête que la politique de transfert se joue sur le long terme et qu'il ne faut ni baisser les bras trop rapidement, ni croire que des changements aussi importants vont se dérouler automatiquement et sans pression des pouvoirs publics.

La politique de transfert est un choix politique, ce n'est pas un automatisme. On l'a bien vu lorsque, au plan européen, la nouvelle commission a clairement affirmé son intention de laisser faire dans ce domaine et de ne plus intervenir. On sent bien que le Conseil fédéral est fortement tenté par cet infléchissement de l'Union européenne qui tend vers le laisser-faire et le laisser-aller. Mais il est, dans ce domaine du transfert, lui, tenu par la volonté populaire, ce qui n'est pas le cas de la Commission européenne.

Troisième élément qu'il me paraît important de souligner: cette politique de transfert illustre la capacité d'innover de notre pays. L'efficacité de notre système ferroviaire, nos capacités d'anticipation et d'innovation en ce domaine font autorité, sont reconnues et respectées dans toute l'Europe. Et c'est au moment où d'autres pays voisins, influencés par les résultats produits et par les idées défendues, s'interrogent sur la possibilité de suivre la voie qui est montrée par notre pays, que le Conseil fédéral choisit de réduire la voilure et d'abaisser les objectifs. C'est regrettable et, en plus, c'est difficilement compréhensible.

Il est tout à fait décevant de voir le Conseil fédéral proclamer en toute occasion que la Suisse ne se sauvera, économiquement parlant, que par l'innovation, l'excellence, et de le voir par ailleurs ne pas donner suite à des politiques qui ont du succès, notamment lorsque c'est dans ce domaine du transfert de trafic.

Il est aussi extrêmement préoccupant de voir les mêmes milieux qui prétendent résoudre la question du CO₂ et de tou-

tes les émissions par le transfert des pollutions au sein d'une bourse, nous déclarer catégoriquement qu'une bourse du transit, elle, est absolument envisageable et qu'on ne pourra jamais l'introduire. La bourse peut tout régler dans le domaine du climat. A priori, nous dit-on, elle ne peut rien régler dans le domaine du transfert.

Le quatrième élément, c'est la cohérence de notre politique environnementale. La politique environnementale fait la «une» des préoccupations politiques: émissions de CO₂, dégradation du climat, lutte contre le bruit et les nuisances, coûts économiques, décongestion du trafic par exemple. Comment ne pas relever une fois de plus que le message du Conseil fédéral n'est pas cohérent avec ces préoccupations environnementales?

Il y a là une occasion importante de contribuer effectivement à la préservation du climat en favorisant la politique de transfert. Nous savons tous que le marché ne peut pas à lui seul répondre aux défis actuels de la politique climatique. Il faut une intervention des pouvoirs publics; il faut fixer des normes, il faut fixer des objectifs. Si le marché pouvait régler ces questions, il l'aurait fait depuis longtemps. Il ne le peut pas et il appartient aux pouvoirs publics de prendre des mesures.

C'est sur ce point que j'aimerais conclure, et je vous invite à entrer en matière sur le projet – nous le devons –, mais aussi à saisir l'occasion des propositions de minorité pour améliorer le projet qui nous est présenté et en faire un instrument véritablement utile et efficace.

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich bin für Eintreten auf diese Vorlagen und muss Ihnen sagen: Ich bin unter gewissen Voraussetzungen für die Alpentransitbörse. Als ich das – damit lege ich auch meine Interessenbindung offen – namens des Cargo Forum Schweiz, das 80 Prozent des Güterverkehrs in unserem Land vertritt, bei der Vernehmlassung eingegeben habe, hat das einen gehörigen Wirbel verursacht, und ich habe auch gehörig Prügel bezogen. Aber es ist klar: Man hat natürlich nur gesehen, dass wir für die Alpentransitbörse sind; aber was wir dazu gesagt haben, wurde nicht gelesen. Wir haben auch vor Kurzem in Basel zu dieser Vorlage eine Grossveranstaltung gehabt, die sich nur diesem Thema widmete; dabei sind auch Vertreter der Praxis zu Wort gekommen.

Zu Herrn Leuenberger muss ich sagen: Die Alpentransitbörse ist natürlich nur ein Mittel für die Verlagerung; es gibt auch noch andere Mittel und Instrumente, um Verlagerungspolitik zu betreiben. Wenn die Praktiker diese Vorlage anschauen, sagen sie erstens, die Vorlage sei in Bezug auf die Trassenpreispolitik nicht vollständig. Es wird zentral und strategisch die Frage aufgeworfen, ob man in diesem Lande Verlagerungspolitik betreiben könne, ohne die Trassenpolitik einzubeziehen. Das ist eine umfassende, strategische Frage; und je länger ich diese Vorlage studiere, die den Titel «Güterverkehrsvorlage» trägt, desto mehr bin ich auch der Meinung, dass ebenfalls die künftige Trassenpreispolitik, die auch die Verlagerungspolitik stützt, hineingehört hätte.

Ein weiterer Punkt, der in dieser Vorlage fehlt, betrifft die Frage des Netzzugangs. Von der Praxis ist auch die Kritik gekommen, man könne keine Verlagerungspolitik betreiben, ohne die Frage des Netzzugangs, der Prioritäten auf diesem Netz, des Netzausbaus anzuschauen; man bleibe mit der Verkehrsverlagerung auf halbem Wege stehen, wenn diese strategische Frage nicht hinzukomme. Ich würde eigentlich meinen, dass der Nationalrat sich im Rahmen dieser Bahnreform damit befassen müsste. Herr Leuenberger, hierhin gehören nicht nur Wettbewerbsfragen, sondern es geht noch um andere Fragen, die mit Verkehrsverlagerung, vor allem mit Güterverkehrsverlagerung, zu tun haben.

In diesem Sinne muss man wirklich sagen, dass diese Vorlage ein «Kurzschluss», eine Minivorlage ist, die zwar in die richtige Richtung geht, die ein Instrument zur Diskussion stellt, aber wichtige Instrumente der Verlagerungspolitik – ich nenne nochmals die Trassenpreise und den Netzzugang – ausblendet. Diese Güterverkehrsvorlage befasst sich fast ausschliesslich mit dem Transitverkehr. Herr Brändli hat

richtigerweise darauf hingewiesen, dass in dieser Vorlage die Binnenverkehrsfrage, die Importverkehrsfrage und die Exportverkehrsfrage weitgehend ausgeblendet werden. Alle diese Wirtschaftsobjekte finden sich hier nicht erwähnt und werden natürlich nicht angesprochen. Deshalb verdient die Vorlage diesen Gesamttitel «Güterverkehrsvorlage» nicht.

Für die Schweizer Wirtschaft ist das natürlich ein vitaler Bereich. Ich meine, dass auch für den Binnenverkehr, den Importverkehr und den Exportverkehr – neben dem Transitverkehr – eine Lösung angestrebt werden muss. Im Übrigen habe ich bereits am Anfang gesagt, dass ich unter gewissen Voraussetzungen für diese Alpentransitbörse bin, weil ich die Transitzpolitik des Bundes eigentlich unterstütze. Dies aus zwei Gründen: Es besteht erstens ein unmissverständlicher Verfassungsauftrag, auf den ich nicht mehr näher eingehen möchte. Ein zweiter Grund, warum ich diese Alpentransitbörse als Element der Verlagerungspolitik befürworte, besteht darin, dass der Transitverkehr auf der Strasse sowohl die bestehenden Strassen- als auch die Zollinfrastrukturen derart belastet – das zeigen die Zahlen, und wir haben auch immer wieder Klagen in diese Richtung –, dass der Import-, der Export- und der Binnenverkehr massiv darunter leiden. Deshalb ist im Interesse der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft eine Stärkung der Schiene im Bereich des Transitverkehrs strategisch absolut richtig.

Zur Kontingentierung: Die Alpentransitbörse ist ja nichts anderes als eine Kontingentierung, und ich betrachte die Einführung einer Kontingentierung der Durchfahrten an den Alpenübergängen als mögliche Chance. Sie ist aus heutiger Sicht das einzige Mittel, um das politische Ziel einer Stabilisierung der Anzahl Durchfahrten erreichen zu können. Andere Lenkungsmittel – einschliesslich der LSVA – haben in der Vergangenheit nicht die erwartete Verlagerungswirkung gezeigt. Das sage ich absolut ohne Schadenfreude. Mit einer ehrlichen Kontingentierung der Fahrtenzahl kann von der intransparenten Politik der Subventionen und der flankierenden Massnahmen Abschied genommen werden. Die Subventionierung des Transitverkehrs zugunsten der EU muss spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels aufhören.

Nun komme ich zu den Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit ich der Alpentransitbörse zustimme. Selbstverständlich ist Europa gefordert, und eigentlich müsste man den Leuten, die heute Morgen beim Eingang demonstrieren, sagen, sie hätten besser in Brüssel demonstriert statt hier in Bern. Das ist der Punkt! Ich habe das Gefühl, wir sprechen hier darüber, wir diskutieren, wir sind uns einig – aber entschieden wird über die Alpentransitbörse schlussendlich in Brüssel. Wenn ich mich in die Lage von Brüssel versetze – und wenn man etwas von Brüssel will, so muss man das tun –, so bin ich in Bezug auf die Einführung dieser Kontingentierung bzw. der Alpentransitbörse nicht so optimistisch, wie es vielleicht andere Kreise sind. Es geht auch um die Frage des Zeitpunkts der Einführung, um das Kontingent pro Übergang, um die Subventionspolitik in Bezug auf den Schienentransit, also um die Abstimmung mit dem Programm Marco Polo 2, und dann auch um die Abstimmung mit der LSVA-Politik. Wie ich bereits angetönt habe, verlange ich separate Kontingente für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr; das ist mir wichtig. Das ist das Pfand, das die Schweizer Wirtschaft behalten will.

In diesem Zusammenhang stellt sich natürlich noch eine Frage, Herr Bundesrat: Wir haben jetzt die LSVA als Lenkungsinstrument eingeführt, wobei man darüber streiten kann, wie die Wirkung der LSVA in Bezug auf die Verkehrsverlagerung ist. Und nun kommen wir mit einer Kontingentierung daher; ich habe in der Botschaft gelesen, dass sie 100 bis 200 Millionen Franken einbringen soll. Man kann sich natürlich fragen, wie das aussieht: Wir haben ein Lenkungsinstrument und machen dazu eine Kontingentierung. Man müsste also auch noch überlegen, ob das zueinander passt oder ob man hier Substitutionen vornehmen könnte. Irgendwie passt es nicht ganz zusammen.

Wie dem auch sei: Dem Bundesrat ist ein Verhandlungsmandat einzuräumen, um in der Verlagerungspolitik einen

Schritt vorwärts zu machen, diese Rahmenbedingungen einer europaweiten Kontingentierung wegen des Umwegverkehrs der alpenquerenden Durchfahrten mit der EU zu definieren und das Resultat, wie wir es jetzt beschlossen haben, Parlament und Volk zur Abstimmung zu unterbreiten.

Noch kurz ein Wort zum Binnenverkehr: Die Botschaft zur Güterverkehrsvorlage, mit der die Verkehrsverlagerungspolitik vertieft und weitergeführt werden soll, analysiert die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs aufgrund einer statischen Betrachtung. Die Betrachtungsweise in der Botschaft ist absolut statisch. Weder die Wirkungen der LSVA, Stufe 3, noch die überfällige weitere Liberalisierung des Bahnmarktes, noch und insbesondere die Reduktion der Trassenpreise werden berücksichtigt. Eine solche Analyse ist nicht zukunftsorientiert und schadet schlussendlich dem Wirtschaftsstandort Schweiz.

Es bedarf einer sofortigen Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienenverkehrsmarktes in der Schweiz, vorab einer Trassenpreissenkung. Eine sofortige Kostensenkung beim Netzzugang ist nötig, Trassenpreisreduktion, keine Benachteiligung des Güterverkehrs mehr und eine Flexibilisierung der Prioritätenregelung Personen- versus Güterverkehr. Diese heisse Kartoffel – Personenverkehr/Güterverkehr – muss bei der Verlagerungspolitik auch noch einmal angepackt werden. Denn eines ist sicher, Herr Bundesrat: Von einer Trassenpreissenkung profitieren alle Güterverkehrsarten unmittelbar, und das diskriminierungsfrei. Ich bitte Sie, diesem Aspekt bei dieser Transitverlagerungspolitik vermehrt Beachtung zu schenken, damit der Güterverkehr nicht untergeht.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten und stimme einer Alpentransitbörse unter gewissen Bedingungen zu. Der Nationalrat wird sich als Zweitrat dieser Fragen noch vermehrt annehmen müssen; dann hoffe ich, dass wir den Verfassungsauftrag endlich wirklich umsetzen können.

Lombardi Filippo (C, TI): L'obbligo costituzionale di trasferimento del traffico pesante su rotaia entro il 2004 non è stato raggiunto. L'obbligo di legge sul trasferimento non sarà raggiunto nemmeno nel 2009, lo abbiamo sentito, lo sappiamo e lo vediamo giornalmente sulle nostre strade. Due sono le spiegazioni possibili: qualcuno dirà che l'obiettivo era irrealistico e irrealizzabile, qualcun altro dirà che non si è fatto abbastanza per realizzarlo. Probabilmente la verità si trova a metà strada: da una parte l'obiettivo era molto ambizioso, forse anche troppo ambizioso, come, però, è normale in politica. D'altra parte sicuramente non si è fatto abbastanza per raggiungerlo: penso alle misure di sostegno finanziario per il trasporto ferroviario, anche quello regionale e quello interno. Ricordo che in questa Camera, nel budget della Confederazione, abbiamo tagliato i mezzi destinati a questo scopo, ed io all'epoca mi ero opposto. Non si è fatto abbastanza nella collaborazione internazionale per garantire, nei Paesi vicini, terminali di carico e scarico efficienti e, nell'insieme, un'offerta ferroviaria sufficientemente attrattiva per essere alternativa alla strada.

L'obiettivo rimane però prioritario per la popolazione che ha votato per l'iniziativa delle Alpi, specialmente per la popolazione dei cantoni che soffrono maggiormente a causa di questa valanga di traffico stradale pesante, che colpisce in modo particolare il Ticino e il canton Uri.

Noch schlimmer war aber die Tendenz im ersten Semester 2007. Die Strassentransitfahrten nahmen wieder zu, und zwar dezidiert. Diese Zahlen könnten sogar bedeuten, dass die in den letzten Jahren erreichte Senkung zum grossen Teil anderen Faktoren zu verdanken ist als unserer Verlagerungspolitik, nämlich der Konjunktur, der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen und den Regulierungsmassnahmen infolge von Unfällen und Schliessungen der Gotthardstrecke.

Wenn wir nicht Opfer der boomenden europäischen Konjunktur sein wollen, muss die Frage einer Alpentransitbörse ernsthaft unter die Lupe genommen werden. Sie weist bestimmt gewisse Schwächen auf. Es wird schwierig sein. Es verlangt schwierige Verhandlungen mit unseren Nachbarlän-

dern. Aber die Frage muss ernsthaft geprüft werden. Deswegen begrüsse ich die Vorlage, wie sie uns vom Bundesrat unterbreitet worden ist, und bin für Eintreten.

Die genaue Definition einer solchen Börse und die Bedingungen für ihre Einführung sind allerdings das Kernstück dieser Vorlage. Wir werden dies bei der Detailberatung besser diskutieren können. Aber es muss vorweg gesagt werden, dass erstens eine solche Börse unseres Erachtens keine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens verlangt, dass zweitens der Regionalverkehr von einer solchen Börse ausgenommen werden sollte und dass drittens am Nacht- und Sonntagsfahrverbot nicht gerüttelt werden darf. Zugegeben, das ist kein einfacher Auftrag an den Bundesrat. Aber ich bin zuversichtlich, dass unsere Landesregierung in der Lage sein wird, sich erfolgreich zu bewegen, wenn der Wille des Parlamentes – heute hier und später im Nationalrat – klar zum Ausdruck kommt.

Mit diesen Bemerkungen ersuche ich Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Stadler Hansruedi (C, UR): Mit Interesse habe ich den Voten der Kommissionsmitglieder zugehört. Im Mittelpunkt der heutigen Vorlage steht das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG). In meinen Ausführungen zum Eintreten beschränke ich mich darauf.

Das GVVG ist ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung. Dieser Artikel 84 hat eine Geschichte. Volk und Stände haben gegen den Willen des Bundesrates und der grossen Mehrheit des Parlamentes eine klare verkehrspolitische Weichenstellung vorgenommen. Herr Kollege Hess, ich weiss nicht, ob Sie den Bundesrat indirekt ermuntern wollten, Artikel 84 abzuändern. Aber Sie sollten sich erinnern, dass Sie erst vor drei Jahren mit einem solchen Vorhaben vor dem Volk und vor sämtlichen Ständen Schiffbruch erlitten haben. Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist heute ein Grundsatz, der breit mitgetragen wird. Das war nicht immer so. Für die Verlagerungspolitik wurden dann Instrumentarien bereitgestellt, Stichworte dazu sind beispielsweise die LSVA und die Neat. Hier hat das Volk den 1994 eingeschlagenen Weg immer wieder bestätigt. Es gibt meines Erachtens kaum eine andere politische Weichenstellung, die vom Volk innert weniger Jahre immer wieder bestätigt wurde, das heisst bestätigt werden musste.

In Absatz 2 von Artikel 84 der Bundesverfassung steht: «Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen.» Da kann oder könnte man sich fragen, wieso der Bundesrat nicht gezielter handelt, um den Verfassungsauftrag zu erfüllen. Die Kompetenz dazu hätte er ja. Es ist doch bemerkenswert: Die Verfassung gibt dem Bundesrat hier ein selbstständiges Verordnungsrecht zum Erlass der notwendigen Massnahmen bezüglich des alpenquerenden Transitverkehrs. Dies ist eine vom Verfassungsgeber, das heisst von Volk und Ständen, so festgeschriebene Normen- und Kompetenzhierarchie, die dem Bundesrat eigentlich einen weiten Handlungsspielraum verschaffen würde.

Im Mittelalter galt der Grundsatz: «Geh nicht zum Kaiser, wenn du nicht gerufen wirst.» Mit anderen Worten: Mach von deinen Kompetenzen Gebrauch. Der Bundesrat will nun weiterhin diese Kompetenzen nicht alleine nutzen, sondern kommt mit dem Entwurf des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes zu uns als Parlament. Man kann ja immer eine höhere Rechtsetzungsstufe wählen, wenn man das will. Ich räume aber auch ein: Dafür kann es durchaus gute und ehrenhafte Gründe geben. Ich bin so lange bereit, diesen vom Bundesrat einmal skizzierten Weg weiter zu gehen, wie ich nicht an der Ernsthaftigkeit des Bundesrates und des Parlamentes zweifeln muss, dass sie den Verfassungsauftrag auch wirklich erfüllen wollen. Hier tauchen aber ab und zu schon gewisse Zweifel auf, wenn man z. B. das definierte Verlagerungsziel erst in einer Zeit X plus zwei Jahre erreichen will. Das sehe ich anders, ich bin gegen diese vom Bundesrat und von der Kommissionsmehrheit beantragte zeitliche Erstreckung der Zielerreichung. Ich werde in die-

sem Punkt den entsprechenden Minderheitsantrag unterstützen.

Seit 1997 definiert der Bundesrat die Rahmenbedingungen für eine Umsetzung von Artikel 84 der Bundesverfassung. Dazu gehört das Prinzip der Nichtdiskriminierung, auch sollen die Ziele mit marktwirtschaftlichen Instrumenten erreicht werden. Ich attestiere dem Bundesrat, dass er hier konsequent Pfähle eingeschlagen hat, unter anderem mit der LSVA und der FinÖV-Vorlage.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf das Landverkehrsabkommen mit der EU und auf das Verkehrsverlagerungsgesetz zu sprechen kommen, das seit dem 1. Januar 2001 in Kraft ist. Seien wir ehrlich, und geben wir zu, dass dieses Gesetz in der Diskussion um die bilateralen Verträge damals vorab auch dazu diente, das nicht optimale Ergebnis des Landverkehrsabkommens mit der EU innenpolitisch abzufedern. Es ist deshalb auch ein Akt der Glaubwürdigkeit, der Verlässlichkeit und der Ehrlichkeit, wenn das nun vorliegende Güterverkehrsverlagerungsgesetz Kernelemente des bisherigen Verkehrsverlagerungsgesetzes fort schreibt; ich denke unter anderem an das Fahrtenziel.

Zum vorgesehenen Massnahmenbündel zur Umsetzung des Verlagerungsauftrages: Ich teile die Meinung, dass es auch in Zukunft ein Bündel von Massnahmen braucht, ja, es braucht eine ganze Palette von Massnahmen: die LSVA-Erhöhung, Bahnkapazitäten, die Verbesserung der Produktivität der Güterbahn und die Alpentransitbörse. Die Alpentransitbörse ist für mich eine neue, wirksame Massnahme. Sie ist für mich ein innovatives Instrument zur mengenmässigen Steuerung des alpenquerenden Schwerverkehrs. Wir können damit eine Plafonierung des alpenquerenden Schwerverkehrs vornehmen; damit können wir die Zielgrösse erreichen. Ich bin überzeugt, dass dieses Ziel nur mit diesem Instrument erreichbar ist. Dass es ein anderes, gleich wirksames Instrument gibt, habe ich heute von keinem Sprecher gehört. Die Alpentransitbörse ist technisch machbar und gemäss Expertenbericht auch praxistauglich. Ich danke Kollege Büttiker für sein Bekenntnis zur Alpentransitbörse.

Der Bundesrat beantragt eine gesetzliche Grundlage für die Einführung der Alpentransitbörse. Die Kommission schwächt nun alles wieder zu einem Verhandlungsmandat ab. Ich danke Kollege Inderkum für seinen Einzelantrag, der den Akzent wieder etwas zugunsten der bundesrätlichen Lösung setzt. Ich erinnere aber auch hier an die grundsätzlichen Kompetenzen des Bundesrates gemäss Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung. Gegen die Alpentransitbörse wird natürlich das EU-Recht und damit Völkerrecht ins Feld geführt. Über Völkerrecht sprechen heute ja alle. Hier berufen sich zum Teil exakt jene darauf, die im Zusammenhang mit den Diskussionen rund ums Bürgerrecht gesagt haben, wir sollten dann vor dem Volk mit dem Völkerrecht argumentieren. Analog könnte man hier sagen: Argumentiert dann vor dem Volk mit dem EU-Recht gegen die Alpentransitbörse. Für mich ist oder wäre dies eine zu einfache Argumentationslinie. Wir brauchen sie eigentlich auch nicht.

Die mengenmässige Beschränkung ist nicht Selbstzweck, sondern Ausfluss schützenswerter Anliegen des Gesundheits- und Umweltschutzes. Mit Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung sollen die Menschen vor übermässigen Belastungen durch den Transitschwerverkehr geschützt werden. Somit stehen für mich schützenswerte Grundrechte dahinter. Diese definieren in Verbindung mit dem Verfassungsauftrag die Limite für die Schwerverkehrsfahrten. Wenn ich es so betrachte, so ist oder wäre die mengenmässige Beschränkung auch vor dem Hintergrund des Landverkehrsabkommens ein Rechtfertigungsgrund und damit mit diesem kompatibel. Eine solche Massnahme ist oder wäre auch verhältnismässig und im öffentlichen Interesse, wenn man die schützenswerten Grundrechte ernst nimmt.

Herr Kollege Brändli, schlussendlich zweifle ich nicht daran, dass wir eine befriedigende Lösung für den Lokal- und Kurzstreckenverkehr finden werden.

Die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein beschwerlicher Weg, aber der richtige.

Ich sage mir deshalb: Lieber auf dem richtigen Weg hinken als festen Schritten abseits wandern.

Béguelin Michel (S, VD): Tout d'abord, je dois déclarer mes intérêts: je préside le conseil d'administration du terminal de trafic combiné TERCO SA à Chavornay. J'apporte donc dans le débat quelques éléments tirés de la pratique.

Je note qu'en matière de trafic combiné, la complémentarité entre le rail et la route joue très bien. Je constate qu'en trafic import-export depuis la Suisse occidentale vers les ports de la mer du Nord et de Gênes, les performances ferroviaires ne sont que très partiellement satisfaisantes. Elle sont bonnes pour le trafic acheminé par train navette – au moins 13 wagons –, elles sont aléatoires pour les quantités inférieures. Dans ce cas, la route l'emporte dès qu'il s'agit d'assurer une correspondance maritime. Les insuffisances du rail sont de deux ordres: d'une part, des lacunes liées à l'infrastructure – tunnels trop bas entre Yverdon-les-Bains et Lausanne et sur la ligne du Simplon, entre Lausanne et Saint-Maurice pour les containers «high cube» sur wagons ordinaires, par exemple; d'autre part, une pénurie quasi permanente de wagons pour les envois isolés.

La situation est frustrante: le potentiel de trafic ferroviaire est là, mais les wagons manquent et l'infrastructure présente des lacunes. CFF Cargo SA, bien sûr, essaie de trouver des solutions, mais les réponses sont fatalistes, par exemple: «Que voulez-vous, la pénurie de wagons est générale!» Pour tous ceux qui veulent transporter par chemin de fer, ce n'est pas encourageant. Cette réalité-là réduit de 20 pour cent au moins, selon mon estimation, les objectifs de la politique de transfert du trafic import-export.

A propos de la politique de transfert, il faudrait, à mon avis, séparer clairement les trois domaines: a. trafic interne, y compris import-export; b. trafic de transit; c. trafic interne dans les pays voisins. CFF Cargo SA donne les chiffres des quantités transportées, mais aucune indication en ce qui concerne les priorités financières données: secret d'entreprise! Cela paraît normal vu dans le cadre étroit de l'entreprise, mais dans ces conditions, il est très difficile de donner des impulsions politiques et, surtout, de vérifier que les sommes y relatives sont bien affectées au but visé. Par exemple, comment être sûr que le trafic interne suisse ne subventionne pas le transit ou le trafic interne allemand? Cette incertitude doit être éliminée.

Enfin, dernière remarque: pour ce qui est du trafic de transit à travers les Alpes, tout doit être fait pour que les objectifs promis au peuple soient réalisés. Je soutiens l'idée de la Bourse du transit alpin.

Monsieur Büttiker, j'ai deux mots à vous dire à propos de votre remarque, d'ailleurs justifiée, en ce qui concerne la politique des prix des sillons et la définition des priorités entre trafics voyageurs et marchandises. Ces éléments doivent être réglés et ils ne le sont pas dans ce projet de loi. C'est un travail à long terme qui concerne la rentabilité des nouvelles transversales alpines; c'est fondamental. En revanche, quand vous évoquez la RPLP et que vous dites qu'elle n'a rien apporté, c'est un autre aspect de votre remarque que j'estime moins positif. Elle a eu au moins trois effets: elle a compensé l'accroissement de la productivité des camions avec le passage de 28 à 40 tonnes; elle a diminué le nombre des parcours à vide – c'est un avantage considérable; elle a ainsi contribué à la promotion du trafic combiné. Je pense que ce sont tout de même de bons résultats.

A propos de la chaussée roulante, donc du transport de camions avec chauffeurs, j'estime que c'est un système qui n'a pas beaucoup d'avenir à long terme à travers notre pays. Ce trafic est maintenant concentré sur l'axe du Lötschberg-Simplon. Mais jusqu'à quand cette transition va-t-elle durer? Le message donne une liste objective d'incertitudes qu'il faudra clarifier ces prochaines années, la plus importante étant le terminal en Italie. On ne sait par exemple pas si on va pouvoir faire un terminal à Domodossola.

La question de la durée de la transition est évidemment fondamentale pour deux raisons immédiates. Premièrement, sur l'axe du Lötschberg-Simplon, le nombre de sillons résér-

vés à ce trafic est limité. Pratiquement, la capacité maximum sera atteinte rapidement, compte tenu des contraintes d'exploitation existant entre Bâle et Domodossola. Deuxièmement, ces transports de camions avec chauffeurs sont beaucoup moins rentables que le trafic des containers. De ce fait, la rentabilité des transversales alpines pourrait être pénalisée, et ce n'est pas le but.

Maintenant, on a vraiment beaucoup de peine à voir comment va évoluer à court terme ce trafic à travers les Alpes avec ces trois éléments s'influençant l'un l'autre: bourse du trafic routier, chaussée roulante et développement du trafic des containers. De toute façon, il y a une seule certitude: c'est le trafic combiné, le trafic des containers qui va l'emporter à long terme. Mais actuellement, on doit quasiment gérer une situation transitoire. Evidemment, ce n'est pas tellement enthousiasmant.

Cependant, ce projet est un premier pas qui va dans la bonne direction et je suis bien entendu favorable à ce que nous entrons en matière.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Ich habe einige Fragen zu beantworten. Zunächst halte ich zuhanden des Amtlichen Bulletins fest:

1. Die Kommission war ordnungsgemäss zusammengesetzt und präsent. An den Gesamtabstimmungen haben zehn Kommissionsmitglieder teilgenommen.

2. Herr Gentil hat die Verlagerungspolitik zu Recht in einen Gesamtzusammenhang gestellt und gesagt, man müsste den Diskurs eigentlich vertiefen, von der Klimapolitik bis zur Verkehrspolitik im Allgemeinen. Dieser Einwand ist meines Erachtens begründet.

3. Der Einwand von Herrn Hess, aber auch jener von Herrn Stadler weist im Ansatz auf ein Problem hin: Es ist so, dass die Verfassung vom alpenquerenden Verkehr «von Grenze zu Grenze» spricht. Dazu stelle ich zunächst fest, dass nirgends vorgeschrieben ist, dass die Verlagerung flächen-deckend stattzufinden habe; das hat Herr Leuenberger zu Recht hervorgehoben. Zu diesem Konflikt sind eine politische und eine rechtliche Bemerkung anzubringen.

Die politische Bemerkung: Wir haben Volksentscheide unterschiedlicher Art – einerseits übergeordnete von Volk und Ständen zum Alpenschutzartikel, zur Bundesverfassung als Ganzem und in diesem Zusammenhang auch noch zur Avanti-Initiative. Andererseits haben wir einfache Volksentscheide zu bilateralen Verträgen wie dem Landverkehrsabkommen, aber auch zu weiteren bilateralen Verträgen. Ich glaube, man könnte mindestens sagen, es sei politisch nicht vertretbar, nur vom Alpenschutzentscheid zu sprechen; es gibt noch andere politische Entscheide, die man auch einbeziehen muss. Die Lage ist mindestens komplex.

Die rechtliche Bemerkung: Das ist nun eine praktische Anwendung der Diskussion über die Verfassungskontrolle, die wir letzte Woche geführt haben. Ich kann nur ganz wenige Bemerkungen anfügen; die Kommission hat darüber nicht intensiv diskutiert. Ausgangspunkt ist natürlich die Rechtsprechung «Schubert». Herr Inderkum hat jüngst darauf hingewiesen: Das Parlament darf an sich einen Entscheid fällen, der dem Völkerrecht widerspricht. Das Bundesgericht muss sich dann daran halten – nur das wird gesagt, das ist ein formeller Entscheid. Wenn das Parlament das bewusst gemacht und vertieft diskutiert hat, darf es sich über das Völkerrecht hinwegsetzen, und das Bundesgericht ist daran gebunden. Materiell ist völlig klar, dass das Parlament an das Völkerrecht gebunden ist, dass es gemäss Bundesverfassung verpflichtet ist, es zu «beachten». Hier haben wir einen Entscheidungsspielraum, und das Bundesgericht hat jüngst bei einem Entscheid zur Europäischen Menschenrechtskonvention gesagt, dass dieser Entscheidungsspielraum im Sinne der Bindung an das Völkerrecht zu füllen sei. Dann bitte ich zu beachten, dass die Verfassung nicht nur den Alpenschutzartikel enthält, sondern auch noch andere Entscheide, die ebenfalls integrierend einzubeziehen sind. Ich denke an Artikel 85 zur LSVA, an Artikel 74 zum Umweltschutz, an Artikel 54 zur Ermächtigung des Bundes zur Aussenpolitik. Man muss eine Gesamtwürdigung vornehmen.

Wenn man im Gesetz diese Klausel einführen würde, dann liefe man in ein Problem in Bezug auf die bilateralen Verträge. Ich muss das mit aller Klarheit sagen. Das wäre eine Diskriminierung der Nichtschweizer. Damit ist der Meccano zu erwarten, der in den bilateralen Verträgen für solche Vorgänge vorgesehen ist: Im bilateralen Paket I könnte die EU Massnahmen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts treffen. Letztlich könnte sie die Verträge kündigen, und das Dahinfallen des Landverkehrsabkommens hätte ein Dahinfallen des gesamten Pakets zur Folge.

4. Herr Hess, eine Bemerkung zur Förderung der Infrastruktur: Man könnte statt Betrieb und Unterhalt die Infrastruktur fördern. Das ist in der Kommission diskutiert worden. Ich bin einverstanden, der Ausbau ist nötig. Wir «fördern» heute im Sinne einer Übergangsmassnahme, um den Nachteil der Bergstrecke wettzumachen. Sobald wir eine Flachbahn haben, kann die Bahn günstiger produzieren. Das ist so, aber das ist nur ein Teil der Begründung der Subvention. Im Übrigen machen wir genau diese Infrastrukturförderung; das ist ja der Sinn des Neat-Baus und der Vorlage Gesamtschau und ZEB. Wir müssen zurzeit noch auf beiden Gleisen fahren.

5. Zur Frage von Herrn Leuenberger und vor allem von Herrn Büttiker: Es gibt eine Verlagerung auch ohne Alpen-transitbörse. Das haben wir in den letzten sechs Jahren erlebt. Die Schweiz hat auf dieser Achse Erfolge gehabt. Wir können aus diesen Massnahmen und der Zusammenstellung, die man uns abgegeben hat, ablesen, dass die LSVA und die Fördermittel wirksame Massnahmen sind. Sie sind nicht allein seligmachend, aber sie sind wirksam.

Herr Büttiker, zum Ruf nach dem Trassenpreis: Wir haben auch das diskutiert, wir haben es vor Monaten in der Kommission eingehend diskutiert. Die Trassenpreisfrage stellt sich, aber nicht in dieser, sondern in einer anderen Vorlage; das wissen Sie. Damit müsste man dann auch B sagen. Wenn man eine Senkung der Trassenpreise verlangt, dann muss man sehen, dass das eine Verschlechterung der finanziellen Verhältnisse bei SBB und BLS zur Folge hat. Diese Differenz muss dann jemand bezahlen, und das sind dann vielleicht die Steuerzahler. Das muss man einfach auch realisieren, wenn man das sagt.

Ja zur Bahnliberalisierung, Ja zum Netzzugang – immerhin sind wir bei der Güterverkehrsliberalisierung nicht das Schlusslicht in Europa, sondern stehen wahrscheinlich in den vordersten Rängen. Das muss man auch einmal sagen. Aber ich bin einverstanden mit Ihrem Aufruf, jetzt mit dieser Liberalisierung vorwärtszumachen. Im Übrigen haben wir in dieser Vorlage mit Artikel 3a ja ausdrücklich ein Auffangnetz für alle Massnahmen vorgesehen, und zwar so, wie Sie es zu Recht verlangen: als dynamischen und nicht als statischen Prozess; es ist also nicht eine Fotografie vorgesehen, sondern ein Film, da haben Sie Recht.

6. Zur letzten Bemerkung – zu den Herren Brändli und Büttiker, zum Güterverkehr in der Fläche: Das ist zweifellos nicht das primäre Ziel dieser Vorlage. Aber wir haben versucht, dies so weit wie möglich in diese Vorlage einzubauen, und zwar intensiver als der Bundesrat, nämlich als Eckpunkt bei der Alpentransitbörse mit der Ausnahme für den regionalen Verkehr, mit der Unterstützung der Schmalspurbahnen und mit dem Hinweis auf die Rolle von SBB Cargo. Es besteht, wie uns Herr Béguelin sehr eindrücklich geschildert hat, ein Optimierungspotenzial: Es ist das Problem Binnenverkehr und Cargo, das wir angehen müssten. Aber das können wir mit diesem Gesetz alleine leider nicht lösen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wir betreiben eine nachhaltige Verkehrspolitik. Diese Verkehrspolitik wurde in vielen – ich betone: in vielen! – Volksabstimmungen immer wieder unterstrichen und gewünscht, und es wurden auch sehr konkrete Leitplanken gesetzt. Es wurde uns ein Verfassungsauftrag in Form der Alpenschutz-Initiative gegeben. Sie haben diesen Auftrag in einem Gesetz konkretisiert und das Ziel von 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten vorgeschrieben. Das thront einerseits als ein Auftrag an uns in Verfassung und Gesetz, auf der anderen Seite haben wir aber nur

eine beschränkte Anzahl von Instrumenten zur Verfügung, um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen.

Wir haben insbesondere nicht das Instrument von Schlagbäumen oder von Barrieren, und wir haben insbesondere auch die verfassungsmässig garantierte Wahlfreiheit des Verkehrsmittels zu beachten. Wir haben ein bilaterales Landverkehrsabkommen mit der EU, ein Abkommen, das wir so wollten und dem wir so zustimmten. Es war auch bei uns zum Teil umstritten, aber nicht etwa weil die Belastung des Schwerverkehrs auf der Strasse zu wenig weit gegangen wäre, sondern weil insbesondere die LSWA zu weit gegangen sei. Wir haben dieses Abkommen, das wir so wollten.

Zu den Instrumenten, die wir tatsächlich zur Verfügung haben, gehört einerseits einmal die Neat, also der Wille, die beiden Basistunnels durch die Alpen zu bauen. Der eine ist bereits eröffnet, und zwar termingerecht und pünktlich. Der andere gibt den längsten Tunnel der Welt. Das ist ein grosses, ein Jahrhundertwerk. Es kann nicht von einem Tag auf den anderen gebaut werden. Der wirkliche Durchbruch bei der Verlagerung wird uns erst mit der Eröffnung dieses Tunnels gelingen. Auch dann erst werden wir von den Subventionen, die wir Ihnen heute beantragen, Abstand nehmen können.

Die Neat-Vorlage ist ergänzt durch die Vorlage zur «zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur», mit der Sie sich ja auch befassen werden. Von den Bahnreformen 1 und 2, also vom Netzzugang, ist gesprochen worden; auch das ist ein Teil des Instrumentariums, das wir zur Erreichung des Ziels zur Verfügung haben. Hier haben wir bereits sehr viel erreicht. Der Wettbewerb spielt; er spielt zum Teil auf Kosten anderer Güter, die uns heilig gewesen sind.

Der Abbau von rechtlichen und technischen Hindernissen bei der Überwindung der Landesgrenze durch Eisenbahnen und Lokomotiven ist ebenfalls ein Instrumentarium, von dem wir Gebrauch gemacht haben; es wurden hier erhebliche Fortschritte erzielt. Es herrschen noch nicht dieselben Zustände, wie sie im Strassenverkehr herrschen.

Die Trassenpreise wurden ebenfalls genannt; sie sind tatsächlich ein Instrumentarium, das dazu dient, das Verlagerungsziel zu erreichen. Die Bahnreform fand ja in ihrer ersten, komplexen Fassung keine Gnade – vor allem nicht diejenige des Nationalrates –, sodass wir jetzt tranchenweise wieder damit kommen. Die Trassenpreise stehen dort zur Diskussion.

Ein weiteres Instrument ist die LSWA. Auch über die LSWA wurde abgestimmt; der Referenzpreis beträgt 325 Franken. Das war Gegenstand der damaligen Volksabstimmung für die Strecke Chiasso–Basel. Diese letzte Tranche soll auf den 1. Januar 2008 eingeführt werden. Es soll bei den «Euro 3» eine Verlängerungsfrist geben, das hat der Bundesrat entschieden.

Der Nationalrat hat vorgestern mit grossem Mehr einem Ordnungsantrag zugestimmt, mit welchem eine Motion, die gegen diesen letzten Schritt der LSWA ist, zur Diskussion gestellt wird. Morgen wird der Nationalrat also eine gewaltige Diskussion über diesen letzten Schritt führen – es wurde stolz gesagt, «95 Ratsmitglieder», also beinahe die Hälfte, hätten diese Motion unterschrieben.

Ich sage: Die LSWA war mit der Zahl von 325 Franken, die bis heute nicht erreicht ist, Gegenstand einer Volksabstimmung. Trotzdem haben wir dem Lastwagengewerbe nochmals eine Verlängerung der Frist gewährt. Das heisst, dass der Bund den Kantonen für dieses Jahr sogar zwischen 30 und 40 Millionen Franken bezahlen muss, weil sie ihrer Einnahmen aus der LSWA verlustig gehen. Trotzdem sagt in dieser Materie, die ja ganz klar dem Bundesrat zusteht, zumindest vorläufig ein Teil des Nationalrates: Wir wollen da mitreden. Ich sage das, weil Herr Stadler vorher erwähnt hat, wegen dieses Verfassungsauftrages stehe dem Bundesrat ja eigentlich die direkte Kompetenz zu, er solle sie doch nutzen. Ich habe das sehr gerne gehört. Trotzdem kommt es mir ein bisschen wie ein einsamer Ruf aus den Bergen vor, da das Parlament in jeder Materie die Kompetenz an sich reisst. Die LSWA habe ich gerade genannt; bei der Alpentransitbörse – wir kommen nachher zur Detailberatung –

möchten Sie am Schluss ja auch mitreden und das letzte Wort haben. Ich will nicht dagegen protestieren; ich will nur sagen, dass Sie nicht auf der einen Seite sagen können, der Bundesrat habe den Verfassungsauftrag, er solle daher dieses Ziel in eigener Kompetenz erreichen, und auf der anderen Seite überall dort, wo wir angeblich per Verordnung kompetent wären, das Gegenteil ausführen, nämlich legislieren und sagen: Bei der LSWA wollen wir noch bremsen, bei der Alpentransitbörse wollen wir auch das letzte Wort haben.

In einem Punkt haben Sie auf jeden Fall immer das letzte Wort – und das ist in Ordnung so, deswegen bringen wir Ihnen diese Vorlage –, nämlich dort, wo es um die finanziellen Mittel geht. Auch die finanziellen Mittel sind eben ein Instrument, deswegen kommt diese Vorlage. Wir möchten 1,6 Milliarden Franken für die Jahre 2011–2018, um damit – sei es der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV), sei es die rollende Landstrasse, seien es einfach die entsprechenden Sendungen – subventionieren zu können. Wir möchten das neue Instrument. Es steht in seinen Konturen noch nicht im Detail fest, aber wir möchten wenigstens die gesetzliche Grundlage für die Alpentransitbörse haben.

Nun muss ich sagen, bezüglich der Alpentransitbörse gibt es noch verschiedene Vorstellungen, wie sie denn eigentlich aussehen wird. Ich muss gewisse Vorstellungen doch etwas relativieren. Man muss sich nicht vorstellen, dass dereinst irgendwie an einem Börsenring in Mailand oder in Basel darum gehandelt wird, wie viel jetzt pro Tag eine Durchfahrt kostet, und dass dann die selbsternannten Wirtschaftsexperten in der «Tagesschau» jeweils Auskunft geben, wie hoch der Alpentransitbörsen-Index gerade ist und wegen welcher Gerüchte und Intrigen er gesunken oder gestiegen ist; das muss man sich nicht so vorstellen. Ich sehe eher eine Potenzierung des heute schon geltenden Reservationsystems. Es geht nämlich bei der Transitbörse auch um ein Kapazitätsmanagement. Das könnte man dann ausbauen, erstens einmal zugunsten derjenigen, die, weil sie aus der Region sind, auf die Durchfahrt angewiesen sind, aber zweitens auch zugunsten derjenigen, die wegen der Art der Ware auf eine Durchfahrt angewiesen sind, Stichwort Frischwaren. Schrott, der ja auch ständig auf Lastwagen durch die Alpen transportiert wird, könnte vielleicht unter Umständen, wenn der Andrang zu gross ist, einmal etwas warten. Es geht also vor allem auch darum.

Ich sage das auch deswegen, weil in unseren Nachbarländern zum Teil auch völlig irrtümliche Vorstellungen von dieser Alpentransitbörse herrschen. Immerhin sind die EU und alle Alpenländer bereit, dieses Instrument gründlicher zu prüfen. Seit über einem Jahr ist dieses Gutachten unterwegs, das von allen gemeinsam, inklusive EU, finanziert wird. Wie das am Schluss ganz genau aussieht, das wissen wir noch nicht, aber wir möchten wenigstens die Möglichkeit haben, hier weiterzuverhandeln.

Angesichts all dieser beschränkten Instrumente, die wir zur Verfügung haben, können wir nicht einfach das Blaue vom Himmel versprechen. Wir müssen realistisch sein und darauf hinweisen, dass dieser Verlagerungsprozess ein langwieriger, mühsamer Weg ist. Trotzdem ist es uns gelungen, den Trend zu brechen – ich möchte das betonen –, obwohl die beiden Tunnel noch nicht in Betrieb sind. Aber ohne all die Massnahmen hätten wir heute 400 000 zusätzliche LKW-Fahrten durch die Alpen. Ich muss das auch immer wieder sagen. Es ist insofern eine gewaltige Zahl, und auch diejenigen, die schon viel näher am vorgeschriebenen Ziel von 650 000 Fahrten sein möchten, sollen doch beachten: Hätten wir all diese Massnahmen nicht, hätten wir 400 000 LKW-Fahrten mehr.

Ich danke Ihnen, dass Sie auf die Vorlage eintreten wollen. Wir wenden uns jetzt der Detailberatung zu.

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

1. Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene

1. Loi fédérale sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Abs. 2

Streichen

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Al. 2

Biffer

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Nous avons longuement discuté les principes lors du débat d'entrée en matière et je me permettrai d'être un peu plus sommaire dans mon explication des conceptions de la minorité, parce que beaucoup de choses ont déjà été dites.

Nous voyons, dans la nécessité de biffer l'alinéa 2, une certaine logique qui est la suivante: il nous semble qu'il y a une parfaite contradiction entre l'alinéa 1 et l'alinéa 2.

L'alinéa 1 rappelle la mission constitutionnelle de protection des Alpes et l'obligation de transférer durablement de la route vers le rail le transport lourd de marchandises à travers les Alpes. Mais ceci étant posé, on se dépêche d'ajouter un alinéa 2 qui dit sinon carrément le contraire, du moins presque, parce qu'on nous dit: «Attention, ce transfert doit être effectué, mais il doit être équilibré,» – la mission constitutionnelle ne prévoit pas cet équilibre – «et puis, il doit être surtout conforme aux besoins de l'économie.» C'est une phrase particulièrement alambiquée dont le sens exact est laissé à votre sagacité: «conforme aux besoins de l'économie», intrinsèquement, cela ne veut rien dire. Cela permet simplement aux milieux et aux personnes qui sont opposés à la politique de transfert d'intervenir et de demander: «Est-ce que les principes et la conformité aux besoins de l'économie ont été respectés?»

Quels sont ces besoins? Si ce sont ceux des associations de transporteurs de marchandises par camions, il est bien clair que leurs responsables vont très rapidement nous expliquer qu'une politique publique volontariste de transfert de la route vers le rail n'est pas du tout adaptée aux besoins de l'économie – sous-entendu la leur! Par contre, si on discute des besoins de l'économie à long terme, de la préservation du climat et de l'environnement, de la nécessité de supprimer les bouchons sur les autoroutes, alors là on peut se dire: «Les besoins de l'économie ne peuvent être réalisés que par le biais d'une politique volontariste.»

Donc, l'alinéa 2 est au mieux ambigu et au pire parfaitement contradictoire avec l'alinéa 1, c'est la raison pour laquelle nous vous proposons tout simplement de le biffer.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Absatz 2 verdeutlicht das Prinzip der Ausgewogenheit zwischen Ökonomie und Ökologie. Er zeigt uns, dass sich die Verfassung nicht nur mit dem Alpenschutzartikel, sondern auch noch mit anderen Dimensionen wie beispielsweise der Wirtschaftspolitik befasst; man kann z. B. auf Artikel 94ff. der Bundesverfassung verweisen. Der Gesetzgeber versucht, in diesem Gesetz eine Gratwanderung zwischen den beiden Dimensionen zu bestehen. Dieser Absatz 2 will das zum Ausdruck bringen.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Mit Absatz 2 soll eigentlich der Grundsatz der Nachhaltigkeit in der Verkehrspolitik zum Ausdruck gebracht werden. Konkrete Auswirkungen auf die Instrumente, die zur Verfügung stehen und auf die es ja ankommt, hat er ohnehin nicht. Daher ist der Absatz ein grundsätzliches Bekenntnis, das durch ein Ja oder Nein zum Ausdruck gebracht wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 8 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Dieses Gesetz gilt für sämtliche Verkehrsträger, soweit sie einen Einfluss auf den alpenquerenden Güterschwerverkehr haben.

Art. 2

Proposition de la commission

La présente loi s'applique à tous les modes de transport, pour autant qu'ils aient une influence sur le transport lourd de marchandises à travers les Alpes.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Der Geltungsbereich soll leicht geändert werden. Der Text spricht nicht mehr nur von der Strasse und der Schiene, sondern von sämtlichen Verkehrsträgern. Dadurch konnte ein Anliegen der Rheinschifffahrt aufgenommen werden. Sie wird nicht mehr ausgeschlossen. Damit sind aber keine Aussagen über Fördermittel gemacht worden.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Leuenberger-Solothurn, Gentil)

Abs. 2

Dieses Ziel soll spätestens im Jahr 2012 erreicht werden.

Art. 3

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Leuenberger-Solothurn, Gentil)

Al. 2

Cet objectif doit être atteint au plus tard en 2012.

Escher Rolf (C, VS): Artikel 3 bezieht sich auf das gesetzliche Ziel von höchstens 650 000 alpentransitierenden Fahrten des Güterschwerverkehrs. Erlauben Sie mir, hier kurz auf Probleme in unserer Gesetzgebung zum Alpentransitverkehr hinzuweisen.

Der Alpenschutz ist in Artikel 84 der Bundesverfassung umschrieben. Dieser Artikel bezieht sich ausschliesslich auf den Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Das Verkehrsverlagerungsgesetz führt Artikel 84 der Bundesverfassung aus; es legt eine Obergrenze von 650 000 Fahrten fest. Aber dieses Gesetz spricht von Fahrten des Güterschwerverkehrs

auf unseren Transitstrassen. Zu diesen 650 000 Fahrten gehören also nicht nur die Transitfahrten von Grenze zu Grenze, also jene Fahrten, auf welche sich der Alpenschutzartikel bezieht; zu diesen 650 000 Fahrten gehören auch alle alpentransitierenden Import- und Exportfahrten, also jeder Lastwagen, der von Domodossola nach Brig oder von Altdorf nach Varese fährt. Und zu diesen 650 000 Fahrten gehören auch alle alpentransitierenden Fahrten des Binnenverkehrs, also alle Lastwagen, die von Brunnen nach Bellinzona oder von Bellinzona nach Chur verkehren. Wenn wir also vom heutigen Verkehrsaufkommen von einer starken Million Lastwagenfahrten sprechen oder von der gesetzlichen Zielvorgabe von 650 000 Fahrten, dann fallen rund 50 Prozent dieser Fahrten nicht unter den Anwendungsbereich des Alpenschutzartikels.

Ein Letztes: Der Alpenschutzartikel verlangt, dass der gesamte alpentransitierende Güterschwerverkehr von Grenze zu Grenze von der Strasse auf die Schiene zu verlagern ist; Artikel 84 sieht keine Ausnahmen vor. Die gesetzliche Marge von 650 000 Fahrten ist also eigentlich verfassungswidrig. Wir könnten den Alpenschutzartikel allenfalls mit Hängen und Würgen vollumfänglich durchsetzen, wir müssten aber dazu das Landverkehrsabkommen mit der EU kündigen. Dann würde die EU mit Sicherheit alle bilateralen Verträge ebenfalls kündigen, und es käme zum Kampf der wilden Sau. Das wäre ein Horrorszenario mit unvorstellbarem Schaden für unser Land.

Das alles spricht nicht gegen den Handlungsbedarf, aber es lag mir daran, auf diese Sachverhalte hinzuweisen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Sie haben festgestellt, dass die Minderheit das Ziel auch in zeitlicher Hinsicht genau konkretisieren und damit ein ehrgeiziges Ziel setzen will, indem man «2012» ins Gesetz schreibt und nicht die etwas offenere Formulierung «spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels».

Der Hauptzweck dieses Antrages: Es war eigentlich schon in der Kommission – dort hat dieser Antrag seinen Zweck nicht erreicht – vom Bundesrat und von der Verwaltung zu hören, welchen Mitteleinsatz es nach ihren Schätzungen bräuchte, um dieses Ziel 2012 und nicht erst, ich nenne keine Zahl, am Ende dieses Jahrzehnts oder zu Beginn des darauffolgenden Jahrzehnts zu erreichen. Leider ist diese Diskussion in der Kommission misslungen. Vielleicht haben wir nicht klar genug gefragt. Ich versuche es hier noch einmal: Es müsste doch möglich sein, mir nicht einfach zu sagen, 2012 sei zu früh, sondern mir nachzuweisen, dass das 2012 mit dem vorgesehenen Mitteleinsatz nicht möglich ist, respektive mir zu zeigen, welcher zusätzliche Mitteleinsatz nötig wäre, um dieses Ziel zu erreichen, und mir dann so in Franken und Rappen nachzuweisen, dass ich da utopische Forderungen stellen würde.

Dann kommt das Zweite hinzu; ich habe versucht, das schon in meinem Eintretensvotum darzulegen. Wir sind mit Verfassungsrecht sehr grosszügig umgegangen. Immerhin ist bei den Übergangsbestimmungen der geltenden Verfassung in Artikel 196 zu lesen – ich zitiere das heute zum zweiten Mal –: «Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach der Annahme der Volksinitiative abgeschlossen sein.» Diese zehn Jahre wären etwa im Jahr 2004 abgelaufen; es sind jetzt dreizehn Jahre ins Land gegangen, und mein Antrag ist so grosszügig, dass er von 2007 bis 2012 noch fünf weitere Jahre offeriert. Wenn man wirklich will und überzeugt ist, dass das gelingt, dann muss man auch die nötigen Massnahmen treffen, um dieses Ziel zu erreichen.

Wissen Sie, ich war in meinem Leben einmal Sonntagschullehrer. Ich kenne die Geschichten, mit denen man den Kindern gesagt hat: «Wenn ihr recht brav seid, dann kommt es gut.» Das ist in Ordnung so; ich werde es auch weiter verkünden und es mir selber täglich auch sagen. Ich weiss auch, dass man gelegentlich sagt: «Wenn ihr nicht so brav gewesen wärt, dann hätte es der Teufel noch viel bunter getrieben!» Wenn heute argumentiert wird, dass es einige Hunderttausend Transitfahrten von Lastwagen mehr gäbe,

wenn wir die vorliegenden Massnahmen nicht getroffen hätten, dann sind das wunderbare Geschichten, aber das genügt mir nicht. Ich bin nicht einer von der «Subito-Generation»; ich bin einer von jenen, die überzeugt sind – und es gibt auch Verkehrsfachleute, die das bestätigen –, dass viel mehr zu erreichen ist als das, was wir heute erreichen und offenbar auch erreichen wollen – wenn man wirklich will.

Ich habe mir deshalb mit diesem Antrag der Minderheit vorgenommen, ein klares Ziel zu setzen, um uns selber auch zu fordern und für einmal nicht im sehr Allgemeinen und «Gläubigen» zu bleiben, sondern die Dinge konkret festzuhalten. Damit haben wir ein Ziel, mit welchem wir die Regierung verpflichten können, bei ihren Legislaturplanungen dieses konkrete Ziel in ihre Überlegungen einzubeziehen und halt dem Parlament die entsprechenden Massnahmen vorzuschlagen, die nötig sind, um dieses Ziel zu erreichen. Jedenfalls habe ich mir auch von Kennern des vorgeschlagenen Instrumentes Alpentransitbörse sagen lassen, dass mit diesem Instrument dieses Ziel erreichbar sei. Ich habe bisher das Gegenteil nicht bewiesen erhalten und wäre sehr dankbar, wenn mir heute jemand erklären würde, welchen Mitteleinsatz es bräuchte, um dieses zeitliche Ziel, das Jahr 2012, zu erreichen, oder mir allenfalls sagen würde, diese Zielerreichung sei halt nicht möglich. Das könnte eine interessante Debatte werden.

Ich bitte um Zustimmung zum Antrag der Minderheit.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zunächst danke ich Herrn Escher für seine Bemerkungen zu Absatz 1. Meines Erachtens hat er Recht.

Nun zu Absatz 2: Die Frage, ob das möglich gewesen wäre oder nicht, wird der Herr Bundesrat beantworten können. Ich kann wenigstens einen kleinen Beitrag aus der Kommission zur Diskussion über die Verfassung leisten. Es trifft zu, dass diese Zehnjahresfrist am 18. Dezember 1998 von Volk und Ständen gutgeheissen worden ist. Hintergrund jenes Termins war, dass man damals meinte, der Gotthard-Basistunnel und der Ceneri seien in etwa im Jahre 2012 offen und verfügbar. Man ging also davon aus, dass der Produktivitätsgewinn dannzumal möglich sei. Dass das nicht der Fall war bzw. ist, das wissen wir alle. Keine Verfassung und kein Volksentscheid kann anordnen, dass der Fels am Gotthard gefügig sei oder dass man in Uri mit den Projektierungen rascher vorankomme. Das waren die Gründe für die Verzögerung.

Schliesslich, Herr Leuenberger, war es in der Kommission schon auch klar, dass die Alpentransitbörse oder eine andere Massnahme zur Kontingentierung weder politisch noch rechtlich erwünscht und sinnvoll ist. Sie wissen genauso gut wie ich, dass eine derartige Kontingentierung ohne die Zustimmung der EU und insbesondere der Nachbarländer nicht machbar wäre.

Ich bitte Sie also, der Mehrheit zu folgen.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Ich stelle einen teilweisen Lichtausfall im Saal fest. Offenbar braucht die dringliche Debatte im Nationalrat zum GPK-Bericht etwas viel Strom. *(Heiterkeit)*

Inderkum Hansheiri (C, UR): Bei Artikel 3 handelt es sich ohne Zweifel um das Herzstück dieser Vorlage. Die verfassungsrechtliche Vorgabe – sie wurde mehrfach erwähnt, auch die Übergangsfrist – bildet Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung.

Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission gehen von der Annahme aus, das Verlagerungsziel könne nur und erst dann erreicht werden, wenn der Gotthard-Basistunnel in Betrieb sei. Dagegen geht die Minderheit offensichtlich und erklärermassen davon aus, es sei auch möglich, das Verlagerungsziel zu erreichen, ohne dass der Gotthard-Basistunnel in Betrieb sei. Selbst wenn man einmal unterstellen würde – was allerdings, wie noch zu zeigen sein wird, nicht zutrifft –, dass Artikel 84 Absatz 2 eine reine Verbots- oder Gebotsnorm sei und der Bundesrat in der Tat auf dem Verordnungswege, ohne Referendumsmöglichkeit, sämtliche Massnah-

men treffen könne, wäre meines Erachtens das Verlagerungsziel objektiv nicht zu erreichen, solange der Gotthard-Basistunnel nicht in Betrieb ist. Nun kann aber, wie ich bereits angedeutet habe, Artikel 84 Absatz 2 nicht als eine – und erst noch eine absolute – Gebotsnorm oder, in der Juristensprache, als eine Konditionalnorm verstanden werden, obwohl der Text dies an sich vermuten liesse. Er ist vielmehr eine sogenannte finale Verfassungsnorm, d. h. eine Zielnorm. Das ist nicht Originalton Inderkum, sondern das ist die Auslegung anerkannter Staatsrechtler, insbesondere von Herrn Prof. Lendi im St. Galler Kommentar. Der Grund des Gesagten liegt vor allem im Verhältnis dieser Verfassungsbestimmung zum Völkerrecht; es wurde in dieser Debatte auch schon erwähnt.

Herr Kollege Stadler hat zu Recht erwähnt: Die Frage des Verhältnisses zwischen Völkerrecht und Landesrecht – und damit auch das Verhältnis zu den direktdemokratischen Rechten – ist ja gerade in diesen Wochen und Monaten ein sehr aktuelles Thema. Ich unterstreiche das, was er auch gesagt hat: Es geht nicht an, dass das Völkerrecht nur dann dem Landesrecht vorgehen soll, wenn es politisch ins Konzept passt.

Der Alpenschutzartikel fand 1994 Eingang in die Bundesverfassung. Zu diesem Zeitpunkt war das Abkommen zwischen der Schweiz und der damaligen EWG vom 2. Mai 1992, das sogenannte Transitabkommen, in Kraft. Darin hat sich die Schweiz bekanntlich zum Bau der Neat verpflichtet. Das sind teure Investitionen, und man darf schon sagen: Die Gegenleistungen der EU sind in diesem Abkommen alles andere als im Gleichgewicht. Das Transitabkommen enthielt ausdrücklich das Diskriminierungsverbot, und zwar in Artikel 15, setzte aber implizite auch die freie Wahl des Verkehrsträgers sowie den Grundsatz der Nichtkontingentierung voraus.

Nun könnte man – Herr Kollege Pfisterer hat es erwähnt – an die sogenannte Schubert-Praxis des Bundesgerichtes erinnern und sagen, der Alpenschutzartikel, zumal er sich in der Verfassung befinde, gehe als späteres Gesetzesrecht trotzdem vor. Aber da wurde ja noch, und zwar nach Annahme des Alpenschutzartikels, im Rahmen der Bilateralen II das Landverkehrsabkommen abgeschlossen, und dieses verlangt in Artikel 32, der sich unter dem Titel «Koordinierte Verkehrspolitik» befindet, dass die folgenden Grundsätze gewahrt sein müssen: Grundsatz der Nichtdiskriminierung, Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsträgers und Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen. Daher ergibt sich meines Erachtens klar, dass der Alpenschutzartikel nur völkerrechtskonform durchgesetzt werden kann. Im Klartext bedeutet dies nichts anderes, als dass das Landverkehrsabkommen nachverhandelt oder neu verhandelt werden muss, oder es muss ein neues Abkommen abgeschlossen werden, was insbesondere auch mit Blick auf das Instrumentarium der Alpentransitbörse gilt. Daher, verehrter Herr Kollege Leuenberger, dürfte die Feststellung wohl nicht willkürlich sein, dass die Verhandlungen mit der EU über die Einführung einer Alpentransitbörse doch etwelche Zeit beanspruchen. Die EU – und ich hoffe, dass sie sich auf die Verhandlungen einlässt – würde wohl mit Sicherheit darauf hinweisen, dass die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels eine *Conditio sine qua non* für die Einführung einer solchen Alpentransitbörse sei.

Nun habe ich – ich muss Ihnen das offen gestehen – ein Dilemma. Der Kanton, den ich hier vertreten darf, hatte natürlich aufgrund seiner Betroffenheit immer eine spezielle Stellung zum Alpenschutzartikel. Die Regierung meines Kantons macht es mir heute auch nicht einfach, nachdem sie sich im Vernehmlassungsverfahren wie folgt geäussert hat: «Der im geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt 2009 ist offensichtlich mehr als optimistisch, da das Ausland bisher nicht wie gewünscht und geplant in die Zubringerlinien investiert hat und die Kapazitäten des neuen Lötschberg-Basistunnels begrenzt sind. Trotz dieser Einschränkungen kommt für uns eine Fristerstreckung um gegen zehn Jahre, d. h. auf zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, nicht in Frage. Diese Frister-

streckung ist unserer Meinung nach eine vorausseilende Kapitulation vor nicht erwünschten Entwicklungen und so nicht akzeptierbar. Wir halten am festgelegten Zeitpunkt von 2009 fest. Der Verfassungsauftrag ist zu erfüllen. Falls das auch unter Ausschöpfung der bundesrechtlichen Massnahmen nicht möglich sein sollte, müsste das Verlagerungsziel möglichst rasch, d. h. innert weniger Jahre danach, erreicht werden.»

Das ist eigentlich eine Vorgabe, nach der ich jetzt dem Antrag der Minderheit zustimmen müsste, und gefühlsmässig würde ich das gewiss auch gerne tun. Ich habe aber – das wissen Sie – einen tiefen Respekt vor dem Gesetz. Mir scheint, dass wir heute generell und in zunehmendem Masse dazu neigen, zu glauben, wir könnten auch komplexe politische Fragen einfach lösen, indem wir die wünschbare Lösung oder das gewünschte Ziel in einen Gesetzes- oder gar Verfassungsartikel kleiden. Das geht natürlich nicht. Ich kann aus diesem Grunde dem Antrag der Minderheit nicht zustimmen, obwohl ich das an sich gerne tun würde. Ich kann und will aber auch dem Entwurf des Bundesrates und dem Antrag der Mehrheit nicht zustimmen, da ich der Auffassung bin, dass damit – ich verwende diesen Ausdruck eben nicht gerne und wirklich nicht oft – die falschen Signale ausgesendet würden. Es sollte meines Erachtens möglich sein, dass wir die Verlagerung spätestens mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreichen können. Ich habe auf einen entsprechenden Antrag verzichtet, weil ich nicht mit der erforderlichen Sorgfalt politisieren würde, wenn ich da jetzt einfach eine neue Zahl in die Runde geworfen hätte. Um das Anliegen auch noch etwas zu fördern, habe ich dann bei Artikel 6 einen Antrag betreffend Alpentransitbörse eingereicht, der dem Bundesrat dann vielleicht etwas den Rücken stärken kann.

Ich werde mich also hier der Stimme enthalten.

Lombardi Filippo (C, TI): Ich frage den Bundesrat: Es wird gesagt, dass das Ziel spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden soll. Nun wissen wir, dass die volle Neat-Kapazität erst nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels erreicht wird. Wie stellt sich in den Augen des Bundesrates die Frage, was diese Zielerreichung betrifft, bezüglich der Eröffnung des Ceneritunnels, nicht zu sprechen von den Zubringerlinien im Ausland, bei welchen wir wissen, dass wir da im Moment geringen Einfluss haben?

David Eugen (C, SG): Ich komme auf einen Punkt zurück, den Kollege Leuenberger angesprochen hat. Er hat die Frage gestellt, wie viele zusätzliche Mittel eigentlich notwendig wären, um dieses Ziel früher zu erreichen.

Ich habe in der Stellungnahme des Bundesrates zur Motion betreffend die LSVA gelesen, dass die LSVA kurz davorsteht, die Kostendeckung zu erreichen. Im Jahr 2009 werde man noch etwa 25 Millionen Franken unter dieser «Deckelgrenze» liegen, die wir bei der LSVA haben. Daraus schliesse ich, dass der Strassengüterverkehr mit diesen Abgaben, die wir erheben – wenn wir alles so beschliessen, wie der Bundesrat das vorschlägt –, seine Kosten im Jahre 2009 mehr oder weniger decken wird. Da erhebt sich bei mir die Frage, ob denn der Schienengüterverkehr überhaupt effizient ausgestaltet ist. Nachdem der eine Verkehrsträger dann seine Kosten mehr oder weniger deckt, kommt der andere und möchte nach wie vor viele Mittel, bis er die Aufgabe des Gütertransportes über die Alpen umsetzen kann. Wenn ich so etwa die Diskussion über die Struktur der Bahnunternehmung verfolge, scheint mir nach wie vor, dass der Gütertransport strukturmässig überhaupt nicht effizient organisiert ist. Das heisst, dass die nach wie vor bestehenden nationalen Grenzen grosse Effizienzverluste verursachen, insbesondere beim Containerverkehr. Auch die Zahlen und Daten sowie das Handeln von SBB Cargo stimmen mich da nicht sehr optimistisch. Darum schliesst an die Frage, ob wir immer mehr Mittel einschiessen, auch die Frage an, ob wir damit nicht auch verhindern, dass endlich effiziente Struktu-

ren geschaffen werden, um den Schienenverkehr über die Alpen zu realisieren.

Der frühere SBB-Generaldirektor hat mir immer gesagt, man könne diesen Verkehr ab Distanzen von 400 Kilometern rentabel gestalten. Aber wir wissen ja, dass die Strecke von Grenze zu Grenze in der Schweiz kürzer ist; also müssen funktionierende Unternehmensstrukturen her, die es ermöglichen, über diese Länge den Verkehr – insbesondere bei den Containern – zu bewältigen.

Darum bin ich etwas skeptisch, ob wir hier mit dieser Mittelaufstockung, die auch wieder Kollege Leuenberger favorisiert, am rechten Ort sind, ob wir überhaupt zu diesem Ziel gelangen und es auch früher erreichen können. Ich frage mich, ob es nicht viel wichtiger wäre, dass wir bei den Strukturen für diesen Verkehr ansetzen, der offenbar so, wie er jetzt abgewickelt wird, nicht an die Effizienzgrenze gelangt. Ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger fragen, was er tut, um in der bevorstehenden Zeit diese Richtung weiterzuvorführen.

Marty Dick (RL, TI): Monsieur Inderkum a fait une analyse juridique très poussée, très savante sur les rapports qu'il y a entre le droit national et le droit international. L'analyse est parfaite. Je pense cependant qu'il faudrait citer une clause – je me réfère au message du Conseil fédéral, titre «Lien avec l'accord sur les transports terrestres», page 4212 – qui prévoit: «La restriction quantitative peut se justifier par des raisons impératives dues à la protection de l'environnement et de la santé; cela présuppose cependant que la mesure soit considérée comme proportionnelle.»

La première question que l'on doit se poser est la suivante: est-ce que nous nous trouvons dans une situation telle que la protection de l'environnement et de la santé est menacée et que nous sommes habilités à prendre certaines mesures? Pour ma part, je n'hésite pas, je dis: «Oui!» J'aimerais, chers collègues, que vous passiez un peu plus souvent par le tunnel autoroutier du Saint-Gothard pour que vous puissiez vous rendre compte que la situation est absolument catastrophique. On remarque le long de la route des colonnes et des colonnes de poids lourds, arrêtés, moteur en marche, pour bénéficier évidemment du chauffage – et ça, on le comprend, car ces chauffeurs sont des pauvres diables –, et ça crée une situation absolument intenable.

Des médecins ont sonné l'alarme depuis bien longtemps, surtout dans la région du Mendrisiotto où l'on constate une augmentation massive des bronchites chroniques, surtout chez les enfants et les personnes âgées. Le taux des poussées fines en suspension dépasse souvent, pour ne pas dire systématiquement, les prescriptions légales. Je crois donc que nous sommes parfaitement en droit de prendre des mesures de protection de l'environnement et de la santé. Nous sommes non seulement en droit de le faire, mais c'est notre devoir de le faire.

Et pour citer Monsieur Inderkum: «Le projet du Conseil fédéral,» – je crois que je cite correctement, sinon il m'interrompra tout de suite – «c'est une capitulation.» Et moi, je ne veux pas d'une capitulation inscrite dans ce projet. Je préfère une proposition de la minorité qui paraît ambitieuse, car je crois que ce domaine est trop important pour qu'on capitule.

Ce matin à six heures et demie, je passais la frontière à Weil am Rhein-Bâle. Du côté allemand, il y avait une colonne interminable de poids lourds qui s'apprêtaient à se déverser sur la Suisse. Je crois qu'on ne peut plus attendre; on doit exiger du gouvernement que l'on prenne vraiment des décisions.

Comme j'ai déjà la parole – cela m'évitera de la reprendre plus tard –, j'aimerais m'informer quant à la Bourse du transit alpin, parce qu'il me paraît qu'il y a une divergence entre le Conseil fédéral et la commission. La commission semble penser qu'il faut absolument un mandat de négociation avec l'Union européenne, c'est-à-dire qu'on ne peut pas introduire un système de bourse sans négocier avec l'Union européenne. Le Conseil fédéral semble dire: «On peut déjà prévoir une base légale.» J'aimerais donc des précisions à ce

sujet, et je m'étonne qu'il n'y ait pas eu de proposition de minorité au sein de la commission.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Eine Bemerkung – das Übrige wird dann der Bundesrat beantworten, er wird auch die Argumentation betreffend das Landverkehrsabkommen führen –: Der Minderheits- oder der Mehrheitsantrag hat überhaupt keinen Zusammenhang mit dem Stau in Weil, sondern dieser ist eine Folge des Nachtfahrverbotes. Wenn man aus einem Grenzkanton kommt, weiss man, wie die Situation dort ist. Das hat damit nichts zu tun.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es geht beim Minderheitsantrag gewissermassen um einen Gesinnungsantrag, wenn ich das in einem durchaus positiv gemeinten Sinn sagen darf. Aber die Verlagerung ist eben keine Sonntagsschule – die Verlagerung, die hier umgesetzt wird, bedeutet vielmehr Blut, Schweiß und Tränen, weil es eben um Verantwortung und nicht um Gesinnung geht.

Die Fragen, die Sie gestellt haben, sind wirklich nur sehr theoretisch zu beantworten. Wenn heute die Differenz von zirka 600 000 Lastwagen durch die Bahn transportiert werden sollte, würde man, schätze ich, an tatsächliche Kapazitätsgrenzen stossen. Sie wissen, das hat dann auch mit der Priorität auf der Schiene zu tun. Das hat dann plötzlich Einfluss auf die S-Bahn im Raume Bern; diese müsste dann warten, damit die vielen Güter auf der Schiene durch die Alpen transportiert werden könnten. Deswegen sind solche Fragen theoretischer Natur, solange der Gotthard-Basistunnel nicht gebaut ist. Dieser ist effektiv das Rückgrat der ganzen Verlagerungspolitik. Deswegen orientieren wir uns bei einer realistischen Einschätzung des Verlagerungszieles an ihm.

Wir hoffen also dennoch und sagen auch, es könnte bis 2012 möglich sein, dass eine taugliche Alpentransitbörse bis dahin zum Funktionieren gebracht wird. Die Beiträge, die wir bis jetzt pro Sendung gesprochen haben und die jetzt durch diesen Antrag perpetuiert werden sollen, machen ja ungefähr die Hälfte der Kosten aus, die ein Transporteur dann selber bezahlen muss. Mit anderen Worten: Wenn Sie erreichen möchten, dass gratis transportiert wird, müssen Sie eine Summe beschliessen, die dreimal höher ist als jene, die wir jetzt beschliessen. Daran sehen Sie sofort, dass dies theoretische Zahlenspielerereien sind. Und auch wenn wir das tun würden, hätten wir nicht die absolute Garantie, dass dann alles via Eisenbahn geht. Ich habe auf die Kapazitätsschwierigkeiten hingewiesen. Dazu kommt, dass wir uns auf dem freien Markt befinden; die Transporteure entscheiden oft nach eigenem Ermessen, also selber. Ich könnte mir vorstellen, dass es Transporteure gibt, die, selbst wenn es auf der Eisenbahn gratis wäre, sagen würden: Ich will mich das lieber etwas kosten lassen und fahre dafür durch den Gotthardtunnel.

Ich meine, dass das auch möglich ist. Von daher kann man nicht mit absoluter Garantie sagen, wie das aussehen würde. Sie können aber sehen, um wie viel höher die Kosten sein müssten, wenn Sie schon nur mal den Transport gratis organisieren würden. Deswegen nochmals: Das Rückgrat ist der Gotthard-Basistunnel. Natürlich wird die vollständige Flachbahn erst mit dem Ceneritunnel realisiert sein, für den wir eine Grössenordnung von 2019 vor Augen haben. Aber dennoch sind wir der Auffassung, dass mit dem Gotthard-Basistunnel der entscheidende Schritt getan wird, auch wenn die Bahn dann noch etwas in die Höhe und in die Tiefe gehen muss. Das Verlagerungsziel sollte nach unserem heutigen menschlichen rationalen Ermessen – das auch immer etwas beschränkt ist, wir wissen das im Bundesrat wenigstens von uns selbst – mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels tatsächlich erreicht werden können.

Nun hat Herr David noch eine Frage gestellt, bei der es mir scheint – wenn ich sie richtig verstanden habe –, dass zwei verschiedene Dinge miteinander verglichen werden. Das eine ist die Frage nach den externen Kosten: Werden jetzt durch die LSVA die externen Kosten des Strassengüterverkehrs vollumfänglich gedeckt oder nicht? Das ist in sich

schon umstritten. Dazu gibt es Gutachten, und es werden noch weitere Gutachten gemacht werden. Aber einmal rein theoretisch angenommen, es würden durch die LSVA sämtliche externen Kosten bereits bezahlt, dann hat das mit der Frage, ob sich die Schiene effizient genug organisiere, nichts zu tun. Es ist dort eine andere Frage. Ich bin der Meinung, dass im Bereich der Schiene gewaltige Effizienzsprünge gemacht worden sind. Immerhin wird heute sozusagen aus einer Hand von Norddeutschland bis in den oberitalienischen Raum gefahren. Dazu waren riesige Hindernisse zu überwinden; sie waren zum Teil rechtlicher, zum Teil technischer Natur. «Free access» steht zwar im bilateralen Abkommen; diesen dann aber auch tatsächlich durchzusetzen ist gerade in Italien sehr schwierig.

Von daher kann man nicht einfach sagen, die Subventionierungen, die jetzt hier beschlossen werden, hinderten dann eine Strukturveränderung. Eine Strukturveränderung ist im Gange. Der ganz grosse Teil ist unabhängig von diesen Subventionierungen bereits gemacht worden: wegen des «free access» und wegen des Willens, Wettbewerb zu betreiben. Da hat SBB Cargo Beachtliches geleistet. Es sind zwei verschiedene Dinge: Das eine ist die Frage der externen Kosten des Strassenverkehrs, das andere ist die Effizienz im Schienenverkehr.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 10 Stimmen

Art. 3a

Antrag der Kommission

Titel

Evaluation und Steuerung des Verlagerungsprozesses

Abs. 1

Zur Erfüllung des Zwecks und der Ziele (Art. 1 und 3) trifft der Bundesrat rechtzeitig alle Massnahmen in seiner Zuständigkeit oder beantragt solche der Bundesversammlung. Er richtet die Massnahmen verhältnismässig, längerfristig marktkonform und nichtdiskriminierend aus.

Abs. 2

Der Bundesrat überprüft regelmässig die Wirksamkeit des Gesetzes. Er erstattet der Bundesversammlung alle zwei Jahre einen Bericht. Er macht darin Vorschläge und stellt Anträge zu Zwischenzielen sowie Massnahmen.

Art. 3a

Proposition de la commission

Titre

Evaluation et gestion du processus de transfert

Al. 1

Afin de remplir le but visé à l'article 1 et les objectifs cités à l'article 3, le Conseil fédéral prend à temps toutes les mesures relevant de sa compétence ou invite l'Assemblée fédérale à le faire. Ces mesures seront proportionnées, durables, conformes aux exigences du marché et n'auront pas d'effets discriminatoires.

Al. 2

Le Conseil fédéral évalue régulièrement l'efficacité de la présente loi. Il rend compte tous les deux ans de son action à l'Assemblée fédérale dans un rapport. Ce dernier comprend des propositions portant sur les objectifs intermédiaires et sur les mesures à prendre.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Im neuen Artikel 3a wird in Absatz 1 die umfassende Verantwortung des Bundesrates für sämtliche Massnahmen im Hinblick auf die Erreichung des Verlagerungsziels ausgedrückt, wie das die Verfassung vorgibt. Das ist gleichsam ein Auffangnetz für sämtliche Massnahmen. Der Gesetzgeber soll zeigen, dass es ihm Ernst ist.

Gemäss Absatz 2 ist der Bundesrat verpflichtet, den erwähnten Zielannäherungsprozess zu führen. Das Parlament verlangt vom Bundesrat alle zwei Jahre einen Bericht, nicht, wie bisher und wie in der Botschaft vorgesehen, alle drei Jahre. Dabei muss der Bundesrat Anträge und Vorschläge

vorlegen. Der Bericht geht an die Bundesversammlung, nicht, wie bisher, nur an die Kommissionen. Die Idee ist, dass die Öffentlichkeit in diesen Verlagerungsprozess einbezogen wird.

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Streichen

Antrag Maissen

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 4

Proposition de la commission

Biffer

Proposition Maissen

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Maissen Theo (C, GR): Der Bundesrat schlägt mit Artikel 4, einer Kann-Bestimmung, vor, dass die Möglichkeit bestehen solle, eine Alpentransitabgabe (ATA) zu erheben. Im Landverkehrsabkommen ist ja bereits eine Gesamttransitabgabe vorgesehen, bestehend einerseits aus der LSVA und andererseits eben aus einer ATA. Der Unterschied zwischen diesen beiden Abgaben liegt im Kern darin, dass die LSVA flächendeckend erhoben wird, also auch dort, wo der transportierende Unternehmer gar keine Möglichkeit hat, seine Güter auf die Schiene zu verlagern. Demgegenüber greift die ATA gezielt dort, wo eben die Priorität liegt, wo man verlagern kann, nämlich beim alpenquerenden Verkehr. Das ist von der Sache her der entscheidende Unterschied.

Für mich ist es deshalb von jeher so, dass die ATA bezüglich der Verlagerung an sich zielkonformer ist als die LSVA. Nun ist es allerdings so, dass der Anteil der ATA an der Gesamttransitabgabe gemäss Landverkehrsabkommen nicht höher als 15 Prozent sein kann; das ist auch hier im Gesetzentwurf so vorgesehen. Ich habe in der Aussenpolitischen Kommission bei der Abfassung eines Mitberichtes folgenden Inhalts angeregt: Wenn man mit der EU über die Alpentransitbörse diskutiert, sollte man auch darüber diskutieren, ob man diesen ATA-Anteil von 15 Prozent nicht erhöhen könnte.

Was spricht für die LSVA respektive die ATA und was dagegen? Wie bereits erwähnt, wird die LSVA flächendeckend erhoben. Sie schöpft im Grunde genommen – das war eine der Überlegungen – den Produktivitätsfortschritt ab, der durch die Erhöhung des Höchstgewichtes von 28 auf 40 Tonnen entstanden ist. Man erwartet damit auch von der LSVA einen Verlagerungseffekt. Tatsache ist nun aber, dass man den Produktivitätsfortschritt aufgrund der Erhöhung auf ein Höchstgewicht von 40 Tonnen in peripheren Regionen, im ländlichen Raum und vor allem auch im Berggebiet, gar nicht ausschöpfen kann, weil es erstens nicht die entsprechenden Strassen gibt und man dort zweitens, wie bereits erwähnt, keine Möglichkeit hat, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Für diese Gebiete, für den Binnenverkehr in vielen Gebieten des ländlichen Raumes und des Berggebietes ist die LSVA also eigentlich eine Strafsteuer.

Die LSVA hat ja nicht nur die Funktion der Verlagerung und der Abschöpfung des Produktivitätsfortschrittes der Höchstgewichte, die LSVA ist auch ein Instrument der Mittelbeschaffung. Zwei Drittel der LSVA gehen in den FinöV-Fonds, ein Drittel geht an die Kantone. Nun kann man sich fragen, welcher Zweck der LSVA höher gewichtet ist: der Zweck, den Verkehr zu verlagern, oder der Zweck als Finanzierungsinstrument? Als Finanzierungsinstrument wird der LSVA seitens des Bundesrates natürlich sehr hohes Gewicht beigemessen. In der Botschaft kann man auf Seite 4449 nachlesen, dass eine Reduktion der LSVA «mit erheblichen Einnahmeausfällen für den Fonds» verbunden wäre.

Die Frage ist: Spricht das gegen die ATA? Dazu möchte ich drei Punkte erwähnen:

1. In der Ausführungsgesetzgebung zur ATA muss natürlich auch gesagt werden, wofür die Mittel eingesetzt werden können. Für den Fonds kann ein Teilausfall der Einnahmen aus der LSVA natürlich durch zusätzliche Einnahmen aus der ATA ersetzt werden.

2. Man muss sich nicht nur in Bezug auf allenfalls verringerte Einnahmen aus der LSVA für den Fall, dass man teilweise zur ATA wechseln würde, sondern auch in Bezug auf die Verteuerung der Neat überlegen: Es wäre durchaus gerechtfertigt zu sagen, die Rückzahlung der Neat-Investitionen sei zu verlängern. Das wäre politisch gerechtfertigt; denn die Neat ist ein Generationenwerk, und die Rückzahlung ist für einen viel kürzeren Zeitraum vorgesehen, als die Gesellschaft der Zukunft von der Neat Nutzen haben wird.

3. Man muss feststellen: Das Konzept der LSVA ist in sich widersprüchlich. Wir wollen mit der LSVA eine Verlagerung erzielen; das heisst, wir möchten, dass möglichst wenig Güter auf der Strasse gefahren werden. Gleichzeitig ist die LSVA aber auch eine Einnahmenquelle; und von den Einnahmen her wäre es erwünscht, dass möglichst viele Kilometer gefahren werden. Das ist der gleiche Widerspruch wie bei der Alkohol- und der Tabaksteuer: Einerseits will man den Konsum reduzieren, andererseits ist die Steuer eine Einnahmenquelle.

Es ist sowieso so, dass die ganze Geschichte mit dem Alpentransit in sich widersprüchlich ist. Ich erinnere Sie an das Votum von Kollege Escher. Ich frage mich heute, ob es seinerzeit richtig war, dass man den Alpenschutzartikel so, wie er vorgelegt worden ist, überhaupt der Volksabstimmung unterbreitet hat. Ich frage mich dies deshalb, weil es bereits vor der Abstimmung klar war, dass der Alpenschutzartikel mit dieser Bestimmung – den Verkehr von Grenze zu Grenze zu verlagern – nicht umgesetzt werden kann. Ich kann mich gut an die Diskussionen erinnern. Das war damals schon klar. Es ist an sich problematisch, dass man dem Volk einen Verfassungsartikel unterbreitet, von dem man von vornherein weiss, dass er so, wie er gemeint ist, nicht umsetzbar ist. Ich persönlich verstehe deshalb heute die Verärgerung der seinerzeitigen Initianten sehr. Die haben mit guten Absichten seinerzeit einen Text formuliert. Der wurde dann vom Parlament behandelt, zwar im ablehnenden Sinn, aber dem Volk unterbreitet, und jetzt sagt man, es funktioniere nicht. Das hätte man eigentlich, wenn man das korrekt gemacht oder sich darauf beschränkt hätte, zu sagen, was geht und was nicht, vorher tun müssen.

Wir haben einen Referenzpreis von durchschnittlich 325 Franken für den alpenquerenden Verkehr. Für mich geht es darum, dass dieser Artikel 4 hier drinbleibt, sodass mit der LSVA im Binnenverkehr nicht weiterhin übermässige Belastungen für den ländlichen Raum und die Peripherie entstehen und dass man einen Teil dieser Abgaben als Alpentransitabgabe erheben könnte. Sie müssen sehen, es ist nicht unbedeutend, was für ein Spielraum hier entsteht. Wir können das der Botschaft entnehmen. Mit den ab 2008 vorgesehenen Sätzen der LSVA würde die alternative Einführung der ATA pro Tonnenkilometer 0,4 Rappen ausmachen. 0,4 Rappen klingt nicht nach sehr viel, aber immerhin, bei einem «28-Tönnner» macht das pro Kilometer im Berggebiet rund 11 Rappen. Jeder Kilometer im Binnenverkehr würde also weniger belastet, wenn man einen ATA-Anteil von 15 Prozent einführen würde.

Ich möchte Sie auch darauf hinweisen: Es handelt sich hier um einen Kann-Artikel. Ich gehe also davon aus, dass wir hier sicher noch einmal über die Konkretisierung diskutieren können, sodass man die ganze Frage, die Möglichkeit jetzt nicht abblocken sollte. Ich möchte Sie deshalb bitten, hier dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen, damit die Verlagerung, die angestrebt ist, möglichst auch zielkonform gesteuert werden kann und damit wir diesen Nachteil, diese Diskriminierung, im flächendeckenden Binnenverkehr weniger haben, vor allem dort, wo keine Ausweichmöglichkeiten sind.

Noch eine letzte Überlegung: Mit einer ATA wird ja dann das Problem bezüglich der regionalen Wirtschaft entstehen. Ich denke da vor allem an die Tessiner, die bezüglich Transpor-

ten einen starken Bezug zur Nordschweiz haben, aber auch an die Mesolcina in meinem eigenen Kanton Graubünden, wo die Alpenquerung über den San Bernardino für den Binnenverkehr genutzt werden muss. Wenn hier keine Ausnahmen möglich sind, dann ist es, denke ich, für diese Gebiete trotzdem interessant, weil sie das, was sie diese ATA kosten würde, mit der entfallenden Belastung durch die LSVA mindestens kompensieren oder gar überkompensieren würden. Ich denke also, dass eine Alpentransitabgabe auch von dem her vertretbar und sinnvoll ist.

Nun, Herr Bundesrat Leuenberger, noch ein letztes Anliegen im Zusammenhang mit dem San Bernardino, den ich hier angesprochen habe: Ich möchte hier einmal mehr festhalten, dass der San Bernardino seinerzeit ausdrücklich als Touristenstrasse gebaut wurde und nicht für den Schwerverkehr vorgesehen war. Wir stellen heute einfach fest: Auch wenn die Regierung des Kantons Graubünden guten Willens ist, hier einen Beitrag für den alpenquerenden Schwerverkehr zu leisten, ist diese Passstrasse trotz dem San-Bernardino-Tunnel für «40-Tönnner» schlichtweg nicht geeignet. Es wird dort immer wieder Unfälle geben, weil die Fahrzeuge vor allem bei der Talfahrt nicht für solche Steigungen ausgerüstet sind. Ich möchte Sie deshalb ersuchen, Herr Bundesrat, sich darauf auszurichten und sich darum zu bemühen, dass man die San-Bernardino-Strecke spätestens bei Eröffnung der Gotthard-Basisstrecke wieder auf das zurückführt, wofür sie vorgesehen war, nämlich auf eine Touristenverkehrsstrasse, und dass man dort den Schwerverkehr im Alpentransit vollständig unterbindet.

Noch einmal: Stimmen Sie mir und dem Bundesrat zu, und lassen Sie diesen Artikel 4 als Kann-Formulierung einmal so stehen.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zunächst: Herr Maissen argumentiert, man hätte die Alpenschutz-Initiative damals als verfassungswidrig erklären müssen. Diese Argumentation ist meines Erachtens politisch, aber auch rechtlich nicht haltbar. Das würde die gesamte Verlagerungspolitik betreffen, die nun weiss Gott in diesem Land mehrfach – sowohl politisch wie auch rechtlich – verankert ist. Das kann nicht sein. Man hätte argumentieren müssen, dass sie vollständig unmöglich sei, und das ist ja offensichtlich nicht der Fall. Man hat sechs Jahre lang erhebliche Erfolge gehabt.

Die Alpentransitabgabe ist im Landverkehrsabkommen vorgesehen. Will man sie erheben, dann muss man die LSVA entsprechend senken. Die Limite der ATA für die Erhebung liegt bei 15 Prozent. Was diese Bestimmung erreichen will, ist, dass der Bundesrat eine weitgehende Vollmacht erhält, um die Alpentransitabgabe auf dem Verordnungsweg einzuführen. Damit ist Ihre Kommission nicht einverstanden, und sie beantragt Ihnen, dieses Instrument zu streichen.

Zusätzliche Folgerungen für die Bundeskasse und für die Kassen der Kantone: Der Ertrag der ATA hätte für die Bundeskasse einen Ausfall von etwa 100 Millionen Franken jährlich zur Folge und für die Kantonskassen einen solchen von etwa 50 Millionen Franken jährlich. Zum grossen Teil wären diese Mittel eigentlich für den FinöV-Fonds bestimmt; konkret geht es also darum, die Mittel für die Neat und für ZEB zu kürzen – ausgerechnet in einem Augenblick, in dem wir uns bemühen, genügend Mittel für diese beiden Werke zusammenzukratzen! Das ist die finanzielle Konsequenz.

Dann hat es Konsequenzen für den Verkehr: Die Senkung der LSVA käme ja flächendeckend auf das ganze Land zu. Das würde die Gebiete ohne «40-Tönnner» und die Strassen-transportbranche zwar entlasten, damit würde aber der Produktivitätseffekt durch die «40-Tönnner» nicht mehr entsprechend abgeschöpft und die Bahn genau gleich geschwächt. Wollen Sie das? Entspricht dies den bisherigen Entscheiden von Volk und Ständen, von Volk und Parlament?

Probleme sehen wir vor allem auch auf den Güterverkehr in der Fläche zukommen, im Wagenladungsverkehr. Sie wären vorprogrammiert, und davon betroffen wären vorab die Berggebiete und der ländliche Raum im Mittelland. Wir erinnern uns alle an die Diskussionen, die ausgebrochen sind, als

SBB Cargo das Geschäft etwas konzentrieren wollte. Das gab einen Aufschrei, den ich durchaus heute noch verstehe. Ausserdem wäre auch eine Mehrbelastung der Autobahnen zu erwarten.

Ein weiteres Zusatzargument ist schliesslich das staatspolitische, das Herr Maissen ehrlicherweise schon angeführt hat: Die Alpentransitabgabe dürfte beispielsweise für das Tessin und das Misox der Eintrittspreis für die übrige Schweiz sein, und das ist staatspolitisch kritisch. Es geht auch um einen wirtschaftlichen Nachteil: Wer sich aus dem Tessin nach Zürich bewegt, der wäre anders belastet als derjenige, der sich von Basel nach Zürich bewegt. Das ist doch nicht korrekt. Darf ich schliesslich darauf hinweisen, dass damit auch noch ein rechtsstaatliches und demokratisches Problem verknüpft ist: Unsere Verfassung schreibt vor, dass wichtige Bestimmungen, insbesondere gehören auch solche über die Erhebung von Abgaben dazu, in einem Gesetz festgehalten werden müssen. Hier beantragt der Bundesrat, dies mit einer Verordnung zu machen. Das ist auch aus dieser Sicht problematisch, es ist meines Erachtens insofern auch eine Umgehung des Referendums.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Lombardi Filippo (C, TI): Qui mi esprimo chiaramente a sostegno della maggioranza della nostra commissione. Lo faccio per un motivo molto semplice: ci troviamo di fronte a una disposizione pensata dal Consiglio federale sicuramente a fin di bene – perché potrebbe essere uno strumento supplementare per raggiungere l'obiettivo –, ma che condurrebbe inevitabilmente a delle conseguenze nefaste e negative per il Ticino; lo hanno menzionato molto chiaramente il presidente della nostra commissione e lo stesso collega Maissen. Per il Ticino, per la Svizzera italiana è sempre stato fuori discussione che si potesse introdurre un pedaggio o una tassa specifica sul passaggio delle Alpi, che discriminerebbe in modo particolare quella parte del territorio svizzero che si trova a sud delle Alpi rispetto al resto del Paese. Quindi, non è una buona soluzione; l'obiettivo era ben pensato, ma lo strumento è inadatto.

Vi prego dunque di seguire la maggioranza della commissione.

Maissen Theo (C, GR): Ich möchte in drei Punkten noch einmal vertiefen, worum es hier geht:

1. Zu den Mitteln: Der Kommissionspräsident befürchtet, dass sie dann nicht mehr fliessen. Man muss sehen, dass die Alpentransitabgabe auch Einnahmen schafft. Man muss dann, Herr Pfisterer, darüber diskutieren, wohin diese fliessen. Die Mittel aus der Alpentransitabgabe können ja auch in den FinöV-Fonds fliessen, wenn man entsprechende Bestimmungen macht. Ich finde, das ist ein Argument, das man so nicht stehenlassen kann.

2. Zur Frage der gesetzlichen Grundlage: Ich weiss nicht, was stimmt. In der Botschaft habe ich gelesen, das gehe so. Ich bin nicht Jurist. Herr Pfisterer hat die Auffassung, dass man das nicht so machen könne. Ich ersuche Sie, diesem Artikel zuzustimmen und der nationalrätlichen Kommission den Auftrag zu erteilen, noch einmal zu prüfen, ob das so geht. Gemäss der Botschaft des Bundesrates ist das offenbar rechtlich korrekt.

3. Zu den Tessinern, Kollege Lombardi: Es ist eine Frage des Grundsatzes. Herr Pfisterer hat gesagt, man müsse dann eine Eintrittsgebühr für die Schweiz zahlen. Ich möchte Sie im Tessin einfach auffordern, einmal die Rechnung zu machen. Ich bin überzeugt, dass es z. B. für einen «28-Töner» im Tessin günstiger kommt, wenn dafür pro Kilometer rund 11 Rappen weniger bezahlt werden und dann, wenn er hin und wieder durch den Gotthard fährt, eine bescheidene Alpentransitabgabe in der Grössenordnung von, glaube ich, 40 Franken bezahlt wird. Per saldo werden die Tessiner Transporteure günstiger fahren. Aber es ist eine grundsätzliche Frage, ob man das Prinzip will, dass man direkt nichts bezahlt, wenn man durch den Gotthard fährt, oder ob man eine Rechnung macht und saldiert und sieht, was letztlich günstiger kommt.

Ich bitte Sie, mit diesem Artikel weiterzuarbeiten und ihn im Sinne der Ausführungen von Herrn Pfisterer zu überprüfen. Man sollte diese Möglichkeit offenlassen, damit man später einmal über die Konkretisierung sprechen kann.

Lombardi Filippo (C, TI): Herr Maissen, es geht mir nicht darum, für die Tessiner Transporteure eine Rechnung zu machen. Es geht mir darum, dass es keinen diskriminierenden Unterschied zwischen den Transportkosten in der restlichen Schweiz und jenen in diesem besonderen Landesteil gibt; das ist tatsächlich die Frage. Ob der Transporteur aus der deutschen Schweiz kommt, um etwas ins Tessin zu bringen oder dort etwas abzuholen, spielt auch keine Rolle. Wir wollen nicht, dass diese Region anders behandelt wird als der Rest der Schweiz.

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich gebe Herrn Maissen zunächst Recht: Es ist eine Kann-Formulierung, das stimmt. Aber auf Seite 4449 der Botschaft steht ganz klar: «Mit der gemäss Landverkehrsabkommen» – dieses müssen wir auch noch in Betracht ziehen – «zugelassenen Ausprägung der Alpentransitabgabe kann keine zusätzliche Verlagerungswirkung erzielt werden.» Das steht so in der Botschaft, im ersten Abschnitt oben; auch der zweite Abschnitt ist so gehalten. Der Bundesrat schreibt also in der Botschaft, dass wir zunächst das Landverkehrsabkommen und dann die Möglichkeit der Alpentransitabgabe in Betracht ziehen.

Ein zweiter Punkt, der noch nicht erwähnt wurde, betrifft auch ein Abgrenzungsproblem. Sie werden mir dann sagen müssen, wo diese 15-prozentige Alpentransitabgabe geschuldet ist und wo die LSVA. Das ist auch nirgends geregelt.

Drittens, Herr Maissen, gibt es keine Gesetzesgrundlage – das hat mir die Verwaltung bestätigt –, wonach diese Alpentransitabgaben in den FinöV-Fonds fliessen würden. Wenn wir das nicht haben, haben wir schlussendlich dann ein Problem im FinöV-Fonds; bei der Fondssimulation ist die finanzielle Lage jetzt schon angespannt.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie eindringlich, den Antrag Maissen abzulehnen und dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zwei Antworten noch:

1. Wenn Sie insistieren, Herr Maissen: Artikel 164 Absatz 1 der Bundesverfassung schreibt vor: «Alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen sind in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen. Dazu gehören insbesondere die grundlegenden Bestimmungen über: d. den Kreis der Abgabepflichtigen sowie den Gegenstand und die Bemessung von Abgaben.» Das gehört in ein Gesetz. Davon steht hier nichts, also ist der Entwurf des Bundesrates hier so nicht haltbar.

2. Der Bundesrat hat gleichzeitig betont, dass er nicht beabsichtige, eine solche Abgabe auch einzuführen, und das UVEK und das BAV haben sich in der Kommission der Streichung nicht widersetzt. Warum der Bundesrat hier dann überhaupt mit diesem Entwurf kommt, ist nicht so leicht erklärbar.

Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen und diesen Artikel zu streichen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es ist richtig: Wir wollten mit diesem Antrag nicht den Grundstein dazu legen, morgen eine Alpentransitabgabe einzuführen, sondern wollten die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, damit wir in diesem doch sehr komplizierten Prozedere noch mit einer weiteren Variante gedanklich spielen könnten. Wie dann das Resultat ganz genau ausgesehen hätte, kann ich selbst nicht sagen. Die Debatte in diesem Rat hat ja gezeigt, wie unendlich kompliziert und mit wie vielen Abgrenzungsproblemen das Ganze behaftet ist; das wurde sehr richtig gesagt. Wir hätten hier aber gerne noch die Kompetenz gehabt, mit einer weiteren Möglichkeit zu variieren.

Deshalb wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie dem Antrag Maissen zustimmen würden, sage Ihnen aber gleichzeitig, dass die Alpentransitabgabe nicht morgen eingeführt wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 25 Stimmen
Für den Antrag Maissen 7 Stimmen

Art. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Titel

Verhandlungsermächtigung für die Alpentransitbörse

Abs. 1

Der Bundesrat kann unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abschliessen. Für die Umsetzung unterbreitet er dieser eine Gesetzesvorlage. Völkerrechtliche Verträge von beschränkter Tragweite gemäss Artikel 7a Absatz 2 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 darf der Bundesrat selbstständig abschliessen, wenn sie in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen.

Abs. 1bis

Diese Übereinkommen müssen geeignet sein, den Zweck und die Ziele (Art. 1 und 3) zu erreichen. Ausgeschlossen sind insbesondere Lockerungen des Sonntags- und Nachtfahrverbotes sowie Erhöhungen des höchstzulässigen Gewichtes der Motorfahrzeuge.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

.... Transitstrassen queren. (Rest streichen)

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Der Bundesrat legt insbesondere im Interesse des regionalen alpenquerenden Güterschwerverkehrs Ausnahmen fest.

Antrag Inderkum

Abs. 1

Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abschliessen. Für die Umsetzung unterbreitet er der Bundesversammlung eine Gesetzesvorlage. (Rest streichen)

Abs. 1bis

Diese Verträge und allfällige weitere Übereinkommen müssen geeignet sein

Art. 6

Proposition de la commission

Titre

Mandat de négociation concernant la Bourse du transit alpin

Al. 1

Sous réserve de l'approbation par l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux relatifs à la Bourse du transit alpin créée en coordination avec des pays étrangers. Il soumet à l'Assemblée fédérale un projet de loi pour la mise en oeuvre. S'il s'agit de traités internationaux de portée mineure au sens de l'article 7a alinéa 2 de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration, qui tombent dans le champ d'application de la présente loi, il peut les conclure seul.

Al. 1bis

Ces traités seront propres à remplir pleinement le but visé à l'article 1 et les objectifs cités à l'article 3. Tout assouplissement de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit ou

toute hausse du poids maximum autorisé pour les véhicules motorisés sont notamment exclus.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

.... sur les routes de transit. (Biffer le reste)

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Le Conseil fédéral prévoit des exceptions notamment dans l'intérêt du transport lourd de marchandises à travers les régions des Alpes.

Proposition Inderkum

Al. 1

Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux relatifs à la Bourse du transit alpin créée en coordination avec des pays étrangers. Il soumet à l'Assemblée fédérale un projet de loi pour la mise en oeuvre. (Biffer le reste)

Al. 1bis

Ces traités et d'éventuel autres accords seront propres à remplir

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zum Regelungskonzept des Bundesrates: Der Bundesrat beansprucht eine weitgehende Vollmacht, selber die Alpentransitbörse auszuhandeln und landesintern festzulegen.

Zum Regelungskonzept Ihrer Kommission:

1. Die Regelung der Vertragskompetenz gemäss Antrag entspricht genau derjenigen des Normalfalls in der Bundesverfassung. Das schliesst ein, dass der Bundesrat ein Verhandlungsmandat verabschiedet, das in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und in der Aussenpolitischen Kommission diskutiert werden muss, ebenso, dass die Kantone von Anfang an mitwirken dürfen. Mit dem Entwurf des Bundesrates konnte sich Ihre Kommission nicht anfreunden, ebenso hat ihm die Aussenpolitische Kommission klar und deutlich widersprochen.

2. Die Alpentransitbörse ist kein Wundermittel und in ihrer Ausgestaltung zumindest zurzeit noch unklar. Zum Beispiel konnte nicht geklärt werden, wie verhindert werden kann, dass ein Zwischenhandel entsteht, der Geld abschöpft. Die Verlagerungspolitik ist für die Kommission zu wichtig, um auf diese unsichere Karte zu setzen. Im Zentrum steht damit für Ihre Kommission die allgemeine Inpflichtnahme des Bundesrates und des Bundes in Artikel 3a.

3. Die Kommission sah sich vor eine Alternative gestellt. Sie stehen alle vor einer Alternative: Entweder ist die Alpentransitbörse ganz zu streichen, oder sie ist auf eine Verhandlungsermächtigung zu reduzieren; es ist also keine Pflicht für Verhandlungen vorzusehen. Also: ganz streichen oder reduzieren. Wenn das Parlament die Alpentransitbörse ganz streicht, darf der Bundesrat nach Verfassung dennoch Verhandlungen führen, allerdings ohne entsprechende Vorgaben von Gesetz und Volk. Wenn nun aber das Gesetz die Verhandlungsermächtigung aufnimmt, wie dies der Antrag der Kommission vorsieht, kann das Gesetz diese Eckpunkte festlegen und Grenzen setzen. Das ist die bedeutende Änderung in Absatz 1. Der Inhalt ist zu unbestimmt. Wir wollen keine so weitgehende Ermächtigung, sondern nur jene Jalons, die wir aufgestellt haben.

Ich bitte darum, dass man zunächst den Antragsteller zu Absatz 1 zu Wort kommen lässt; dann werde ich seinen Antrag gerne kommentieren.

Abs. 1 – Al. 1

Inderkum Hansheiri (C, UR): Wir haben festgestellt, dass die Kommission uns bei den Artikeln 6 und folgende, wo es um die Alpentransitbörse geht, einstimmig einen Antrag stellt. Mein Antrag basiert im Grundsatz auch auf jenem der Kommission. Er enthält aber zwei Ausnahmen. Die erste besteht darin, dass er keine Pflicht des Parlamentes enthält, den völkerrechtlichen Vertrag oder die allenfalls mehreren völkerrechtlichen Verträge zu genehmigen, welche der erforderli-

chen staatsvertraglichen Abstützung der Alpentransitbörse dienen. Die zweite Ausnahme besteht darin, dass keine ausdrückliche gesetzliche Verankerung und Einschränkung der Abschlusskompetenz des Bundesrates für Verträge nach Artikel 7a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG) besteht; es geht hier um Verträge von beschränkter Tragweite.

Zur ersten Ausnahme: Artikel 166 der Bundesverfassung enthält in Absatz 2 die Bestimmung, dass im Grundsatz die Bundesversammlung völkerrechtliche Verträge zu genehmigen hat. Da gibt es aber wiederum zwei Ausnahmen: Die eine besteht darin, dass ein konkretes Gesetz den Bundesrat ermächtigen kann, im Bereiche dieses Gesetzes selbstständig, ohne Genehmigungspflicht der Bundesversammlung, völkerrechtliche Verträge abzuschliessen. Und die andere besteht darin, dass in einem völkerrechtlichen Vertrag eine entsprechende Kompetenz des Bundesrates verankert sein kann, im Rahmen des Staatsvertrages weitere Verträge abzuschliessen.

Nach meiner Auffassung ist eigentlich nicht einzusehen, dass in diesem Gesetz die Genehmigung der Bundesversammlung erforderlich ist, denn die Eckwerte, unter denen der Bundesrat über diese Alpentransitbörse bzw. über deren Einführung verhandeln kann, sind ja ziemlich klar vorgegeben. Erstens ist das Instrument, nämlich die Transitbörse, gegeben. Natürlich hat Herr Bundesrat Leuenberger darauf hingewiesen, dass dieses Instrumentarium noch der Konkretisierung bedarf. Als zweiter Eckwert ist enthalten, dass die Verhandlungen bzw. das Vertragswerk mit dem Ausland abgestimmt werden müssen. Es ist drittens der Eckwert enthalten, dass die Verträge geeignet sein müssen, den Zweck und das Ziel des vorliegenden Gesetzes zu erreichen. Und der vierte Eckwert besteht darin – ich habe ihn in meinem Antrag so belassen –, dass zur Umsetzung der Alpentransitbörse dem Parlament eine entsprechende Gesetzesvorlage zu unterbreiten ist. Das Parlament wird sich demzufolge mit der Umsetzung befassen können, und das Gesetz wird logischerweise auch dem fakultativen Referendum unterstehen. Bei der zweiten Ausnahme geht es um die Abschlusskompetenz des Bundesrates für völkerrechtliche Verträge von beschränkter Tragweite. Gemäss Antrag der Kommission wird diese Kompetenz ausdrücklich erwähnt. Es wird auch eine Einschränkung gemacht, die meines Erachtens selbstverständlich ist, nämlich dass der Bundesrat solche Verträge nur abschliessen kann, wenn sie in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Ich habe es bereits erwähnt: In Artikel 7a Absatz 2 RVOG ist die Kompetenz des Bundesrates für den Abschluss solcher Verträge von beschränkter Tragweite sehr detailliert festgehalten, sodass es meines Erachtens dieser ausdrücklichen Erwähnung und Einschränkung nicht bedarf.

Lassen Sie mich abschliessend noch sagen: Ich komme beim Antrag der Kommission nicht ganz um den Eindruck herum, man wolle letztendlich die Alpentransitbörse, wenn auch schicklich, so doch beerdigen. Das darf nicht sein.

Ich bitte Sie daher, meinem Antrag, der doch etwas in Richtung des bundesrätlichen Entwurfes geht, zuzustimmen.

Lombardi Filippo (C, TI): Ich habe es in der Eintretensdebatte gesagt: Ich sehe die Idee der Alpentransitbörse mit einer gewissen Sympathie an. Sie kann tatsächlich ein Mittel sein, um das Ziel am Ende doch noch zu erreichen. Sie beinhaltet aber natürlich eine gewisse Gefahr. Um eine Börse einzuführen, muss man damit argumentieren, dass ein Mangel an Kapazität besteht: Die Kapazität ist beschränkt, deswegen muss man die Kapazitäten an einer Börse verkaufen oder dem Preis entsprechend indirekt kontingentieren. Wenn nun die Verhandlungen mit dem Ausland aufgenommen werden, besteht natürlich das Risiko, dass sofort die Antwort kommt: Die Kapazität ist nur beschränkt, weil die Schweiz ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot eingeführt hat bzw. weil die Schweiz nach wie vor eine Gewichtslimite von 40 Tonnen festgesetzt hat. Es gibt Länder, die diese Limite bereits überschritten haben.

Wir müssen der Kommission in diesem Sinne dankbar sein, dass sie mit Absatz 1bis diese Bedingungen in Erinnerung gerufen hat. An diesen Bestimmungen darf keineswegs gerüttelt werden; sie sind ein Bestandteil unserer gesamten Verkehrspolitik und insbesondere unserer Verlagerungspolitik.

Was den Antrag Inderkum betrifft – also die Frage: Version Bundesrat oder Version unserer Kommission? –, muss ich sagen: Ich war zum Zeitpunkt der Beratung dieses Antrages nicht anwesend; ich werde bei den Erklärungen des Kommissionssprechers deshalb gut zuhören, um zu verstehen, ob die Bestimmungen in Absatz 1 einer allfälligen Alpentransitbörse tatsächlich zugutekämen oder ob sie allenfalls eine Behinderung darstellen. Im letzteren Fall würde ich mich dem Antrag Inderkum anschliessen.

Stähelin Philipp (C, TG): Ich danke der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im Namen der Aussenpolitischen Kommission dafür, dass sie dieses Thema aufgegriffen hat. Wir haben uns am gleichen Morgen getroffen und dann telefonisch mitgeteilt, dass wir mit dieser Delegationsnorm unsere Probleme hätten, und zwar deshalb, weil wir hier die Kompetenzdelegation als sehr wenig bestimmt ansehen; ich sage dies in einem gewissen Widerspruch zu Kollege Inderkum.

Wir hatten den Eindruck, hier werde primär die Kompetenzdelegation zu einem Grundgedanken namens Transitbörse vorgenommen, ohne dass wir wirklich wissen, was sich hinter diesem Schlagwort schliesslich verbirgt. Das scheint uns für eine solche Delegationsnorm zu wenig bestimmt zu sein. Es kommt hinzu, dass für uns das Pferd etwas am Schwanz aufgezäumt wird, insbesondere weil uns natürlich ein Verhandlungsmandat interessiert. Wenn aber der Bundesrat hier selbst abschliessend entscheiden kann, steht natürlich ein Verhandlungsmandat, abgestimmt mit den beiden zuständigen Kommissionen, wohl kaum mehr im Vordergrund. Also haben wir uns auch aus diesem Grund gegen Artikel 6 Absatz 1 in der Fassung des Bundesrates gewehrt.

Mit dem Antrag Inderkum habe ich unter anderem deshalb meine Mühe, weil die Delegationsnorm als recht unbestimmt erscheint, aber auch aus einem anderen Grunde. Nach dieser Fassung kann der Bundesrat solche völkerrechtlichen Verträge abschliessen, welche, wie wir in den letzten Wochen mehrfach gehört haben, rechtlich gegenüber inländischem Recht ein Übergewicht haben. Nachher kommt die Umsetzung dieser völkerrechtlichen Verträge, und dazu ist ein Gesetz notwendig. Stellen Sie sich das vor: Zuerst legt der Bundesrat selbst abschliessend die Basis, und für die Umsetzung braucht er im Falle eines Referendums noch das Volk dazu. Das kann es ja nicht sein!

Ich habe mit diesem Antrag Mühe; mein Kollege Inderkum möge mir verzeihen, dass wir einmal nicht ganz gleicher Meinung sind. Für den Antrag auf Streichung des letzten Satzes habe ich ein gewisses Verständnis; ob es diesen Satz braucht oder ob das, was er abdeckt, nicht bereits abgedeckt ist, darüber kann man wahrscheinlich diskutieren. Allerdings ist das für mich hier nicht der Hauptpunkt. Ich nehme an, der Kommissionspräsident wird noch dazu sprechen: Allenfalls könnte man es auch dem Zweitrat überlassen. Aber dem ersten Satz des Antrages Inderkum kann ich nicht zustimmen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag abzulehnen.

An die Adresse des Bundesrates habe ich noch zwei Bitten: Erstens habe ich die Bitte, die Delegationsnormen künftig etwas bestimmter abzufassen, zweitens habe ich die Bitte, das Verhandlungsmandat möglichst rasch auch den beiden Kommissionen zu unterbreiten. Wir haben vernommen, dass zurzeit noch Gespräche in der exploratorischen Phase geführt werden, aber die eine Phase geht ja bekanntlich fließend in die andere über. Weil diese völkerrechtlichen Verträge aber wahrscheinlich auch Kontaktpunkte mit anderen Abkommen mit der EU aufweisen, sind, so meine ich, die Aussenpolitische Kommission und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen rechtzeitig einzubeziehen. Ich bitte also auch hierum.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Je crois qu'on est en train de perdre complètement de vue la perspective initiale du projet. Monsieur Inderkum, en déposant sa proposition et en nous exposant tout à l'heure ses motifs, a dit clairement qu'il y avait un aspect un peu gênant dans la proposition de la commission: cette dernière donne l'impression de créer un obstacle supplémentaire à la création de cette bourse de transit. L'argumentation qui nous est présentée de la part de nos collègues de la Commission de politique extérieure est vraiment intenable. On est en train de nous présenter les négociations internationales qui devraient avoir lieu sur ce projet éventuel de bourse de transit comme des négociations capitales à côté desquelles, véritablement, la question, par exemple, de l'adhésion ou non de la Suisse à l'Union européenne ne serait qu'une plaisanterie! On nous montre que c'est une vaste opération diplomatique, et on souligne que le Conseil fédéral ne pourrait pas s'y lancer sans avoir pris la précaution de consulter les Commissions des transports et des télécommunications et les Commissions de politique extérieure des deux conseils, parce que tout cela pourrait avoir des incidences incroyables sur le droit international public.

Il faut redescendre un peu sur terre! On discute du principe de cette bourse: vous avez tous reçu des explications de la part de l'Initiative des Alpes, à savoir un petit document qui explique ce qu'est cette bourse: c'est un instrument électronique d'échanges sur Internet. Dès lors, je crois qu'y voir un élément qui serait de taille à mettre en cause la souveraineté nationale procède d'une conception relativement sensible de ladite souveraineté! Cette bourse est un élément très ponctuel, qui ne touche en rien la souveraineté mais qui, c'est vrai, nécessite un accord des pays étrangers pour sa mise en oeuvre.

Dans ce sens-là, je salue pour ma part la formulation de Monsieur Inderkum, qui pose les choses au niveau où elles doivent l'être pour négocier des accords sur des choses pratiques. Le Conseil fédéral négocie des accords similaires à longueur d'année, et ce sont des éléments qui ont beaucoup d'importance sur la vie pratique, mais pas sur le statut international de notre pays. Je pense que la proposition Inderkum est la juste mesure des choses. La souveraineté nationale n'est pas menacée par la bourse de transit. C'est faire monter le ballon un peu trop haut que de présenter la chose comme cela.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Was Ihnen Herr Inderkum vorschlägt, ist eine Alternative zum Antrag der Kommission. Er schlägt Ihnen vor, die Kompetenz des Bundesrates wesentlich auszuweiten. Es findet keine Genehmigung durch die Bundesversammlung statt, und der Bundesrat ist nicht wie normalerweise eingeschränkt, sondern er ist frei in seiner Kompetenz. Die Frage ist: Wollen Sie das? Die Kommission hat Nein gesagt, und zwar im Wesentlichen aus drei Überlegungen:

1. Die Bundesversammlung muss konsequent und konsistent sein. Sie hat beim Stromversorgungsgesetz gesagt, es gelte die normale Ordnung, und zwar, Herr Stähelin, inklusive des letzten Satzes, der aus dem Text des Stromversorgungsgesetzes stammt.

2. Was Ihnen die Kommission vorschlägt, ist nur die normale Ordnung, wie sie in Verfassung und Gesetz vorgesehen ist. Man kann nicht sagen, das sei eine «Beerdigung» der Alpentransitbörse; denn das bedeutet ja eine Beerdigung der gesamten Aussenpolitik, wie sie unsere Verfassung und die Gesetzgebung vorsehen. Es geht also genau um den Normalfall.

3. Was bedeutet der Normalfall hier konkret? Das heisst, dass ein Referendum für die Genehmigung des Vertrages vorzusehen ist. Das heisst, dass der Bundesrat die sekundären Bestimmungen, gleichsam die Verordnungen zum Vertrag, selber abschliessen kann, wie das in der Gesetzgebung vorgesehen ist. Es braucht aber ein Gesetz für die Umsetzung, soweit es sich um «wichtige» Bestimmungen handelt. Das ist die ganz normale Ordnung, und es ist auch

klar, dass die Kommissionen und die Kantone mitwirken können.

Die Kommission schlägt also den Normalfall vor. Herr Inderkum will dagegen eine teilweise Delegation vornehmen, die ich für zulässig, aber rechtsstaatlich und demokratiepolitisch für fragwürdig erachte.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Jetzt haben wir eben diese ganze Palette, von der ich heute beim Eintreten gesprochen habe. Es gibt Leute, die sagen, der Bundesrat hätte die Alpentransitbörse allein einführen können, das sei doch gar keine Sache; wir sollten einfach eine Verordnung machen, wir seien dazu legitimiert; wir seien da zu entscheidungs-schwach.

Der Bundesrat fand aus rechtlichen Gründen, gerade auf dem Verordnungsweg könne man das nicht tun. Er möchte mit diesem Gesetz aber wenigstens die gesetzliche Grundlage schaffen, um es dann tun zu können.

Jetzt sagt Ihre Kommission: Nein, da will das Parlament dann auch ein Wörtchen mitreden; es braucht erstens mal einen völkerrechtlichen Vertrag und zweitens ein Gesetz, die ihm beide zu unterbreiten sind. Das ist eben dieses ganze Kompetenzgerangel. Wenn das Parlament am Schluss inhaltlich dazu Ja sagen würde und die Vorlage zur Alpentransitbörse nicht – wie es z. B. bei der CO₂-Abgabe der Fall war – wieder tranchieren, zerstückeln, verzögern und malträtieren würde, dann wäre mir das ja alles gleich. Wenn ich jetzt zwischen dem Antrag der Kommission und dem Antrag Inderkum wählen muss, muss ich sagen: Herr Inderkum will uns wenigstens nicht dazu zwingen, zusätzlich zum völkerrechtlichen Vertrag auch noch ein Gesetz zu bringen, über das Sie dann auch noch gehen. Ich stelle mir vor, dass es mehrere Legislaturperioden und länger als bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels geht, wenn wir hier all diese Schritte machen müssen.

Am liebsten hätte ich die Bundesratslösung gehabt, aber ich sehe, dass das Parlament hier mitreden will. In diesem Fall würde ich aber eher Herrn Inderkum das Wort reden.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Halten Sie noch an der ursprünglichen bundesrätlichen Fassung fest?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Innerlich schon! (*Heiterkeit*)

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag Inderkum offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag des Bundesrates Minderheit

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Kommission 21 Stimmen

Für den Antrag Inderkum 18 Stimmen

Abs. 1bis – Al. 1bis

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zu Absatz 1bis: Es geht nun um diese Eckpunkte: Die Verlagerungspolitik darf nicht unterlaufen werden. Es wird festgelegt, dass das Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie die Gewichtslimite nicht zur Verhandlungsdisposition stehen dürfen. Dazu kommt dann noch Absatz 5.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Ich frage Herrn Inderkum an, ob sein Antrag zu Absatz 1bis mit der Abstimmung über Absatz 1 erledigt ist.

Inderkum Hansheiri (C, UR): Absatz 1bis gemäss meinem Antrag ist erledigt. Das war ein Konzept, die Kommission hat obsiegt. Er ist also erledigt.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Abs. 2–5 – Al. 2–5

Lombardi Filippo (C, TI): Zu Artikel 6 Absatz 3: Ich habe zwar keinen Antrag gestellt, möchte aber gerne die Fassung des Bundesrates noch behalten. Ich sehe nicht ein, weshalb der Bundesrat nicht mehr die Möglichkeit haben sollte, für bestimmte Fahrten Ausnahmen vorzusehen.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Zu Artikel 6 Absatz 5: Die Bestimmung, die mit Absatz 3 zusammenhängt, haben wir schon erklärt. Wenn man das Ganze liest, kommt man draus. Hier sind die Ausnahmen geregelt. Insbesondere sind hier Ausnahmen für den regionalen alpenquerenden Güterschwerverkehr vorgesehen, also beispielsweise für die Strecke von Brig nach Gondo oder von Chur ins Misox. Hier sind Ausnahmen vorzusehen. Wir haben bewusst das Wort «Kurzstrecken», das in der Botschaft vorkommt, nicht gewählt, weil es missverständlich ist und unter Umständen eben nur ganz kurze Strecken meint. Wir wollen aber mit Blick auf die Kantone Wallis, Tessin und Uri grosszügig sein.

*Angenommen – Adopté***Art. 7***Antrag der Kommission**Streichen**Proposition de la commission**Biffer*

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Das ist ein Konzeptentscheid, also entweder oder. Artikel 7 entfällt, weil wir vorhin mit der Kommission entschieden haben.

*Angenommen – Adopté***Art. 8***Antrag der Kommission*

Der Reinertrag der Alpentransitbörse wird insbesondere für Massnahmen zur Erreichung der Ziele gemäss Artikel 3 verwendet.

Art. 8*Proposition de la commission*

Le produit net de la Bourse du transit alpin sert notamment à financer des mesures permettant d'atteindre les objectifs visés à l'article 3.

*Angenommen – Adopté***Art. 9***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Damit das Verlagerungsziel erreicht wird, kann der Bund Förderungsmassnahmen beschliessen. Dabei wird in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr über grosse Distanzen gefördert. Diese Massnahmen

Abs. 2

Die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierte Sendung hat von Jahr zu Jahr abzunehmen.

Abs. 3

Der begleitete kombinierte Verkehr (rollende Landstrasse) darf nur ergänzend zum übrigen unbegleiteten kombinierten Verkehr gefördert werden.

Art. 9*Proposition de la commission**Al. 1*

Afin que l'objectif du transfert soit atteint, la Confédération peut adopter des mesures de promotion. Elle encouragera en premier lieu le trafic combiné non accompagné sur grandes distances. Ces mesures

Al. 2

Le montant moyen des indemnités accordées par envoi transporté doit diminuer chaque année.

Al. 3

La promotion du trafic combiné accompagné (chaussée roulante) ne doit être réalisée qu'en complément de celle du trafic combiné non accompagné.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Hier geht es natürlich um eine zentrale Bestimmung, um die Förderung des Schienengüterverkehrs. Ihre Kommission schlägt Ihnen eine Gewichtung der Verkehre in zwei Dimensionen vor:

1. Es ist die Verkehrsverlagerung zu fördern: alpenquerend, im Mittelland und auch auf Schmalspurbahnen; das sind die drei Punkte. Der Alpenschutzartikel verlangt die Verkehrsverlagerung nur für den alpenquerenden Verkehr; die bisherige Transport- und Umweltpolitik des Bundes hat sie aber auf den Binnenverkehr ausgedehnt. Ihre Kommission beantragt Ihnen, an dieser Ausdehnung festzuhalten. Das ist Klimaschutzpolitik im besten Sinne, ohne vermeidbare Beschränkungen. Der Bundesrat ist zu bitten, das in sein Klimaschutzpaket aufzunehmen.

2. Die zweite Dimension ist eine Gewichtung – Sie sehen das in den beiden Absätzen – des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) und der Rola. Die Priorität soll beim UKV liegen, und die Rola soll nur ergänzend zum Tragen kommen. Ich begründe das auch gerade, wenn Sie einverstanden sind:

Absatz 2: Der Transportauftrag der Bahnen heisst – mit dem Bundesrat – dauernde Optimierung. Es sind Produktivitätssteigerungen zu erzielen, das ist klar, und der Bundesrat soll in diesen Überlegungen unterstützt werden. Wir kommen dann beim Zahlungsrahmen darauf zurück.

Absatz 3: Die Rola darf nicht so hoch gewichtet werden, wie dies die Botschaft ermöglicht. Das Verhältnis von Last- zu Gütertransport ist ja hier nicht günstig. Zu einem guten Teil ist die Rola nichts anderes als eine Verlängerung der Strasse. Sie darf nicht mehr als eine Ergänzung sein, das aber soll sie durchaus sein.

Das sind alle Bemerkungen zu Artikel 9.

*Angenommen – Adopté***Art. 10***Antrag der Kommission**Streichen**Proposition de la commission**Biffer*

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Diese Bestimmung erübrigt sich mit dem Beschluss zu Artikel 3a.

*Angenommen – Adopté***Art. 11***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 12***Antrag der Kommission**Streichen**Proposition de la commission**Biffer*

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Diesen Artikel braucht es mit dem geänderten Konzept zur Alpentransitbörse auch nicht mehr.

*Angenommen – Adopté***Art. 13, 14***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(3 Enthaltungen)

2a. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs
2a. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes

*Detailberatung – Discussion par article***Titel***Antrag der Kommission*

2a. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Titre*Proposition de la commission*

2a. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes

*Angenommen – Adopté***Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 1***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in Form von Betriebsabgeltungen

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Abs. 1

.... ein Zahlungsrahmen von 1800 Millionen Franken

Art. 1*Proposition de la majorité**Al. 1*

Un plafond 2018, pour les mesures de promotion permettant d'atteindre les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises sous la forme de contributions d'exploitation

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Gentil, Leuenberger-Solothurn)

Al. 1

Un plafond de dépenses de 1800 millions

Gentil Pierre-Alain (S, JU): La différence entre les propositions de la majorité et de la minorité consiste à savoir si, dans l'ensemble, on va maintenir le niveau des moyens actuels mis à disposition pour cette politique de transfert ou si

on en accepte une légère réduction. La proposition de la majorité de la commission, qui suit le projet du Conseil fédéral, vise à diminuer légèrement les moyens mis à disposition. La proposition de la minorité de la commission vise à maintenir le niveau de ces moyens.

Après tout ce qui a été dit sur la nécessité de favoriser cette politique de transfert, je vous invite à suivre la minorité qui propose qu'on consacre à l'avenir à cette politique autant de moyens que par le passé.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Umstritten ist also nur die Höhe des Kredites: 1,6 Milliarden Franken gemäss Botschaft oder 1,8 Milliarden Franken gemäss Vernehmlassungsvorlage und Minderheit. Bekämpft wird die bundesrätliche Fassung auch von der Branche. Herr Gentil stimmt hierin also mit der Branche überein, man muss das deutlich hervorheben.

Aber aus der Sicht der Kommissionsmehrheit ist der Entwurf des Bundesrates gerechtfertigt. 1,6 Milliarden Franken sollten genügen – dies sind 300 Millionen Franken weniger als bisher –, und zwar sollten die Produktivitätsgewinne das ermöglichen. Die Verwaltung rechnet für den UKV und die Rola für die Jahre 2011–2018 mit einer durchschnittlichen Absenkung von gut 4 Prozent pro Jahr. Das ist der Produktivitätsgewinn: 4 Prozent pro Jahr.

Die Kommission hat bei der BLS einen Besuch gemacht und diese Frage auch mit den Verantwortlichen der BLS diskutiert. Diese haben zumindest deutlich gemacht, dass wesentliche Produktivitätsgewinne drinliegen. Mir liegen hier detaillierte Zahlen vor, ich möchte Sie aber damit nicht «versäumen». Die Förderung muss zeitlich begrenzt sein, sie dient hauptsächlich dazu, die Mehrkosten für die Beförderung durch den Berg zu decken. Wenn dann einmal die Flachbahn funktioniert, wird der Produktivitätsgewinn deutlicher sichtbar sein. Wir hatten nach den Anhörungen und den Kontakten mit der BLS und den SBB den Eindruck – jedenfalls ich hatte diesen Eindruck –, dass man sich damit in etwa, mit wenig Begeisterung, abfinden kann.

Lombardi Filippo (C, TI): E evidente che nello spirito di quello che abbiamo detto fino adesso sosterrò la proposta della minoranza. Troverei strano se dopo tre ore di discussione si decidesse il contrario. Non ritengo immaginabile ridurre i mezzi a disposizione, se vogliamo raggiungere gli obiettivi – già sappiamo quanto è difficile raggiungerli. Stiamo parlando, con la proposta della maggioranza e del Consiglio federale, di diminuire, rispetto alle disponibilità attuali, su otto anni, di 200 milioni di franchi – vuol dire di 25 milioni all'anno – i mezzi da mettere a disposizione. Si argomenta che l'aumento di produttività basterebbe a compensare questa diminuzione. Ma stiamo di fronte a una situazione in cui non riusciamo a raggiungere gli obiettivi. Quindi, dopo tutti i proclami di questa mattina, vogliamo, per favore, mettere i mezzi a disposizione, affinché si raggiunga l'obiettivo?! Vi esorto a seguire la minoranza e a votare il credito quadro di 1800 milioni di franchi su otto anni per questo trasferimento del traffico pesante su rotaia.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: 1,8 Milliarden Franken standen in der Vernehmlassung zur Diskussion, der Bundesrat hat nachher auf 1,6 entschieden. Zu Beginn der Debatte haben wir gesagt, je mehr Mittel zur Verfügung stünden, desto effizienter sei die Verlagerung. Sie müssen also auch ein bisschen nach Ihrer eigenen diesbezüglichen Berechnung entscheiden. Was ich aber sagen möchte, ist das: Es ist ja ein Rahmen, den wir hier festlegen. Und es ist nicht gesagt, dass dann von allem Anfang an und über die ganze Periode die gleichen Summen für einzelne Sendungen zur Verfügung gestellt werden. Das kann durchaus degressiv sein. Das kann also heissen, dass zu Beginn der Periode die gleich hohe Summe bezahlt wird wie am Ende der gegenwärtig laufenden Periode. Das heisst also nicht unbedingt, dass wir mit dem ersten Jahr schon einen tieferen Beitrag geben. Dafür müssen wir den Beitrag dann vielleicht – ob jetzt 1,8 oder 1,6 Milliarden Franken – schneller absenken,

je nachdem was wir zur Verfügung haben. Wir müssen eine gewisse Flexibilität haben, wie dann die Mittel während dieser Periode eingesetzt werden, was immer Sie jetzt hier entscheiden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 20 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 11 Stimmen

Abs. 1 – Al. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

2b. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs

2b. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission
2b. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs

Titre

Proposition de la commission
2b. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission
Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 167 der Bundesverfassung und Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985 und Artikel 3a des Gütertransportgesetzes vom nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 2007, beschliesst:

Préambule

Proposition de la commission
L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 167 de la Constitution, vu l'article 21 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, vu l'article 3a de la loi

fédérale du sur le transport de marchandises, vu le message du Conseil fédéral du 8 juin 2007, arrête:

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Für die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs in Form von Betriebsabgeltungen wird ein Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken für die Jahre 2011–2015 bewilligt.

Abs. 2

Die Investitionsbeiträge an Terminals im Rahmen von Mehrjahresprogrammen sowie an Anschlussgleise basieren auf eigenen Finanzierungsgrundlagen und sind nicht Gegenstand des Zahlungsrahmens.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Un plafond de dépenses de 100 millions de francs est alloué, pour les années 2011 à 2015, pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation versées au titre du trafic combiné ne traversant pas les Alpes.

Al. 2

Les contributions d'investissement en faveur des terminaux versées dans le cadre de programmes pluriannuels ainsi qu'en faveur des voies de raccordement se fondent sur des bases de financement propres et ne sont pas comprises dans le plafond de dépenses.

Angenommen – Adopté

Abs. 1 – Al. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

Für die Förderungsmassnahmen nach Artikel 1 Absatz 1 steht ab dem Jahr 2011 ein Betrag von höchstens 20 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung.

Abs. 2

Der jährliche Beitrag wird angemessen gesenkt.

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

Un montant de 20 millions de francs au maximum sera disponible chaque année à partir de l'année 2011 pour le financement des mesures de promotion visées à l'article 1 alinéa 1.

Al. 2

La contribution annuelle sera diminuée de façon appropriée.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Mit diesem Zahlungsrahmen soll ermöglicht werden, auch ab 2011 den Kombiverkehr im Inland sowie entsprechende Importe und Exporte im bestehenden, heutigen Ausmass zu fördern. Es geht also um Verkehre von Basel in die Westschweiz – zu Herrn Béguelin beispielsweise – oder nach Reckingen oder Aarau usw. Man hat dies auf 100 000 bis 200 000 Lastwagenfahrten pro Jahr durch das Mittelland beziffert. Vorbehal-

ten ist selbstverständlich, dass nachher Artikel 3a im Gütertransportgesetz gutgeheissen wird.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Art. 3

Proposition de la commission

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 31 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

2c. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien

2c. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic marchandises sur les lignes à voie étroite

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission

2c. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien

Titre

Proposition de la commission

2c. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic marchandises sur les lignes à voie étroite

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 167 der Bundesverfassung und Artikel 3a des Gütertransportgesetzes vom nach Einsicht in die Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 und in die Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 2007, beschliesst:

Préambule

Proposition de la commission

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 167 de la Constitution, vu l'article 3a de la loi fédérale du sur le transport de marchandises, vu le message complémentaire du Conseil fédéral du 9 mars 2007 et vu le message du Conseil fédéral du 8 juin 2007, arrête:

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien in Form von Betriebsabgeltungen wird ein Zahlungsrahmen von 30 Millionen Franken für die Jahre 2011–2015 bewilligt.

Art. 1

Proposition de la commission

Un plafond de dépenses de 30 millions de francs est alloué, pour les années 2011 à 2015, pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation versées au titre du trafic sur les lignes à voie étroite.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Nur eine Bemerkung: Gestützt auf die neugeschaffene Rechtsgrundlage in Artikel 3a des Gütertransportgesetzes – falls wir ihr zustimmen sollten – ist auch der Schmalspur-Güterverkehr auf der Schiene im gleichen Ausmasse wie heute subventionsfähig. Profitieren würden vorab die Rhätische Bahn, der Güterverkehr von Chur ins Engadin zum Beispiel, oder die Mätterhorn-Gotthard-Bahn – das ist auch alpenquerender Verkehr –, zu einem guten Teil aber auch die Schmalspurbahnen im Mittelland wie die Chemins de fer du Jura (CJ) oder die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB).

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe 32 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Für die Förderungsmassnahmen nach Artikel 1 steht ab dem Jahr 2011 ein Betrag von höchstens 6 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung.

Art. 2

Proposition de la commission

Un montant de 6 millions de francs au maximum sera disponible chaque année à partir de l'année 2011 pour le financement des mesures de promotion visées à l'article 1.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Art. 3

Proposition de la commission

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 31 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

3. Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechtes

3. Loi fédérale sur les modifications du droit des transports

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Die Beratung der Vorlage 3 wird ausgesetzt, weil die Kommission eine neue Vorlage 4 vorbereitet hat.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Sie gestatten mir eine Bemerkung zur Vorlage 3: Diese kann jetzt nicht behandelt werden, weil sie nicht fertig ist und weil wir den Mitbericht der Kommission für Rechtsfragen abwarten wollen. Sie wird auf Dezember vorbereitet.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Die Beratung der Vorlage 3 wird ausgesetzt. – Sie sind damit einverstanden.

4. Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen
4. Loi fédérale sur le transport des marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission

4. Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen

Titre

Proposition de la commission

4. Loi fédérale sur le transport des marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

.... nach Einsicht in die Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 und in die Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 2007

Préambule

Proposition de la commission

.... vu le message complémentaire du Conseil fédéral du 9 mars 2007 et vu le message du Conseil fédéral du 8 juin 2007

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

....

b. nach den Artikeln 6 bis 8 des Personenbeförderungsgesetzes vom und Schiffsverkehrsunternehmen mit einer Bescheinigung nach Artikel 4 Absatz 2 des Bundesgesetzes über das Schiffsregister vom

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

....

b. au sens des articles 6 à 8 de la loi fédérale du sur le transport des voyageurs et par les entreprises de navigation attestées conformément à l'article 4 alinéa 2 de la loi fédérale du sur le registre des bateaux.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Bei Artikel 1 wird der Geltungsbereich leicht ausgedehnt, beispielsweise auch auf Schiffe auf dem Rhein. Das ist unproblematisch.

Angenommen – Adopté

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3a

Antrag der Kommission

Titel

Förderung des Binnengüterverkehrs

Abs. 1

Die Bundesversammlung kann vorübergehend Mittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs bewilligen, wenn dies die Versorgung in der Fläche oder die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs (Art. 1 und 3 GVVG) erfordern.

Abs. 2

Bund, Kantone und Gemeinden können als Besteller mit Unternehmen Leistungen vereinbaren, welche die Unternehmen bei einer betriebswirtschaftlichen Geschäftsführung nicht anbieten würden.

Abs. 3

Sie gelten dem Unternehmen dafür die geplanten ungedeckten Kosten ab oder gewähren Beiträge an die notwendigen Investitionen.

Abs. 4

Der Bund kann zur Förderung des Güterverkehrs Investitionen mit Finanzhilfen oder zinslosen Darlehen finanzieren.

Abs. 5

Die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes vom über die Rechnungslegung gelten sinngemäss, soweit sie der Bundesrat als anwendbar erklärt.

Art. 3a

Proposition de la commission

Titre

Promotion du trafic marchandises national

Al. 1

L'Assemblée fédérale peut accorder provisoirement des fonds pour favoriser le trafic ferroviaire de marchandises, si l'approvisionnement en surface ou le transfert du trafic de marchandises à travers les Alpes (art. 1 et 3 LTTM) l'exige.

Al. 2

En qualité de commanditaires, la Confédération, les cantons et les communes peuvent convenir avec les entreprises de prestations que ces entreprises ne pourraient pas offrir si elles s'en tenaient aux principes de l'économie d'entreprise.

Al. 3

A cet effet, ils remboursent aux entreprises les coûts prévus non couverts ou contribuent à financer les investissements nécessaires.

Al. 4

Pour favoriser le trafic ferroviaire de marchandises, la Confédération peut financer des investissements au moyen d'aides financières ou de prêts sans intérêt.

Al. 5

Les dispositions de la loi sur le transport des voyageurs du concernant l'établissement des comptes s'appliquent par analogie, pour autant que le Conseil fédéral les déclare applicables.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Bei Artikel 3a geht es um die vorhin gerade angewendeten Klauseln über die Förderung des Binnengüterverkehrs. Hier soll die Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden. Die Absätze 2 bis 5 sind unverändert gegenüber der Vorlage zur Bahnreform 2 vom Februar 2005, die jetzt beim Nationalrat liegt. Ohne diese Rechtsgrundlage könnte der Güterverkehr in diesen erwähnten Fällen künftig nicht unterstützt werden. Wichtig ist, dass wir jetzt eine Regimeänderung beantragen: nicht mehr über das Budget, sondern durch bewusste, offene, klare Entscheide der Bundesversammlung, die auch zeitlich und im Betrag steuerbar sind. Von der Kommission aus bitte ich Sie, dem zuzustimmen.

Es liegt ein Antrag Maissen zu Artikel 5a vor. Ich weiss nicht, ob er Ihnen verteilt worden ist, ich nehme das an. Herr Maissen ist jetzt nicht anwesend. Ich habe mit ihm folgende Erklärung vereinbart: Dieser Antrag Maissen zielt im Wesentlichen auf die Anwendung von Artikel 3a ab. Herr Maissen ist einverstanden, dass sich sein Antrag insofern erübrigt.

Er will aber mehr als nur das Genannte, er will auch eine Unterstützung im Bereich Personenbeförderungsgesetz. Das können wir in dieser Vorlage gar nicht machen, das ist hier nicht drin; das gehört eben in die andere Vorlage beim Nationalrat. Damit ja nichts Ungerades geschieht, habe ich mit

Herrn Maissen vereinbart, dass ich Sie bitten werde, diesen Antrag an die Kommission zurückzugeben und die KVF zu beauftragen, sich damit zu befassen, und das jetzt nicht so zu entscheiden. Im schlimmsten Fall könnte im Dezember formell irgendwo ein Rückkommen beantragt werden. Herr Maissen kann wegen einer dringenden Verpflichtung nicht anwesend sein.

Ich beantrage Ihnen also, gleichsam dem Antrag Maissen zu Artikel 3a zuzustimmen. Der halbe Antrag Maissen ist damit berücksichtigt, und der Rest kann in der Kommission in Ruhe angeschaut werden. Eventuell muss das Anliegen in den Nationalrat transferiert werden.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Der guten Ordnung halber müssen wir feststellen, dass diese Vorlage von uns verabschiedet werden und an den Nationalrat gehen wird. Erst in der zweiten Runde könnte der Antrag Maissen zu Artikel 5a von uns behandelt werden. Formell halte ich fest, dass der Antrag Maissen in dieser Form zurückgezogen worden ist.

Angenommen – Adopté

Art. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 5a

Antrag Maissen

(Art. 8 Transportgesetz)

Titel

Von der öffentlichen Hand verlangte Zusatzleistungen

Abs. 1

Bund, Kantone und Gemeinden können mit Unternehmungen im Fahrplan und in der Bedienung der Stationen Leistungen vereinbaren, welche die Unternehmungen bei einer betriebswirtschaftlichen Geschäftsführung nicht anbieten würden.

Abs. 2

Sie zahlen der Unternehmung dafür die volle Entschädigung.

Art. 5a

Proposition Maissen

(Art. 8 Loi fédérale sur les transports publics)

Titre

Prestations supplémentaires demandées par les collectivités publiques

Al. 1

La Confédération, les cantons et les communes peuvent convenir avec les entreprises de transport de prestations en matière d'horaire et de desserte des gares que ces entreprises ne pourraient pas offrir si elles s'en tenaient aux principes de l'économie d'entreprise.

Al. 2

Les collectivités publiques indemnisent complètement les entreprises.

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Herr Maissen ist nicht im Saal. Wie Herr Pfisterer ausgeführt hat, ist der Antrag Maissen zurückgezogen worden.

Art. 6

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Sie haben es gesehen: Die Kommission beantragt Ihnen, Artikel 6 zu streichen, und zwar einfach deshalb, weil diese Bestimmung

ins Paket 3 gehört. Ich habe keine Bemerkung zu diesem Streichungsantrag, bitte Sie aber, diesen Grund zu beachten.

Angenommen – Adopté

Art. 7–16

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17

Antrag der Kommission

Titel

Aufhebung bisherigen Rechts

Text

Das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, TG) wird aufgehoben.

Art. 17

Proposition de la commission

Titre

Abrogation du droit en vigueur

Texte

La loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les transports publics (LTP) est abrogée.

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Kommission

Titel

Referendum und Inkrafttreten

Abs. 1

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Art. 18

Proposition de la commission

Titre

Référendum et entrée en vigueur

Al. 1

La présente loi est sujette au référendum.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 31 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Ich darf Herrn Bundesrat Leuenberger verabschieden und ihm bestens danken – auch für die Rücksichtnahme in Anbetracht des Tempos, das der Präsident angeschlagen hat.