

Permettez-moi de vous rappeler que les milliards de francs supplémentaires investis dans l'axe du Gothard sont prélevés sur la part initialement prévue pour la deuxième étape de Rail 2000, tout particulièrement sur des projets situés en Suisse occidentale. Il s'agira de s'en souvenir lors de l'élaboration du message complémentaire ZEB 2. On le voit bien, par les décisions que l'on va prendre, que notre Parlement devra essayer le plus possible de se situer au-dessus des luttes entre les régions. Le manque de clarté des priorités d'investissement dans les infrastructures ferroviaires, entre les projets du ZEB, les options de développement et les grands projets ferroviaires, pourrait mettre à mal une partie de notre cohésion nationale, si certaines régions du pays se sentaient discriminées. Nous y reviendrons lors de la session d'hiver, lorsque nous traiterons le projet ZEB dans son ensemble.

Au nom de la commission, qui s'est prononcée par 18 voix contre 4, soit à une large majorité, je vous demande donc de rejeter clairement la proposition défendue par la minorité Binder et d'accepter l'ensemble du projet 4 de la NLFA.

Hany Urs (CEg, ZH), für die Kommission: Kollege Binder, auch ich hätte den Zimmerberg-Basistunnel gerne in ZEB 1 – ZEB 1, sprich vor allem Neat, sprich erste Etappe von Bahn 2000 – gesehen; da bin ich wohl nicht der Einzige hier im Nationalrat und auch nicht im Ständerat. Aber die laufenden Einnahmen des FinöV-Fonds zwingen den Bundesrat und somit auch die SBB, für ZEB 1 nur Projekte vorzusehen, die auch in einem vernünftigen Zeitrahmen finanziert werden können. Würde der Zimmerberg-Basistunnel wieder aufgenommen und würden keine zusätzlichen Mittel in den Fonds fließen, könnte das Projekt definitiv nicht vor 2030 realisiert werden.

Nun stellt sich natürlich auch die Frage der Prioritäten. Diejenigen Projekte, die nicht unbedingt zwingend nötig sind, müssen in ZEB 2 verschoben werden, um letztendlich die zwingend notwendigen ZEB-1-Projekte auch finanzieren zu können, und dies natürlich in kürzestem Zeitrahmen. Der Ständerat hat den Zimmerberg-Basistunnel in ZEB 2 – im Gegensatz zum Bundesrat im Bundesbeschluss 1 der Gesamtschau FinöV – unter Artikel 10 explizit aufgeführt. Und die KVF des Nationalrates ist bei ihren zurzeit laufenden Beratungen der Gesamtschau FinöV diesbezüglich dem Ständerat bereits gefolgt. Wir haben also in der KVF des Nationalrates den Zimmerbergtunnel unter Artikel 10 ebenfalls explizit aufgeführt.

Zusammengefasst:

1. Der Zimmerberg-Basistunnel ist in ZEB 2 explizit aufgeführt.
2. Würde der Minderheitsantrag auf Aufnahme in ZEB 1 angenommen, könnte aus Finanzierungsgründen keinen Tag früher gebaut werden.
3. Für die Gesamtschau wurden im Ständerat im Sinne der Sache Kompromisse eingegangen. Würde der Nationalrat diese aufbrechen, könnte in beiden Räten ein Feilschen um Aufnahme weiterer Projekte in ZEB 1 losgehen, obwohl sie nicht finanziert wären.

Die KVF Ihres Rates hat den Antrag Binder mit 18 zu 4 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie ebenfalls, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.082/975)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 51 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.082/976)

Für Annahme der Ausgabe ... 175 Stimmen

Dagegen ... 5 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2–6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2–6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.082/977)

Für Annahme des Entwurfes ... 172 Stimmen

Dagegen ... 7 Stimmen

07.047

Güterverkehrsvorlage

**Projet de législation
concernant le trafic marchandises**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 08.06.07 (BBI 2007 4377)

Message du Conseil fédéral 08.06.07 (FF 2007 4147)

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

Ständerat/Conseil des Etats 19.12.07 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 16.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 17.09.08 (Fortsetzung – Suite)

Antrag der Minderheit

(von Rotz, Bignasca, Binder, Föhn, Giezendanner, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon)

Rückweisung der Vorlage (Erlassentwürfe 1–4) an den Bundesrat.

Bei der Ausarbeitung der neuen Vorlage sind dabei insbesondere folgende Massnahmen zu treffen und nachfolgende Punkte zu prüfen:

1. Abstimmung und Orientierung der schweizerischen Verlagerungspolitik an der europäischen Verkehrspolitik. Insbesondere sind die Ziele der Güterverkehrsverlagerung durch eine umfassende Gesamtschau der schweizerischen Verkehrspolitik klar zu definieren.
2. Striktes Beschränken der schweizerischen Verlagerungspolitik auf den Verfassungsauftrag. Die Vorlage hat nur den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze einzubeziehen und den Binnenverkehr nicht zu betreffen.
3. Anstelle eines starren Mengenziels sind realistische Ziele, welche durch die Kapazität der Schiene bereitgestellt werden können, zu setzen. Diese Ziele sind periodisch zu überprüfen und haben bei Bedarf angepasst zu werden.
4. Verstärkte Investitionen der EU in Infrastrukturen auf ihren Zubringerstrecken, welche für die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs nötig sind. Dazu ist eine umfassende Kapazitätenanalyse vorzunehmen.
5. Anpassung und Orientierung der Verlagerungspolitik an das volkswirtschaftlich beste und effizienteste Verkehrsmittel auf der jeweiligen Strecke.

6. Die Alpentransitbörse ist aus der Vorlage zu streichen, da sie zu einer Benachteiligung des Binnenverkehrs führt und die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränkt.

Proposition de la minorité

(von Rotz, Bignasca, Binder, Föhn, Giezendanner, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon)

Renvoi du projet (projets de loi 1–4) au Conseil fédéral avec mandat de prévoir notamment les mesures suivantes et d'examiner les points suivants.

1. Coordination et conformité de la politique suisse de transfert à la politique européenne des transports. Il s'agit notamment de définir clairement les objectifs du transfert du trafic marchandises en se fondant sur une vue d'ensemble de la politique suisse des transports.

2. Limitation de la politique suisse de transfert au mandat constitutionnel. Le projet ne doit inclure que le trafic marchandises sur les axes alpins d'une frontière à l'autre, sans concerter le trafic intérieur.

3. En lieu et place d'un objectif quantitatif fixe, définition d'objectifs réalistes eu égard à la capacité actuelle des infrastructures ferroviaires. Ces objectifs doivent être réexaminés régulièrement et, au besoin, adaptés en conséquence.

4. Investissements supplémentaires de l'UE dans les infrastructures de ses lignes d'apport nécessaires au transfert du transport de marchandises sur les axes alpins. Pour ce faire, il faut procéder à une analyse complète des capacités des infrastructures.

5. Adaptation de la politique de transfert en fonction de la rentabilité et de l'efficacité des différents moyens de transport sur les tronçons concernés.

6. Suppression du projet de Bourse du transit alpin, qui désavantage le trafic intérieur et limite le libre choix du moyen de transport.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Die hier zu behandelnde Güterverkehrsvorlage ist in einem Gesamtkontext zu sehen. Die schweizerische Güterverkehrspolitik, überhaupt die Verkehrspolitik hat den Auftrag, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Diesen Auftrag hat uns das Volk erteilt, nicht nur einmal, sondern immer und immer wieder. Wir sind diesem schwierigen Auftrag verpflichtet und haben alles vorzukehren, um ihn möglichst rasch und möglichst vollständig zu erfüllen. Im alpenquerenden Verkehr setzt der Alpenschutzartikel von 1994 ein klares Ziel. Die Verlagerung muss 2004 abgeschlossen sein. Das Verkehrsverlagerungsgesetz konkretisiert und modifiziert das Ziel des Alpenschutzartikels. Dort heisst es, dass bis ins Jahr 2009 noch maximal 650 000 schwere Güterfahrzeuge, also LKW, die Schweizer Alpen auf den Transitstrassen durchqueren dürfen. Dieses Ziel wird voraussichtlich nicht erreicht. Transitfahrten auf der Strasse betragen nach wie vor fast das Doppelte der gesetzlich vorgeschriebenen Limate. Und die neuesten Zahlen zeigen eine Trendumkehr. Der LKW-Verkehr auf der Strasse nimmt wieder zu. Es kommt hinzu, dass das Verkehrsverlagerungsgesetz bis ins Jahr 2010 befristet ist. Der gesetzgeberische Handlungsbedarf in dieser Sache ist also klar gegeben, er ist nicht zu bestreiten.

Die vorliegenden Erlasse ersetzen also das Verkehrsverlagerungsgesetz und stellen den hierfür notwendigen Zahlungsrahmen zur Verfügung. Das Ziel ist die Fortführung der bisherigen Verlagerungspolitik. Diese war zeitweise und teilweise erfolgreich, führte aber nicht zum Ziel. Deshalb sind die Massnahmen und die Instrumente zur Verkehrsverlagerung zu verstärken. Als neues Verlagerungsinstrument soll eine Alpentransitbörse eingeführt werden. Die Wirksamkeit dieses marktwirtschaftlichen Instruments wird von einer klaren Kommissionsmehrheit anerkannt. Umstritten ist aber, wann und wie und unter welchen Bedingungen die Alpentransitbörse eingeführt werden soll. Diese Fragen werden wir im Schlüsselartikel 6 besprechen und entscheiden. Das zweite wesentliche Verlagerungsinstrument innerhalb der Güterverkehrsvorlage sind die Fördermassnahmen, die in den Bundesbeschlüssen 2a und folgende enthalten sind.

Umstritten war in der Kommission die Höhe der verschiedenen Zahlungsrahmen.

Aufgrund dieser und weiterer Überlegungen ist denn auch die Kommission ohne Gegenantrag auf die Hauptvorlage eingetreten. Hingegen wurde ein Rückweisungsantrag gestellt, der Ihnen jetzt als Minderheitsantrag von Rotz vorliegt. Die Kommission hat diesen Antrag mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Die Hauptargumente für die Ablehnung des Rückweisungsantrages sind die folgenden:

1. Der Antrag ist in sich selber widersprüchlich, und zwar ist er in der Hauptsache widersprüchlich. Im ersten Punkt wird eine Orientierung der schweizerischen Verkehrspolitik an der europäischen Verkehrspolitik gefordert; das heisst, sie darf niemanden diskriminieren. Und im zweiten Punkt soll der Verfassungsauftrag wortgetreu umgesetzt werden; die Verlagerung müsse von Grenze zu Grenze erfolgen. Dies wiederum ist diskriminierend, weil er nur den Transitverkehr von Grenze zu Grenze betrifft, also im Wesentlichen ausländischen Verkehr.

Für dieses Problem hat das Verkehrsverlagerungsgesetz eine Lösung gefunden, eben die 650 000 verbleibenden LKW-Fahrten. Diese Zahl und dieses System gelten, und wir sollten sie nicht umstossen; das wäre auf der ganzen Linie fatal. Es gibt verschiedene Einzelanträge, die darauf zurückkommen wollen. Damit machen sie aber nur Probleme.

2. Das Mengenziel ist direkt aus dem Alpenschutzartikel abgeleitet. Wir dürfen es nicht aufgeben, ohne die Verfassung zu ändern. Das verlangt im Moment aber auch niemand.

3. Als Nicht-EU-Mitglied haben wir Mühe, der EU für ihre Investitionspolitik ausserhalb des EU-Raums, also in der Schweiz, Vorschriften zu machen. Das ist eine vollkommen unrealistische Forderung. Hingegen muss immer wieder gesagt werden, dass die EU indirekt unsere Neat mitfinanziert, nämlich mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die auch von LKW aus der EU entrichtet wird.

4. Die Detailforderungen des Rückweisungsantrages stehen in der Detailberatung ohnehin zur Diskussion. Dafür braucht es keine Rückweisung.

Die Kommission hat sich an fünf Sitzungen ausführlich und intensiv mit der Güterverkehrsvorlage befasst. Sie empfiehlt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Le projet de législation concernant le trafic marchandises se situe au coeur de la politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail.

Cette politique a été voulue par le peuple, le Parlement et le gouvernement. Le fait qu'il faille une telle loi n'est pas combattu sur le fond. Par sa proposition de renvoi, la minorité de Rotz demande une nouvelle analyse en plusieurs points qu'elle énumère.

C'est surtout sur le projet de Bourse du transit alpin que les oppositions se sont concentrées, la majorité des membres de la commission étant favorables à cette méthode de régulation du trafic. Il faut rappeler que cette politique découlle de l'article 84 de la Constitution qui mentionne les principes de la Convention alpine. Pour atteindre les objectifs de ce dernier article, la loi sur le transfert du trafic avait fixé un but, à savoir que le nombre de 650 000 camions ne devait pas être dépassé deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, soit en 2009. Il est admis aujourd'hui que pour diverses raisons – objectifs trop ambitieux, tunnel de base du Lötschberg qui n'est pas à deux voies sur toute sa longueur, manques d'infrastructures et d'attractivité pour le transbordement des camions – cet objectif ne sera de loin pas atteint et qu'il faut par conséquent renouveler la législation sur le trafic marchandises.

Il est nécessaire de traiter les quatre arrêtés fédéraux qui accompagnent ces lois. Le premier: arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes; le deuxième: arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail; le troisième: arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion

du trafic combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes; le quatrième: arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic marchandises sur les lignes à voie étroite. Deux lois doivent être adaptées: la loi fédérale sur les modifications du droit des transports et la loi sur le transport de voyageurs. La commission en a débattu durant quatre séances, de janvier à juillet 2008. Ensuite, une séance de relecture a conduit à apporter quelques modifications.

Le cœur de cette loi concerne le principe de la Bourse du transit alpin. Cet instrument de régulation du trafic marchandises à travers les Alpes est une solution qui, selon la majorité de la commission, doit être mise à disposition du Conseil fédéral – d'autres pays européens l'étudient aussi. Ce principe de bourse existe déjà pour le transport de l'électricité. Les négociations avec l'Union européenne pour un traité sur ce sujet doivent aller de l'avant et une régulation du trafic est, pour la majorité des membres de la commission, absolument nécessaire pour que la Suisse ne devienne pas un corridor à camions.

Beaucoup de membres de la commission ont espéré que le Conseil fédéral propose de nouvelles formules qui permettent véritablement de réussir le transfert de la route au rail. Force est de constater que seul cet outil qu'est la Bourse du transit alpin peut être considéré comme un instrument à disposition de notre gouvernement. Evidemment, il serait préférable que les investissements en infrastructures soient planifiés de manière plus rapprochée.

La proposition de la minorité von Rotz de renvoyer le projet au Conseil fédéral demande surtout d'exclure le trafic intérieur de ces principes et de réserver la bourse pour le trafic international. Il faut relever que du point de vue des nombreux accords internationaux avec l'Union européenne, le principe de non-discrimination entre opérateurs nationaux ou étrangers est fondamental. Il est donc inacceptable pour la majorité de la commission de réserver la bourse exclusivement aux véhicules étrangers.

Toute la discussion concernant les objectifs de transfert a été menée et il n'est pas nécessaire de demander de nouvelles prévisions au Conseil fédéral, comme le demande la proposition de renvoi de la minorité von Rotz. Nous reviendrons lors de la discussion par article sur ces objectifs.

En ce qui concerne les investissements supplémentaires de l'Union européenne, il faut relever que les négociations sont en cours et que certains principes sont déjà décidés. Ces éléments sont réglés dans les accords bilatéraux avec l'Allemagne et l'Italie. Au nord, où la demande est forte, les investissements vont bon train et nous sommes en pleine discussion avec l'Italie. Là encore, demander le renvoi du projet au Conseil fédéral n'inciterait pas nos voisins à prendre une décision plus rapidement.

La commission s'est prononcée contre la proposition défendue par la minorité von Rotz, par 15 voix contre 6 et 2 abstentions. Je vous demande donc, au nom de la majorité de la commission, de rejeter la proposition de renvoi, l'entrée en matière n'étant pas contestée pour ce projet.

Concernant l'entrée en matière sur les projets 2b et 2c, il y a deux propositions de minorité de ne pas entrer en matière. Je pense que je reviendrai, en tant que rapporteur, sur ce sujet tout à l'heure.

von Rotz Christoph (V, OW): Wir alle sind für unsere tägliche Versorgung auf einen funktionierenden Transport von Gütern auf der Strasse und auf der Schiene angewiesen. Für unsere Volkswirtschaft und vor allem auch für die Randregionen ist es zudem von grösster Wichtigkeit, dass auch bei der Verlagerungspolitik die freie Wahl der effizientesten Verkehrsmittel bestehen bleibt.

Die vorliegende Güterverkehrsvorlage mit dem Schwerpunkt, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, basiert auf Artikel 84 der Bundesverfassung, dem Alpenschutzartikel, welcher im Jahr 1994 vom Volk angenommen wurde. Die jüngsten Verlagerungszahlen vom Jahr 2007 und vom ersten Semester 2008 zeigen aber auf, dass die bisherigen Massnahmen zur Errei-

chung des Ziels, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, nicht erfolgreich waren, kurz gesagt: Ziel nicht erreicht. Die Zahlen vom ersten Semester 2008 belegen, dass das unrealistische Ziel von 650 000 Fahrten bereits nach sechs Monaten mit insgesamt 666 000 Fahrten überschritten worden ist. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass damit auch die gesamte Transportkapazität im alpenquerenden Gütertransport mit zwei Dritteln auf der Schiene und einem Drittel auf der Strasse um insgesamt 3,5 Prozent auf total 21,1 Millionen Nettotonnen zugenommen hat. Weitherum ist zu beobachten, dass der internationale Transitverkehr für Güter im Verhältnis zum Binnen-, Import- und Exportverkehr weit mehr als die Hälfte des gesamten alpenquerenden Verkehrs ausmacht. Mit der oder durch die Verlagerungspolitik dürfen der für uns alle wichtige Binnenverkehr sowie der Import- und Exportverkehr nicht benachteiligt werden. Mit solchen Benachteiligungen wird der Wirtschaftsstandort Schweiz geschwächt.

Ich beantrage Ihnen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen, nicht weil ich gegen eine Verkehrsverlagerung bin, sondern weil die aktuelle Vorlage den Binnenverkehr, den Import- und Exportverkehr und damit unseren Wirtschaftsstandort Schweiz benachteiligt und mit der Einführung einer Alpentransitbörsen bei uns auch noch ein planwirtschaftliches Instrument einführen will.

Die Verlagerungspolitik hat sich gemäss Verfassungsauftrag in Artikel 84 Absatz 2 und gemäss dem damaligen Volkswillen auf die Verlagerung von Grenze zu Grenze zu beschränken. Absatz 2 des Alpenschutzartikels besagt dies klar und deutlich: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» In diesem Zusammenhang muss die schweizerische Verlagerungspolitik, wie das der Kommissionssprecher auch schon, aber kritisch gesagt hat, mit der europäischen Verlagerungspolitik abgestimmt werden. Denn es kann ja nicht das Ziel sein, dass der Güterverkehr nur durch die Schweizer Alpen und nur für einige Hundert Kilometer auf die Schiene zu verlagern ist. Eine Gesamtschau ist zudem unabdingbar, damit nicht Steuergelder in Milliardenhöhe am falschen Ort investiert werden. Steuergelder in dieser Höhe müssen zielgerichtet und effizient eingesetzt werden.

Noch etwas zum Mengenziel: Anstelle eines starren Mengenziels muss ein Verlagerungsziel definiert werden, welches auch wirklich realistisch ist und der möglichen Kapazität der Schiene für die Verlagerung der Gütertransporte entspricht. Es nützt nichts, Vorgaben zu definieren, wenn die Kapazität für Gütertransporte auf der Schiene gar nicht zur Verfügung steht. Wenn schon in der Botschaft davon ausgegangen wird, dass das übernommene starre Mengenziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr auch mit der neuen Zeitvorgabe ohne finanzielle Fördermittel vermutlich nicht erreicht werden kann, sollten solche unrealistischen Ziele nicht vorgegeben werden. Es sind deshalb realistische Verlagerungsziele zu setzen, welche auch die wirtschaftliche Entwicklung in Rechnung ziehen. Zudem hat sich die EU bei der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs viel stärker an den notwendigen Infrastrukturkosten und Investitionskosten für ihre Zubringerstrecken zu beteiligen.

Gerade durch die begrenzte Kapazität auf der Schiene ist es wichtig, bei der Verlagerungspolitik auf die effizientesten Verkehrsmittel zu setzen. Dass der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) und der Wagenladungsverkehr (WLV) gegenüber der rollenden Autobahn (Rola) mehr Nettotonnen transportieren können, ist ein wichtiger Faktor. Bei der Rola unnötig Zugfahrzeuge zu verladen und damit Gütertransportkapazität zu blockieren ist sehr ineffizient. Bei der Verkehrsverlagerung gehören die Güter auf die Schiene, nicht die Zugfahrzeuge und nicht deren Chauffeure.

Die Einführung einer Alpentransitbörsen klingt zwar sehr verlockend, ist aber, wie schon einmal gesagt, in Wirklichkeit ein planwirtschaftliches Instrument, welches nur mit einer ineffizienten Rola umgesetzt werden kann. Eine Alpentransitbörsen führt nicht nur zur Benachteiligung des Binnen- sowie des Import- und Exportverkehrs, sondern widerspricht auch

noch dem Landverkehrsabkommen mit der EU, welches postuliert, dass die Wahl des Verkehrsmittels nicht eingeschränkt werden darf, und welches eine mengenmässige Beschränkung des Strassengüterverkehrs verbietet. Die Einführung einer Alpentransitbörse müsste folglich zu Neuverhandlungen mit der EU führen, was dann vonseiten der EU die Forderung bedeuten könnte, das Sonntags- und Nachtverbot aufzuheben. Übrigens ist interessant, dass sich nicht einmal der österreichische Verkehrsminister eine solche Börse vorstellen kann.

Ich bitte Sie, meinen Antrag auf Rückweisung an den Bundesrat zu unterstützen, damit er diese Anliegen in der Vorlage für eine effiziente und effektive Güterverlagerung im Sinne des Verfassungsauftrags und im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten umsetzen kann.

Schenk Simon (V, BE): Bevor ich meine Nichteintretensanträge begründe, möchte ich eine persönliche Erklärung abgeben: Ich bin sehr überrascht über die Art und Weise, wie diese Vorlagen behandelt werden. Ich denke, alle Kommissionsmitglieder sind davon ausgegangen, dass wir gemäss der Fahne die Vorlagen 1, 2a, 2b, 2c, 3 und 4 in dieser Reihenfolge behandeln. Jetzt gleich das Nichteintreten zu den Vorlagen 2b und 2c zu begründen ist für mich alles andere als logisch.

Le président (Bugnon André, président): Si vous permettez, Monsieur Schenk, je peux répondre à votre intervention. On en a discuté dans le cadre de la préparation de la séance; on en a en tout cas discuté avec Monsieur Hämerle. On compte cinq heures et demie à six heures de débat avec la variante qu'on vous propose. Si on rouvre un débat d'entrée en matière sur chacun des projets, cela fait une heure et demie de débat en plus par projet. Donc on en aurait pour neuf à dix heures de débat. Mais chacun va se rappeler de ce que vous avez dit dans votre intervention d'aujourd'hui, même si le débat continue demain.

Schenk Simon (V, BE): Erlauben Sie mir, Herr Präsident, zu sagen, dass ich überzeugt bin, dass die Debatte über Eintreten oder Rückweisung bei den Vorlagen 2b und 2c nur noch ganz kurz gewesen wäre.

Nun aber will ich zu meinem Minderheitsantrag auf Nichteintreten auf Seite 14 der Fahne übergehen. Im Namen der Kommissionsminderheit bitte ich Sie, nicht auf den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nichtalpenquerenden kombinierten Güterverkehrs einzutreten.

In Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung ist festgehalten, dass nur «der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze» auf der Schiene erfolgen soll. Es soll nur der Gütertransitverkehr, also der internationale Verkehr, der durch die Alpen führt, subventioniert werden. Deshalb hat der Bundesrat auch keinen Gesetzesartikel vorgeschlagen, durch welchen der Binnenverkehr und der Güterverkehr auf Schmalspurbahnen verlagert und subventioniert werden sollen. Wir kommen bei den nächsten Vorlagen noch auf diese Problematik zu sprechen. Mit unserem Nichteintretensantrag zur Vorlage 2b wollen wir erreichen, dass sich die Zahlungsvorlage auf den alpenquerenden Transitverkehr beschränkt, so, wie dies in der Bundesverfassung vorgesehen ist, und so, wie es der Bundesrat in seiner Botschaft ursprünglich vorgesehen hatte. Die Grundlagen für die Subventionierung des Import-, Export-, Binnen- und Schmalspurgüterverkehrs sind also eigentlich gar nicht vorhanden. Wir unterstützen die ursprüngliche Absicht des Bundesrates einerseits aus finanziellen Überlegungen und auch mit Blick auf die Kapazitäten auf dem Schienennetz. Eine Verzettelung ist ein Schritt in die falsche Richtung. Es wäre ein weiterer finanzieller Sündenfall, den vom Ständerat vorgeschlagenen Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken anlässlich des nationalrätslichen Wunschkonzerteres zu Artikel 1 auf 200 oder sogar 300 Millionen Franken zu erhöhen. Ich bitte Sie, dieses Ansinnen schon durch Nichteintre-

ten zu unterbinden und so die Verfassung und den Volkswillen zu respektieren.

Ich gehe weiter zu meinem Nichteintretensantrag zur Vorlage 2c auf Seite 17 der Fahne. Im Namen der Kommissionsminderheit bitte ich Sie, auch auf diesen Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien nicht einzutreten. Die Begründung ist grundsätzlich die gleiche wie bei der Vorlage 2b. Wir haben gemäss Bundesverfassung den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu verlagern. Alles andere ist Zugabe, Ergebnis eines grossen Wunschkonzerteres und folglich auch eine Verzettelung. Das Bundesamt hat in den Beratungen der Kommission zugegeben, dass es gemäss dem ursprünglichen Verlagerungsauftrag richtig wäre, die Zusätze 2b und 2c wegzulassen. Dem wollen wir zum Durchbruch verhelfen.

Wenn man davon ausgeht, dass auf die Vorlage 2b wahrscheinlich eingetreten wird – da sind wir eben im Dilemma, weil wir das noch nicht behandelt haben –, ist noch lange nicht gesagt, dass wir mit der Vorlage 2c einen weiteren Sündenfall begehen sollen. Wir wollen mit dem Nichteintretensantrag zur Vorlage 2c erreichen, dass die Mittel für das ursprüngliche Ziel, nämlich die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze, eingesetzt werden können. Alles andere ist eine Verzettelung und ein Schritt in Richtung Ineffizienz.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, auch auf die Vorlage 2c nicht einzutreten.

Huber Gabi (RL, UR): Sie haben es gesehen: Die Güterverkehrsvorlage umfasst drei Bundesgesetze und vier Bundesbeschlüsse, wobei der Schwerpunkt auf der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene liegt.

Den Beschluss 2abis will eine Minderheit der nationalrätslichen Kommission einfügen. Unsere Fraktion lehnt diesen neuen Beschluss zusammen mit der Kommissionsmehrheit ab. Die Beschlüsse 2b und 2c hat der Ständerat neu eingefügt. Die Mehrheit der Kommission will den Beschluss 2b, das heisst den Zahlungsrahmen für die Förderung des nichtalpenquerenden kombinierten Güterverkehrs, abweichend vom Ständeratsbeschluss auf den gesamten nichtalpenquerenden Schienenverkehr ausweiten, wobei die Priorität auf den Wagenladungsverkehr gesetzt werden soll. Unsere Fraktion lehnt das ab und will auch den Zahlungsrahmen nicht erhöhen. Der Beschluss 3, das Bundesgesetz über die Änderung des Transportrechts, ist eine Neuschöpfung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zum Thema Trassenpreise. Wir lehnen ihn ab, weil das zum jetzigen Zeitpunkt ein Schuss aus der Hüfte wäre. Der richtige Ort für dieses Thema wird die Vorlage Bahnreform 3 sein. Die Entwürfe 2, 2a, 2c und 4 finden grundsätzlich die Zustimmung unserer Fraktion.

Zum Herzstück, zur Vorlage 1, zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz: Nachdem das Ziel des noch geltenden Verkehrsverlagerungsgesetzes – jährlich maximal 650 000 LKW-Transitfahrten durch die Schweizer Alpen bis spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels bzw. bis 2009 – offensichtlich nicht erreicht werden kann, braucht es eine Folgegesetzgebung, nämlich das Güterverkehrsverlagerungsgesetz. Darin ist vorgesehen, am Verlagerungsziel, am Fahrtenziel, festzuhalten. Es soll aber neu spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden; gemäss Botschaft soll dies voraussichtlich 2019 sein. Unsere Fraktion unterstützt die bundesrätslichen Zielsetzungen, inklusive des Zwischenziels.

Zur Alpentransitbörse werden wir uns in der Detailberatung äussern. Die Mehrheit unserer Fraktion unterstützt das An-sinnen.

Alles in allem sind wir für Eintreten auf alle Vorlagen. Den Rückweisungsantrag der Minderheit zur Vorlage 1 lehnen wir ab. Die darin enthaltenen Forderungen nach Abstimmung der schweizerischen Verlagerungspolitik auf die europäische Verkehrspolitik einerseits und nach einer strikten

Beschränkung auf den Verfassungsauftrag andererseits stehen im Widerspruch zueinander. Genau das ist eben nicht möglich, weil wir an das Landverkehrsabkommen gebunden sind, das Teil eines ganzen Pakets von Abkommen ist. Ohne Landverkehrsabkommen wären nämlich die anderen sechs Abkommen nicht zustande gekommen. Ausschlaggebend dafür war, dass die Umsetzung der Alpen-Initiative mit marktwirtschaftlichen Instrumenten und diskriminierungsfrei erfolgen musste. Ohne diese Prämisse wäre überhaupt kein Abkommen mit der EU zustande gekommen.

Zur Forderung, die Verlagerungsziele durch eine umfassende verkehrspolitische Gesamtschau zu definieren, kann ich nur sagen: Diese liegt bereits auf dem Tisch! Dem Parlament liegen die Güterverkehrs vorlage, zwei Zusatzberichte und parallel dazu die Gesamtschau zum FinöV-Fonds vor. Was die Minderheit noch mehr an Berichten will, das bleibt ihr Geheimnis.

Gefordert werden im Weiteren realistische Ziele anstelle eines starren Mengenziels. Man kann sich natürlich immer darüber streiten, was realistisch ist. Das Parlament selbst hat seinerzeit die gewählte Zielgröße definiert, und es sollte sie allein schon aus Glaubwürdigkeitsgründen nicht aufgeben. Die Zielgröße von 650 000 Fahrten pro Jahr steht in Kontinuität zur bisherigen Verlagerungspolitik und zum Anliegen der Alpen-Initiative. Ich verweise auch auf den seitens des Ständerates eingefügten Artikel 3a, welcher neu die Evaluation und Steuerung des Verlagerungsprozesses festhält. Darin ist unter anderem eine Berichterstattung des Bundesrates über die Gesetzeswirksamkeit im Zweijahresrhythmus vorgesehen. In diesem Bericht muss der Bundesrat auch Vorschläge machen und Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen stellen.

Die im Rückweisungsantrag auch noch geforderten verstärkten Investitionen der EU im Infrastrukturbereich sind in den entsprechenden bilateralen Abkommen mit Deutschland und Italien bereits Tatsache.

In diesem Sinne sind wir für Eintreten und beantragen die Ablehnung des Rückweisungsantrages.

Jetzt noch ein Wort zu den Nichteintretsanträgen der Minderheit Schenck Simon bei den Vorlagen 2b und 2c. Ich komme zuerst zur Vorlage 2b: Die Minderheit will auf die ganze Vorlage nicht eintreten, weil Artikel 84 der Bundesverfassung nur den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfasse. Deshalb soll nur der internationale Gütertransitverkehr erfasst werden. Es geht somit einmal mehr um die Auslegung des Begriffs Transitverkehr. Ich verweise auf die Seiten 4407f. der Botschaft. Dort wird festgehalten, was längst bekannt ist, nämlich dass Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung einen generellen Schutzgedanken enthält und jeglichen Verkehr, also auch Ziel- und Quellverkehr, umfasst, soweit dieser das Alpengebiet als Transitverkehr berührt. Auch im noch geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz ist der Binnen-, Import- und Exportverkehr mit Quell- und Zielgebiet Alpen mit eingeschlossen. Aus der Luft gegriffen ist deshalb dieser Beschluss 2b nicht. Und das genau Gleiche gilt für den Bundesbeschluss 2c, welcher das Korrelat zum Bundesbeschluss 2b ist.

Ich wiederhole: Wir sind seitens der FDP-Fraktion für Eintreten auf die Vorlagen und beantragen Ablehnung des Rückweisungsantrages der Minderheit zur Vorlage 1.

Teuscher Franziska (G, BE): Im Jahre 1994 hat die Schweizer Bevölkerung zum Alpenschutzartikel Ja gesagt. Die Stimmbürgerinnen und -bürger haben damit zu einem Projekt mit klarem Zielhorizont Ja gesagt. Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss gemäss Bundesverfassung zehn Jahre nach der Annahme der Volksinitiative, also 2004, abgeschlossen sein. Im Jahre 1999 hat das Parlament im Verkehrsverlagerungsgesetz die Verlagerungsziele zum ersten Mal ausgebremst. Es hat damals beschlossen, dass 2009, zwei Jahre nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, maximal 650 000 Lastwagen unser Land auf der Strasse durchqueren dürfen. Seit knapp einem Jahr sausen die Züge durch den Lötschberg-Basistun-

nel. Doch bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind wir ins Stocken geraten. Im letzten Jahr stagnierte der Güterverkehr auf der Schiene, auf der Strasse wuchs er um rund 10 Prozent.

Nun beraten wir bei der Güterverkehrs vorlage ein Projekt, mit dem das Verlagerungsziel noch einmal um rund zehn Jahre hinausgeschoben werden soll – auf zwei Jahre nach der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels. Diesem Schnecken tempo bei der Güterverlagerung wollen wir Grünen nicht einfach zusehen. Wir verlangen, dass die Verlagerung mit Hochgeschwindigkeit vorangetrieben wird. Wir sind für Eintreten auf die verschiedenen Vorlagen, doch in der Detailberatung müssen wir sie kräftig nachbessern. Nur so können wir dem Willen der Stimmbevölkerung aus dem Jahr 1994 einigermaßen gerecht werden. Wir wehren uns gegen weitere Verzögerungen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Verlagerung spätestens im Jahr 2012 erreicht wird. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es aber auch griffige Instrumente; die Alpentransitbörse muss daher in diesen Vorlagen zwingend umgesetzt werden.

Es braucht auch genügend finanzielle Mittel, um den alpenquerenden Schienengüterverkehr zu fördern und die Verlagerung im Inland voranzutreiben. Wir müssen auch SBB Cargo stärken und die Abbaupläne, wie sie uns die SBB im Frühling präsentiert haben, zurückweisen. Denn sie gefährden die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Wir sind die Verlagerung nicht nur der Stimmbevölkerung schuldig, die sich 1994 dafür ausgesprochen hat. Wir sind die Verlagerung insbesondere auch der Bevölkerung entlang der Transitachsen schuldig. Für die Grünen ist die Gesundheit der Menschen das höchste Gut. Daher dürfen wir die Bevölkerung entlang der Transitachsen nicht noch weitere zehn Jahre in Lärm und Abgasen darben lassen. Die Kantone Tessin und Uri haben deshalb mit ihren Standesinitiativen klar aufgezeigt, dass das Verlagerungsziel spätestens 2012 zu erreichen ist.

Die Verlagerungspolitik ist aber auch für den Klimaschutz zentral. Die neuesten Erkenntnisse der Uno-Expertenkommission zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Schweiz sprechen hier eine klare Sprache. In den kommenden Jahren wird in unserem Land das Risiko von Hochwassern, Erdrutschen und Murgängen weiter steigen. Der Rückzug der Gletscher und das Auftauen des Permafrosts bringen Gefahren für Siedlungen, Verkehrswege und touristische Infrastrukturen, insbesondere im Berggebiet. Die steigende Verkehrslawine und insbesondere die Lastwagenkolonnen sind in der Schweiz für einen grossen Teil des CO2-Ausstosses verantwortlich. Sie bringen unsere Berghänge ins Rutschen und gefährden unsere Strassen und Schienen. Mit Aktionsplänen, viel Geld und Energie versuchen wir heute, etwas gegen den Klimawandel zu unternehmen. Dort, wo es am dringendsten nötig ist, bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im alpenquerenden Verkehr und im Binnenverkehr, will der Bundesrat noch ein bisschen zu- und abwarten. Mit unseren heutigen Beschlüssen zur Verkehrsverlagerung müssen wir dem Bundesrat Beine machen. Wir können es uns nicht leisten, bei der Güterverkehrsverlagerung an Ort zu treten. Hier müssen wir mit Siebenmeilenstiefeln vorwärtschreiten.

Amstutz Adrian (V, BE): Frau Kollegin Teuscher, Sie reden jetzt von Vorwärtsmachen und von Nichtzuwarten. Wir alle wissen, dass die Schienenkapazitäten heute nicht ausreichen. Gehe ich richtig in der Annahme, dass Sie somit auch bereit wären, Schienentransportkapazitäten zugunsten des Güterverkehrs und zulasten des Personenverkehrs freizuschaffen?

Teuscher Franziska (G, BE): Herr Amstutz, wir alle wissen, dass die Kapazitäten auf der Schiene heute begrenzt sind. Deshalb ist es ja auch unser grüner politischer Wille, dass wir sofort alle Zufahrtsstrecken ausbauen, deshalb brauchen wir sofort ZEB 1. Ich hoffe, dass die SVP dann bei ZEB 2, wo es um die Finanzierung der Bahninfrastrukturen für die Zukunft geht, nicht auf die Bremse steht.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Dass so viele Güter kreuz und quer durch ganz Europa, ja durch die ganze Welt transportiert werden, ist anscheinend nicht verhandelbar. Wie die Ware transportiert werden soll, darüber hat unsere Bevölkerung 1994 entschieden. Dank der Einführung der LSVA und dem Ausbau des Schienengüterverkehrs konnte ein Rückgang der Transporte auf der Strasse verzeichnet werden. Dieser Trend hat sich leider wieder umgekehrt; im letzten Jahr haben die Strassenfahrten wieder zugenommen. Die Verlagerungsziele können mit den heutigen Mitteln nicht erreicht werden. Sie sind im Gegenteil in weite Ferne gerückt. Dies spürt ein grosser Teil der Schweizer Bevölkerung täglich hautnah, sei es am Wohnort oder im Stau.

Weder der Ausbau der Bahninfrastruktur noch die LSVA und auch nicht die finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs reichen aus, um das Ziel zu erreichen. Es braucht nun weitere Massnahmen, um den Volkswillen umzusetzen. Alle haben erkannt, dass es nicht nur finanzielle Anreize braucht; es braucht mehr. Nur eine Alpentransitbörse, bei der die Anzahl der Durchfahrten auf der Strasse beschränkt ist, kann die Schweiz vor dem Verkehrszusammenbruch retten und den Willen der Bevölkerung durchsetzen. Es geht hier nicht um Mehreinnahmen für den Bund, sondern um eine Plafonierung der Strassenfahrten und um die Stärkung des Schienengüterverkehrs. Der Bundesrat soll diese Alpentransitbörse nicht auf die lange Bank schieben und vielleicht auf einen Konjunkturrückgang hoffen – dann gehen die Gütertransporte nämlich erfahrungsgemäss automatisch zurück.

Die Verlagerung ist heute, nach der Eröffnung des Lötschbergtunnels, möglich. Die Bahn verfügt auch vor der Eröffnung des Gotthardtunnels über genügend Kapazitäten, um die Verlagerung aufzufangen. Die Alpentransitbörse als Instrument braucht es allerdings zusätzlich dazu. Neben dieser Börse braucht es zur Erreichung der Ziele auch genügend finanzielle Mittel für die Förderung in Form von Betriebsabgeltungen und Infrastrukturbeträgen an den alpenquerenden und den nichtalpenquerenden Schienenverkehr.

Glauben Sie mir, es sind längst nicht nur Umweltschützer, welche nicht mehr länger zusehen können, wie immer grösser werdende Lastwagen durch unser Land rollen, Staus verursachen und die Lebensqualität beeinträchtigen. Ein grosser Teil der Bevölkerung leidet unter gesundheitlichen Problemen wegen Schadstoff- und Lärmemissionen. Geben wir dem Bund die Mittel, geben wir dem Bundesrat die Kompetenz, eine Alpentransitbörse einzuführen. Damit werden die Menschen in diesem Land ernst genommen.

Stimmen Sie dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz mit der Alpentransitbörse und einer ausreichenden finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs zu. Neben dem umweltfreundlichen Schienengüterverkehr wird mit diesem Gesetz auch der Güterverkehr auf dem Wasser gestärkt. Das ist wichtig, gehört doch die Schifffahrt zu den ökologischsten Gütertransportarten und ist vor allem für den Transport von schweren Gütern unverzichtbar. Stimmen Sie also allen diesen Vorlagen zu.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Lachenmeier, Sie geben selber zu, dass sich der Trend zugunsten der Strasse entwickelt hat. Sie geben vor, mit den neuen Tunnels die Lösung zu haben. Ihre Kollegin, Frau Teuscher, hat gesagt, wir müssten deshalb ZEB 1 und ZEB 2 annehmen. Können Sie mir sagen, wo Sie bis zur Einführung der Alpentransitbörse, also in den nächsten zwanzig Jahren, den Verkehr durchleiten wollen? Wollen Sie diesen über den Brenner leiten? Oder was wollen Sie? Bis die neuen Zulaufstrecken gebaut sind, geht es laut Bundesrat genau zwanzig Jahre. Was machen Sie in dieser Zeit?

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die Lötschbergstrecke ist zurzeit nicht ausgelastet; dort können noch einige Gütertransporte durchgeführt werden. Das müssen wir jetzt einmal umsetzen.

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Im Namen der CVP/EVP/glp-Fraktion spreche ich für Eintreten auf die Vorlagen und gegen Rückweisung, und zwar bei allen Vorlagen. Ich möchte mich vor allem zum alpenquerenden Verkehr und zur Vorlage 1 äussern. Offenbar muss man sich jetzt aber zu allen Vorlagen äussern. Ich möchte deshalb noch einen Satz zur Vorlage 2b anfügen, obwohl ich eigentlich damit gerechnet habe, dass wir eine separate Debatte darüber führen werden.

Die Verkehrspolitik ist für unser Land mit seinen Transitachsen eine Schlüsselpolitik, welche Auswirkungen über die Landesgrenzen hinaus hat; das wissen Sie. Durch unsere zentrale Lage mitten in Europa bewegen wir damit auch Europa ein Stück weit und beeinflussen auch die Verkehrspolitik in Europa. Wir haben hier eine Pionierrolle. Wir müssen uns dieser Pionierrolle immer bewusst sein. Das Volk hat das Ziel gesetzt; es heisst Verlagerung – konkret: nur noch 650 000 alpenquerende Camions pro Jahr. Das Volk hat das mehrmals so entschieden. Diese Politik ist auch mit der EU international abgestützt – Stichwort Landverkehrsabkommen.

Nun sagen die Gegner, die Verkehrspolitik, diese Verlagerungspolitik, bringe nichts, sie sei wirkungslos, wir sollten damit aufhören. In der Tat, neueste Zahlen zeigen es: Die LKW-Transitfahrten haben im letzten Jahr, 2007, um rund 7 Prozent zugenommen. Bei der Bahn zeichnet sich auch ein Mehrverkehr ab, aber ein viel geringerer, nämlich nur im Rahmen von 1 bis 3 Prozent. Weil der Verkehr auf der Strasse mehr zugenommen hat als auf der Schiene, bedeutet das eine Veränderung des Modalsplits, das heisst, der Anteil der Strasse hat zugenommen. Gerade deshalb, weil der Zuwachs in die falsche Richtung ging, dürfen wir diese Übung jetzt nicht abbrechen und uns zurücklehnen. Gerade weil die aktuellen Zahlen für die Schiene nicht sehr gut sind, braucht es weiterhin Fördermittel zur Verlagerung. Eine Rückweisung wäre das komplett Falsche.

Zudem wären ohne flankierende Massnahmen für die Verkehrsverlagerung heute noch mehr Lastwagen – das Bundesamt für Verkehr spricht von rund einer halben Million mehr Lastwagen – auf unseren Strassen. Das könnte sich aber wenden. Vergessen wir die europäische Entwicklung nicht: Wir haben hier Anzeichen von Holland, Anzeichen von Deutschland, Anzeichen von Frankreich, auch von Italien, dass es in die andere Richtung gehen könnte. Also sind wir mit Überzeugung für die Verlagerungspolitik, und das nicht nur, weil das Volk das so will, sondern aus echter Überzeugung. Aber fahren wir fort ohne Illusionen.

Sprechen wir jetzt nur noch für die Minderheit unserer Fraktion: Es ist nämlich eine Illusion, zu glauben, wir könnten das Ziel von 650 000 Fahrten bereits im Jahr 2012 erreichen. Wie denn? Wunder können keine vollbracht werden. Dieses Ziel wird erst mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erreichbar sein. Das ist der Quantensprung, der dies ermöglicht, und nichts anderes.

Machen wir uns auch keine Illusionen hinsichtlich der Alpentransitbörse. Ich denke nicht, dass hier die EU zustimmen wird, es sei denn zu einem Preis, den wir dann nicht zu bezahlen bereit sind. Die Version gemäss Ständerat ist deshalb der Minderheit unserer Fraktion lieber als der Antrag der Kommission und diesem vorzuziehen. Wir wollen auch hier, im Parlament, am Schluss wieder entscheiden, ob wir die Börse wollen oder nicht.

Ein Letztes: Zu Beginn der Debatte hat man sich in der Kommission gefragt, ob wir nicht dieses Geld in Kapazitätserweiterungen anstatt in Subventionen investieren sollen. Nun, Bundesrat und Verwaltung konnten uns dann überzeugen, dass vermehrte Investitionen nichts nützen, weil die Gotthardröhre noch nicht fertig ist. Deshalb seien die Mittel als Subventionen für die Schiene, als Anreizmittel zur Verlagerung, vorerst besser eingesetzt. Dennoch müssen wir langfristig umdenken. Subventionen zur Verbilligung des Schienengüterverkehrs können nur ein vorübergehendes Mittel sein; langfristig bringen nur Investitionen etwas.

Zur Vorlage 2b: Hier hat sich die klare Mehrheit der CVP-Fraktion für den 200-Millionen-Kredit über fünf Jahre ausge-



sprochen, weil wir der Meinung sind, dass wir nicht weiterhin nur einseitig den Containerverkehr fördern können, sondern auch den Einzelwagenladungsverkehr fördern müssen. Das ist im Interesse der verladenden Wirtschaft. Ich bitte Sie, hier dem Mehrheitsantrag zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Hochreutener, ich kenne Sie als pragmatischen Politiker. Ich bin auch froh, dass Sie die Problematik aufgezeigt haben. Deshalb war ich doppelt erstaunt: Sie haben gesagt, mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wäre ein Quantensprung vollbracht. Können Sie mir sagen, welche Zufahrtsstrecke für den Tunnel gebaut wurde oder welche noch gebaut wird? Man kann das Problem nicht wie Frau Lachenmeier einfach mit der Erwähnung des Lötschbergtunnels herunterspielen; der hat ja keine Kapazität. Ich sage es nochmals: Sie können es mir vielleicht sagen, ich weiß es nämlich nicht. Ich lasse mich überzeugen, wenn Sie mir eine Lösung hätten, die nicht erst in zwanzig Jahren da ist.

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Herr Giezendanner, es ist immer gefährlich, wenn Sie einen zuerst loben. Dann weiß man, dass dann der Giftpfeil kommt. (*Heiterkeit*) Es ist klar, dass es die Gotthardröhren allein nicht bringen, es kommt auch auf die Zufahrten an; da sind wir uns einig. Aber der Gotthard allein bringt schon etwas, wenn auch noch nicht alles. Aber der richtige Quantensprung findet erst dann statt, wenn wir auch die Zufahrten haben.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI): Je m'exprime au nom du groupe PDC/PEV/PVL, qui soutient pleinement le projet de législation concernant le trafic marchandises tel qu'il ressort des délibérations de la Commission des transports et des télécommunications.

Dans certains points sensibles, la majorité du groupe va soutenir les propositions de minorité qui, à notre avis, améliorent les conditions-cadres pour un vrai transfert des marchandises de la route au rail, soit à l'intérieur du pays, soit dans le transit alpin. En effet, après presque dix ans, le bilan du transfert n'est pas du tout satisfaisant – même le Conseil fédéral doit l'avouer – malgré quelques petites améliorations ponctuelles de la situation, par exemple pendant l'année 2006.

L'objectif constitutionnel et l'objectif de la loi en vigueur depuis 2001 – au maximum 650 000 véhicules routiers lourds à travers les Alpes d'ici à 2009 – restent inatteignables. Au contraire, en 2007 on a constaté une tendance très dangereuse: une diminution du transport sur le rail et une augmentation du transport sur la route. Le nombre total des camions qui passent les Alpes est plus ou moins le même que dans les années 2000 et 2001. Donc le transfert qu'on attendait n'a malheureusement pas eu lieu.

Pour toutes ces raisons, la délégation que je représente a participé activement aux travaux de notre commission avec l'intention d'améliorer le texte de loi et de donner les ressources financières indispensables pour atteindre les objectifs que le peuple et les cantons ont inscrits dans la Constitution fédérale à l'article 84.

En ce qui concerne les points en discussion, le groupe PDC/PEV/PVL est favorable à entrer en matière et s'oppose à la proposition de renvoi. Nous disposons en effet de tout ce qu'il nous faut pour décider. Les propositions de la minorité von Rotz sont en partie inutiles et superflues. Par exemple, la minorité demande la coordination avec la politique européenne. La coordination a déjà été effectuée par l'Accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route dans le premier paquet des accords bilatéraux.

La proposition de la minorité von Rotz demande de définir les objectifs du transfert du trafic marchandises en se fondant sur une vue d'ensemble de la politique suisse des transports. Celle-ci est déjà sur notre table, avec le projet de législation dont on débat aujourd'hui, les rapports qu'on a reçus de l'administration, les procès-verbaux du Conseil des Etats, etc., et enfin le message sur la vue d'ensemble du Fonds pour la réalisation et le financement des projets d'in-

frastrucutre des transports publics que nous sommes en train de discuter en commission. Tous ces documents nous donnent la possibilité de délibérer sur les propositions du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, avec science et conscience.

La minorité von Rotz demande enfin des investissements supplémentaires de l'Union européenne. Pour cela, nous avons deux traités internationaux, l'un avec l'Allemagne, l'autre avec l'Italie, dans lesquels on a réglé les engagements de nos voisins dans leur pays. Par exemple, sur l'axe nord en Allemagne on est déjà en train de planifier et de construire; avec l'Italie, on est en train d'étudier les différentes possibilités de continuation de la NLFA au sud du tunnel du Monte Ceneri. Monsieur Giezendanner le sait, on a voté 23 millions de francs pour l'étude des variantes. Il y a des comités italo-suisses qui sont au travail pour étudier les différentes variantes au sud du tunnel du Monte Ceneri. A ce propos, pour notre groupe, il est important qu'on continue sur ce chemin en portant une attention particulière à l'axe sud. Il faut à tout prix être prêt avec les planifications et le financement des voies d'accès avant que les deux tunnels soient finis, pour ne pas rendre vaine l'importante augmentation des capacités apportées par la NLFA, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Pour résumer, nous allons intervenir sur les différents aspects. Nous allons intervenir ponctuellement sur le projet 2ab; quant au projet 2b, Monsieur Hochreutener vous l'a dit, nous soutenons la majorité qui propose à l'article 1 alinéa 1bis d'augmenter les moyens à disposition pour le trafic combiné non accompagné, le trafic par wagons complets à l'intérieur de notre pays.

Je vous prie donc de suivre nos indications.

Pedrina Fabio (S, TI): Je m'exprime au nom du groupe socialiste en français et en italien pour apporter notre soutien à l'entrée en matière et pour nous distancier de la proposition de renvoi du groupe UDC qui vise, au fond, à renier une politique de transfert efficace.

Depuis des années le peuple suisse demande une politique de transfert du trafic de la route au rail cohérente et substantielle. En 1994, il a inscrit dans la Constitution un article sur la protection des Alpes ainsi que le principe de la redevance sur le trafic des poids lourds lié aux prestations (RPLP). En 1998, il a accepté la RPLP et le Fonds pour la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP). En 2000, il a adopté les mesures d'accompagnement liées à l'Accord bilatéral sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route. Enfin, en 2004, il a rejeté le projet routier de l'initiative Avanti. Les injonctions du peuple aux élus sont ainsi très claires.

Maintenant, l'occasion nous est donnée à tous de les suivre. Pour ce faire, il faut, premièrement, poursuivre essentiellement l'utilisation des instruments déjà appliqués à travers la loi sur le transfert du trafic de 1999; deuxièmement, introduire un nouvel instrument pour faire avancer de manière décisive le transfert; et troisièmement, mettre en place un cadre de financement de l'exercice des infrastructures ferroviaires qui nous permette d'atteindre le plus tôt possible, et non pas dans dix ou vingt ans, le but fixé pour 2004: un maximum de 660 000 poids lourds en transit dans nos Alpes, c'est-à-dire à peu près la moitié du trafic actuel.

Pour atteindre cet objectif, nous avons besoin essentiellement de deux choses: premièrement d'une Bourse du transit alpin. Celle-ci constitue un instrument efficace qui peut être aménagé de façon eurocompatible et financièrement avantageux pour favoriser le transfert du trafic. En effet, il ne faut pas se leurrer: sans mécanismes incitatifs plus efficaces que ceux déjà vus, l'objectif de transfert ne pourra pas être atteint.

L'introduction d'une Bourse du transit alpin peut être favorisée grâce à une concertation avec nos voisins. Pour autant, l'approbation formelle de l'Union européenne ne doit pas être une condition préalable, comme l'exigent le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la minorité Huber. Il serait peu

judicieux de se lier ainsi les mains et de diminuer unilatéralement la marge de manœuvre de la Confédération.

Ensuite, en ce qui concerne les capacités ferroviaires, il faut avant tout souligner que la création d'une Bourse du transit alpin diminuera la nécessité de subventionner l'exploitation du trafic ferroviaire de marchandises, mais augmentera celle de soutenir les infrastructures du rail.

Pour l'essentiel, les capacités actuelles du rail peuvent être augmentées de manière ciblée. En 2007, une étude de CFF Infrastructure a établi qu'environ 4 millions de tonnes de marchandises supplémentaires pourraient être transportées par le rail, grâce à une meilleure répartition dans le temps du trafic généré par une différenciation du prix du sillon. Une autre tranche de 4 millions de tonnes pourrait être mise en charge moyennant un investissement de seulement 90 millions de francs dans l'amélioration de l'accès au Saint-Gothard. Ce total de 8 millions de tonnes nets est ce dont nous avons besoin pour transférer la moitié des 14 millions de tonnes qui circulent actuellement sur la route à travers les Alpes.

Ainsi, la Suisse n'est nullement tenue d'attendre l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard pour mettre en place une planification ambitieuse en matière de transfert de marchandises de la route au rail. 2012 est ainsi une échéance faisable. C'est exactement le motif pour lequel tant les Parlements que les gouvernements des cantons du Tessin et d'Uri, concernés au premier chef, se sont prononcés contre le fait de fixer comme délai 2019, car ils considèrent cela comme dangereux.

Veniamo alla lingua di Dante. Affinché rimanga agli atti voglio esordire ricordando che l'articolo 84 e l'articolo 182 della Costituzione federale danno al Consiglio federale non solo la competenza ma anche l'obbligo di attuare i postulati dell'articolo costituzionale sulla protezione dello spazio alpino, riservate evidentemente le competenze budgetarie del Parlamento.

La via scelta dal Consiglio federale con questa nuova legge contempla l'elevato rischio di offrire al Parlamento la possibilità di sabotare nei fatti quanto voluto dal popolo. La competenza del Consiglio federale di chiedere l'introduzione della borsa dei transiti alpini per esempio gli è già data dalla Costituzione. Se alla fine di questo esercizio il Parlamento non seguirà quella volontà popolare più volte espressa, rendendo inoffensiva questa legge, si porrà un gravoso quesito di costituzionalità, a sapere, come fare in modo che quanto voluto e ribadito dal popolo non venga messo in naftalina da un Parlamento dominato da altri interessi.

Oggi la politica di trasferimento necessita di un colpo di reni per uscire dalle secche della stagnazione. O si preme la curva dei bisonti della strada verso decisamente ed a breve il basso o saremo presto vittime di un ulteriore incremento ingestibile – e il raddoppio della galleria del Gottardo ringrazierebbe. La borsa dei transiti alpini appare quale nuovo promettente strumento, che dobbiamo introdurre a breve, adottando nel contempo le necessarie attuabili misure volte da un lato a migliorare lo sfruttamento della capacità di trasporto, in particolare attraverso i prezzi di traccia, e dall'altro a realizzare quei modesti investimenti sulle rampe del Gottardo, che messe assieme ci mettono a disposizione, da qui al 2012, oltre 8 milioni di tonnellate nette supplementari nel traffico ferroviario transalpino. E proprio quel che occorre per dimezzare i transiti su strada e per non rimandare sine die il perseguitamento dell'obiettivo di trasferimento.

Che in questi tempi i due cantoni maggiormente colpiti dal traffico, Uri e Ticino, abbiano mandato un inequivocabile segnale in tal senso deve farvi riflettere. La salute e la qualità di vita non solo dei ticinesi e degli urani ma di tutti coloro che risiedono lungo gli assi di traffico stradale in Svizzera meritano nuovi atti concreti nella politica di trasferimento. Oggi si decide soprattutto se questi atti li vogliamo. In caso contrario il sabotaggio della volontà popolare sarà cosa fatta.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Vor uns liegt eine für die Verlagerungspolitik zentrale Vorlage. Sie löst das befristete Verkehrsverlagerungsgesetz ab und sichert damit die bisherige

Unterstützung. Sie soll aber auch neue Instrumente schaffen. Kein anderes Politikziel ist vom Volk so konsequent und über so viele Jahre hinweg unterstützt worden wie die Verlagerungspolitik. Was als Werbespruch der SBB begonnen hat, ist längst ein europaweit bewundertes politisches Programm: «für Güter die Bahn». Ich lehne mich wohl nicht zu weit aus dem Fenster, wenn ich behaupte: Auch eine Abstimmung über die Einführung einer Alpentransitbörse würden wir heute gewinnen.

Die Verlagerungspolitik konkret umzusetzen ist allerdings kein Zuckerschlecken. Das sehen wir bei den Zahlen. Zwischen 2001 und 2006 konnten die Fahrten von 1,4 auf 1,2 Millionen pro Jahr klar gesenkt werden. Hingegen sind sie bereits im Jahr 2007 wieder um 7 Prozent gestiegen. Die Erhöhung der LSVA auf 2008 hat noch nicht den gewünschten Effekt erbracht, weil – das ist wahrscheinlich der Hauptgrund – die Euro-3-Norm-Fahrzeuge wieder eine Sonderregelung erhalten haben. Jede Abweichung vom LSVA-Kurs wirft uns in der Verlagerungspolitik zurück. Erlauben Sie mir diese Klammerbemerkung: Deshalb sind wir auch sehr froh, dass der Bundesrat auf Erpressungsversuche der Astag nicht eingetreten ist.

Die Zahlen zeigen aber auch die Erfolge der Verlagerungspolitik. Hätten wir nämlich diese Politik nicht, die wir in den letzten Jahren umgesetzt haben, so würden rund 500 000 Lastwagen mehr durch den Gotthard fahren, und wir hätten nicht diesen hervorragenden, europaweit unerreichten Modalsplit, nach dem 64 Prozent der Güter mit der Bahn transportiert werden. Fazit: Wir haben schon einiges erreicht, aber noch nichts gesichert. Wir haben zwar einiges erreicht, sind aber noch längst nicht am Ziel.

Nur schon um das Erreichte zu sichern, braucht es enorme Anstrengungen. Um das Ziel von 650 000 Fahrten, wie es dem Volk versprochen ist, zu erreichen, braucht es da noch viel mehr. Die SP fordert deshalb im Verbund mit der Alpen-Initiative, dass wir in der Verlagerungspolitik einen Zucken zulegen und etwas mehr Kohle in die Maschine werfen. Wir fordern erstens die rasche Einführung der Alpentransitbörse, des Herzstückes einer zukunftsfähigen Verlagerungspolitik; wir fordern zweitens das Festhalten am Verlagerungsziel 2012, um gegenüber der EU den nötigen Druck aufrechterhalten zu können; wir fordern drittens einen grösseren Zahlungsrahmen; und wir fordern viertens rasche und gezielte Infrastrukturausbauten, um die Trassenkapazitäten kurzfristig zu erhöhen.

Wir fühlen uns bei diesen Forderungen breit unterstützt, einerseits von den hauptbetroffenen Standortkantonen Uri und Tessin, die diese Forderungen mittragen, andererseits aber vor allem von der Bevölkerung, die in einer Umfrage zu 73 Prozent gesagt hat, dass sie mehr Massnahmen für die Verlagerungspolitik will. Wenn das Parlament in einem Dossier einen klaren Auftrag vom Volk hat, dann in der Verlagerungspolitik. Und wenn Sie, wie die SP, den Umweltschutz und die Gesundheit der Menschen ernst nehmen, stimmen Sie für Eintreten, lehnen die Rückweisung ab und stimmen für jene Anträge, die mehr Güter auf die Bahn bringen.

Binder Max (V, ZH): Das Votum von Frau Fehr Jacqueline war sehr typisch. Sie hat gesagt: Mehr Kohle in die Maschine, und dann läuft sie schon. Ich sage: Mehr Kohle in die Maschine, auch wenn sie ohne Wirkung verbrennt. Die linksgrüne Verlagerungspolitik ist, mindestens was die Zielerreichung in Bezug auf den Zeitpunkt anbetrifft, kläglich gescheitert. Das angestrebte Ziel wurde ganz eindeutig nicht erreicht. Das sagt auch der Bundesrat in seiner Botschaft. Das Ziel 2004 wurde nicht erreicht.

Die heute zur Beratung vorliegende Vorlage beruht und basiert auch weiterhin auf einem Irrtum. Es ist ein Irrtum, der darauf aufbaut, dass man viel Fördergeld für Transporte ausgibt, doch es gibt gar keine Kapazität, um diese Transporte auszuführen, das heißt keine verfügbaren Trassen. Transportmengen sind vorhanden, der Wille der Transporte, der verladenden Wirtschaft, ist vorhanden – ich habe kürzlich einen Besuch bei Swissterminal AG in Basel ge-



macht –, aber es fehlen die Kapazitäten. Es fehlen die Schienen, es fehlen die Möglichkeiten. Die heute vorliegende Vorlage basiert auf einigen Schwerpunkten. Man will weiterhin am Verlagerungsziel festhalten. Meiner Meinung nach haben wir das in der Verfassung nicht festgeschrieben. Ich habe die Zahl 650 000 in der Verfassung mindestens nicht gefunden. Die Zielerreichung soll neu definiert werden, und zwar auf zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und damit voraussichtlich auf 2019. Wir wollen hoffen, dass mindestens das vielleicht eintrifft. Und als Zwischenziel definiert man für 2011: weniger als eine Million Fahrten. Sie werden auch diese Ziele – und das sagen wir heute mit Überzeugung – nicht erreichen. Grundlage dafür soll die Alpentransitbörse sein. Hier sage ich Ihnen: Die SVP wird die Einführung der Alpentransitbörse ganz klar ablehnen. Damit gefährden wir letztlich auch unseren eigenen Binnenverkehr. Auch die Rola soll weiter gefördert werden – allerdings, und das wird ehrlicherweise zugegeben, mit Blick auf die Einführung der Alpentransitbörse und unter der Prämisse, dass die freie Wahl des Verkehrsträgers weiterhin gewahrt bleibt –, obwohl sie, das wissen wir auch, weniger effizient ist als der unbegleitete Verkehr. Im kombinierten Verkehr ist der Split heute der, dass etwa 85 Prozent unbegleitet und etwa 15 Prozent auf der Rola verkehren. Auf der Rola werden 30 Prozent unnötiges Gewicht transportiert, nämlich der Motor bzw. der Lastwagen selber, obwohl das eigentlich keine wirtschaftliche Wertschöpfung ergibt. Damit binden Sie 30 Prozent der Gewichtskapazitäten, die Sie nützlich verwenden könnten, für den Transport von unnötigem Gewicht.

In der Botschaft wird von 400 000 Stellplätzen gesprochen. Der ehemalige Direktor der BLS, Herr Mathias Tromp, ein Verfechter des kombinierten Verkehrs, sagt ganz eindeutig: Die Rola ist ein sinnvolles Ergänzungsprodukt, aber 400 000 Stellplätze stören die Konzeption der Verlagerung, ja gefährdeten sie sogar, indem andere Verkehre verdrängt würden. Die Rola sei in diesem Ausmass auch gar nicht gefragt. Ich kann Ihnen sagen, dass das zutrifft. Ich bin auch schon einmal mit einem Rola-Zug von Weil am Rhein nach Domodossola gefahren. In Domodossola überfahren Sie die Weiche beim «posto uno», bei der Einfahrt in den Bahnhof, immer noch mit zehn Stundenkilometern. Nur mit zehn Stundenkilometern können Sie diese Weiche überfahren. Wie wollen Sie da noch viel mehr Kapazität einbauen? Also: Die Rola als Ergänzungsprodukt, ja, aber Herr Tromp sagt auch, im Maximum seien das etwa 200 000 Stellplätze.

Übrigens: Wenn Sie die Rola-Züge anschauen, sehen Sie, dass sie selten voll besetzt sind. Meistens fehlen noch vier bis fünf Wagen, und zuhinterst kommt noch der einsame letzte, weil er den Zug noch stabilisieren muss. Für uns ist klar, dass wir diese Rola eigentlich nicht weiter fördern wollen, weil das Produkt in diesem Mass gar nicht nachgefragt wird.

Zu den 650 000 Fahrten: Letztes Jahr hatten wir 1,3 Millionen Fahrten – eine Zunahme von 7 Prozent gegenüber 2006. Wie sieht es jetzt aus? Im ersten Semester dieses Jahres, das heisst bis zum 31. Juli 2008, hatten wir bereits 666 000 Fahrten – eine Zunahme von etwa 3,8 Prozent gegenüber der vergleichbaren Periode im Jahre 2007. Was würde das bedeuten? Wir hätten das Kontingent von 650 000 Fahrten bereits im ersten halben Jahr erschöpft. Wir sind überzeugt: Weil diese Vorlage auf dem gleichen Irrtum, nämlich diesem Mengenziel, beruht und nicht auf wirtschaftlichen Annahmen und Kriterien, weil sie die Branche nicht berücksichtigt, weil die verladende Wirtschaft und auch das Transportgewerbe wenig einbezogen sind, hält diese Vorlage nicht, was sie verspricht. Und deshalb werden wir dereinst wieder hier sein und sagen können: Das Ziel wurde nicht erreicht! Ich glaube, das ist angesichts dessen, was wir heute wissen, keine gewagte Aussage. Deshalb weisen wir diese Vorlage zurück, und, Herr Häggerle, Sie können vielleicht in einem, vielleicht in anderthalb Punkten sagen, dass wir uns etwas widersprechen. Aber im Gesamten, muss ich Ihnen sagen, ist der Ansatz richtig, diese Vorlage zurückzuweisen. Ich gebe Ihnen Recht, dass wir in der Detailbera-

tung einen Antrag gestellt haben, der auch in Richtung wirtschaftliches Denken geht und das Mengenziel nicht mehr in dieser harten Form verfolgen will.

Zum Verfahren möchte ich hier nichts sagen. Es zielt sich nicht für einen ehemaligen Ratspräsidenten, dem aktuellen Präsidenten Noten zu erteilen. Ich sage Ihnen einfach nur: Wir werden die Minderheitsanträge von Rotz auf Rückweisung der ersten Vorlage und die Nichteintretensanträge der Minderheit Schenk Simon zu den Vorlagen 2b und 2c unterstützen. Und selbstverständlich werden wir den Antrag der Minderheit Pedrina, also den Bundesbeschluss 2abis, ablehnen.

Amstutz Adrian (V, BE): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin Präsident der Astag Schweiz und habe in diesem Zusammenhang eine Bemerkung an Frau Kollegin Jacqueline Fehr, wenn sie im Saal ist. Ich wehre und verwahre mich in aller Form gegen den Vorwurf der Erpressung. Das ist eine bösartige und dumme Unterstellung, die Sie bitte zurücknehmen.

Ich komme zur Sache: Alle Vorrednerinnen und Vorredner, welche die Vorlage so, wie sie jetzt steht, unterstützen, reden dem Volkeswillen das Wort. Ich habe mich bemüht, die Abstimmungsvorlage noch einmal hervorzunehmen. Sie ist hier, und treffender hätte Lukas Zbinden in seiner Illustration nicht darstellen können, was damals die Abstimmungsfrage war, nämlich der Transit zwischen Grenze und Grenze. Sie sehen hier die Zollschanze, Sie sehen hier den Wegweiser, wo der ausländische Lastwagen an der Grenze auf die Bahn verwiesen wird. Und im ganzen Abstimmungstext ist auch nichts anderes zu lesen. Wenn Sie schon auf die Umsetzung pochen, da steht z. B.: «Sie will den alpenquerenden Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze nur noch auf der Schiene zulassen» – nichts von Ausdehnung in der Fläche, wie Sie das jetzt vorschlagen, und nichts von Ausdehnung auf den Import- und Exportgüterverkehr! Ebenso ist klar festgehalten, dass der grosse binnenschweizerische Verkehr sowie der Import- und Exportverkehr nicht betroffen wären. Was Sie hier erfinden, ist eine neue Vorlage. Wenn Sie das wollen, dann gehen Sie damit vors Volk. Ich bitte um Rückweisung.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Diese Vorlage ist ein Beitrag zur Verlagerungspolitik. Die Verlagerungspolitik ist erstmals 1994 durch den Alpenschutzartikel mit einem konkreten Ziel versehen worden. Die Verlagerungspolitik begann jedoch eigentlich erst im Jahre 2001 zu greifen, weil wir erst dann erste Instrumente für die Umsetzung zur Verfügung hatten, insbesondere die LSVA. Die Berechnungen zur Frage, ob die Verlagerung nun erfolgreich sei oder nicht, setzen zum Teil zu Unrecht zehn oder fünf Jahre vor 2001 ein. Das Stichjahr muss das Jahr 2001 sein, weil wir ab diesem Zeitpunkt die Massnahmen hatten. Insgesamt können wir sehen, dass der Anteil des Güterverkehrs auf der Strasse ab diesem Zeitpunkt rückläufig gewesen ist – auch wenn hinzufügen ist, das ist ja klar, dass wir weit vom formulierten Verlagerungsziel von 650 000 Transitfahrten entfernt sind. Da hat Herr Hochreutener wahrscheinlich schon Recht: Der entscheidende Quantensprung wird die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels sein. Was ich aber auch festhalten will: Hätten wir all die Massnahmen, die wir bis jetzt ergriffen haben, nicht umgesetzt, dann hätten wir etwa 500 000 Lastwagen-Transitfahrten durch die Schweiz mehr. Sie können auch sehen, welche Zunahme von Strassenverkehr sich in Österreich ergeben hat, welches nicht die gleichen Massnahmen zur Verfügung hatte, wie wir sie haben.

Die Zielerreichung muss also auch an den Instrumenten gemessen werden, die wir zur Verfügung haben. Es gibt viele Instrumente, die wir halt nicht zur Verfügung haben, insbesondere nicht die Schlagbäume an den Grenzen: Es wurde jetzt zum Teil gerade wieder nur mit dem Transitverkehr von Grenze zu Grenze argumentiert. Aber wir leben in einer Zeit – Sie haben die bilateralen Abkommen mit der EU genannt –, in der wir an den Grenzen nicht einfach Schlagbäume gegenüber dem Transitverkehr errichten können.

Oder wenn ich an ein anderes Instrument denke, die LSVA: Sie ist noch nicht vollständig umgesetzt worden – noch nicht so, wie es damals in der Abstimmung beschlossen wurde. Es gab eine Verlängerung wegen der Euro-3-Norm. Im Übrigen sind jetzt noch einige Rechtsmittel gegen die vollständige Umsetzung der LSVA hängig. Das heisst, sie ist noch nicht umgesetzt; sie konnte also auch noch nicht greifen. Was wir hier in diesem Gesetz vorschlagen, ist ein Massnahmenbündel. Man kann die Verlagerung nicht mit einer einzigen Massnahme herbeiführen. Die Förderung der Rola, die Förderung des UKV, die Effizienz der Mittel sollen sukzessive zunehmen. Das heisst, dass die Subventionen sukzessive abgebaut werden sollen; es soll auf mehr Ladungen diffundiert werden.

Ein Instrument, das wir Ihnen im Gesetz vorschlagen wollen, ist die Alpentransitbörse. Sie wurde als planwirtschaftliches Instrument gegeisselt. Sie ist in unseren Augen eben gerade ein marktwirtschaftliches Instrument – ein Instrument, das beispielsweise beim Stromtransit durch die Europäische Union auch genutzt wird, und zwar mit Erfolg. Bitte sträuben Sie sich nicht schon jetzt gegen die Idee, die ja noch nicht im Detail und ausgängen vorliegt. Der Ständerat beispielsweise verlangt ja, dass er zu diesem Gesetz noch das letzte Wort habe. Das ist eine Differenz zwischen den beiden Räten.

Wir schlagen Ihnen auch kleinere Anpassungen des Transpreissystems vor. Wir bitten Sie nachher, in der Detailberatung auf diese Massnahmen einzugehen. Ich möchte einfach sagen, dass die Verlagerung nicht ein Ziel ist, das entweder erreicht oder nicht erreicht werden kann, das man mit einem Zauberstab von einem Tag auf den anderen erreichen kann, sondern es ist ein stetiges Ringen, ein stetiger Prozess. Ich verstehe nicht ganz, warum all diejenigen, die jetzt bemängeln, dass wir das Ziel von 1994 noch nicht erreicht haben und es in ganz kurzer Zeit auch nicht erreichen werden, das triumphierend festhalten und sagen, deswegen müsse man auf diese Vorlage nicht eintreten. Je mehr Sie bemängeln, dass wir das Ziel noch nicht erreicht haben, desto eher müssten Sie ja auf diese Vorlage eintreten – vielleicht sie verbessern, dagegen habe ich gar nichts. Aber ich verstehe nicht, warum man sich nihilistisch gewissermassen darob freut, dass das Ziel noch nicht so erreicht ist, wie wir es alle gern hätten, und sich jetzt gleichzeitig scheut, konkret gesetzgeberisch tätig zu werden.

Insofern bitte ich Sie, jetzt einzutreten und dann zu zeigen, wo Sie unter Umständen Verbesserungen anbringen wollen.

Binder Max (V, ZH): Herr Bundesrat, Sie haben vorhin gesagt, Sie verstanden nicht, weshalb man nicht eintreten wolle. Können Sie mir sagen, wer einen Nichteintretensantrag gestellt hat?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wissen Sie, nicht eintreten oder zurückweisen, das ist kein grosser Unterschied.

Rime Jean-François (V, FR): Monsieur le conseiller fédéral, vous nous avez cité des chiffres concernant l'évolution du transit à travers les Alpes. Mais est-ce que vous ne pensez pas que la seule fois où le transit des poids lourds a vraiment diminué, c'est quand on a augmenté le tonnage maximal de 28 à 40 tonnes, une mesure à laquelle vous étiez d'ailleurs opposé?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich war überhaupt nicht «opposé» gegenüber dieser Massnahme. Sie war ja Teil des Inhalts des damaligen Paketes: Wir haben die 40-Tonnen-Limite eingeführt und haben im Gegenzug die Zustimmung zur LSVA und zum ganzen Verkehrsdossier erhalten. Die Einführung der 40-Tonnen-Limite hat natürlich zunächst einmal eine Optimierung der Transporteffizienz gebracht. Das haben wir vor der Abstimmung ja ausdrücklich so vorhergesagt. Allerdings ist das eine Optimierung, die in einiger Zeit ihre maximale Wirkung erreicht haben wird. Der Effekt, der sich am Anfang tatsächlich eingestellt hat, lässt jetzt nach.

Das ist sicher eine Mitursache – nicht die einzige Ursache – dafür, dass in diesem Jahr die Zahlen wieder rückläufig sind.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich gestatte mir drei Bemerkungen zur Hauptvorlage:

1. Zur Zahl von 650 000 verbleibenden Lastwagenfahrten im Alpentransit: Diese Zahl ergibt sich direkt aus dem Verfassungssatzartikel, aus dem Alpenschutzartikel. Sie ist nicht irgendwie erfunden worden, sondern sie ergibt sich aus diesem Artikel. Sie wurde im Verkehrsverlagerungsgesetz so festgelegt, damit der Alpenschutzartikel europäkompatibel umgesetzt werden kann. Diese Diskussion hat aber vor ungefähr zehn Jahren stattgefunden. Ich bin erstaunt, dass man sich heute wieder auf diese Zahl kapriziert.

2. Es trifft zu, dass der Begriff «von Grenze zu Grenze» im Verfassungssatzartikel vorkommt. Warum ist das so? Das ist so, weil der Verfassungssatzartikel konzipiert, die Initiative lanciert wurde, lange bevor es irgendwelche bilaterale Abkommen mit der EU gab; damals gab es so etwas gar nicht. Viele schweizerische Gesetze mussten eben im Laufe des europäischen Integrationsprozesses bzw. der bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU europäkompatibel gemacht werden.

3. Ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger für seine Ausführungen danken. Es ist schon paradox, dass wir, wenn wir die Ziele nicht erreichen, die nicht wir uns gesetzt haben, sondern die wir vom Volk bekommen haben, den Kopf in den Sand stecken und sagen sollten: Dann machen wir halt nichts mehr. Das Gegenteil ist richtig. Wenn die Ziele nicht erreicht werden, müssen wir doch die Instrumente einführen, von denen wir erwarten, dass sie wirksam sind. Das ist doch die Logik; es ist nicht logisch zu sagen: Wenn wir die Ziele nicht erreichen, machen wir nichts mehr und weisen die Vorlage zurück.

Noch zwei Bemerkungen zu den Vorlagen 2b und 2c. Zuerst zur Vorlage 2b: Die Verkehrsverlagerung ist ganz eindeutig ein übergeordneter Auftrag, den wir haben. Der Ständerat ist diesem übergeordneten Auftrag gefolgt und hat diesen Beschluss neu in die Vorlage aufgenommen. Warum? Die Bevölkerung, die Umwelt usw. sind doch nicht nur auf den Transitachsen vom Lastwagenverkehr betroffen, sondern flächendeckend. Deshalb soll diese Verlagerung auch in der Fläche stattfinden können und sich nicht allein auf die Transitachsen konzentrieren. Frau Huber hat es völlig richtig gesagt: Der Schutzgedanke ist ein genereller Schutzgedanke, und der fokussiert sich nicht nur auf ein Gebiet.

Genau das Gleiche gilt für die Vorlage 2c zu den Schmalspurlinien. Es gibt Schmalspurbahnen, die in ihrem Gebiet genau die gleiche Funktion wie die SBB haben. Sie haben genau die gleichen Aufgaben, führen ebenfalls Gütertransporte durch, und dort ist die Verlagerung genauso wichtig wie andernorts. Was der Ständerat gemacht hat, ist nichts als logisch.

Ich bitte Sie darum, später dann auch auf diese beiden Vorlagen einzutreten.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Je reviens sur les propositions de minorité de non-entrée en matière et de renvoi. Si j'ai développé tout à l'heure, au nom de la commission, les raisons de rejeter la proposition de renvoi soutenue par la minorité von Rotz, il s'agit surtout, comme vous l'avez peut-être entendu, d'une question de non-discrimination des camions étrangers et suisses – l'attitude contraire ne serait pas admise par l'Union européenne. J'ai développé ce sujet-là et, pour ce chapitre, il n'y a pas de problème d'entrée en matière. Donc, il faut rejeter nettement la proposition de renvoi de la minorité.

En revanche, nous n'avons pas abordé la proposition de non-entrée en matière de la minorité Schenk Simon au chapitre 2b, pour les marchandises ne traversant pas les Alpes. Et là, il y a lieu de dire que notre commission l'a largement rejetée, par 14 voix contre 7. La commission a estimé que le trafic de marchandises de surface, l'import-export, était lié avec les objectifs de trafic à travers les Alpes. Ce chapitre 2b est donc nécessaire. Le Conseil fédéral avait décidé de ne

plus subventionner le trafic intérieur. Par contre, le Conseil des Etats a donné le mandat politique au Conseil fédéral de mettre en oeuvre le soutien du trafic interne de marchandises avec un montant de 100 millions de francs pour les années 2011 à 2015.

Comme nous l'avons vu tout à l'heure, le système de subventionnement du prix du sillon n'est pas encourageant, car il dilue l'aperçu des effets des moyens injectés dans le système. Avec le subventionnement du prix du sillon, on arrose sans discernement, que l'activité soit rentable ou non, ce qui est démotivant pour la recherche de performances nécessaires dans le trafic ferroviaire. Il est beaucoup plus valable de procéder à des subventionnements ciblés en commandant certains trafics nationaux d'importation et d'exportation. Il s'agit de savoir où va l'argent investi.

Donc, je vous demande clairement de rejeter la proposition de non-entrée en matière de la minorité au projet 2b.

Pour le projet 2c, concernant les lignes à voie étroite, il s'agit d'entrer en matière ne serait-ce que pour qu'une équité de traitement soit appliquée entre ces chemins de fer à voie étroite. Il s'agit notamment des Chemins de fer rhétiques et d'autres installations de ce type dans le pays.

Je vous demande d'entrer en matière, comme l'a fait la commission dans une proportion de plus de deux contre un. Ensuite, je vous demande de suivre, comme la majorité de la commission, la décision du Conseil des Etats, qui prévoit d'allouer un crédit de 6 millions de francs par année à cet effet.

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

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

Le président (Bugnon André, président): Nous votons d'abord sur la proposition de renvoi de la minorité von Rotz.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/980)

Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen
Dagegen ... 124 Stimmen

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Brélaz, Lachenmeier, Pedrina)

Abs. 2

Streichen

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Teuscher, Brélaz, Lachenmeier, Pedrina)

A1. 2

Biffer

Teuscher Franziska (G, BE): Ich beantrage Ihnen, bei Artikel 1 Absatz 2 zu streichen. Er ist zweideutig und widersprüchlich und führt zu einer Erschwerung der Umsetzung des Alpenschutzes. Ich bitte Sie alle, einmal die Absätze 1 und 2 des Zweckartikels genau zu studieren. In Absatz 1 wird festgehalten, dass der alpenquerende Güterverkehr auf nachhaltige Weise auf die Schiene verlagert werden soll. In Absatz 2 wird das dann relativiert. Es wird gesagt, dass zwischen den Verkehrsträgern «ein ökologisch ausgewogenes und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Verhältnis bestehen» soll. Damit wird die Güterverkehrsverlagerung relativiert, was in der Bundesverfassung im Alpenschutzartikel nicht vorgesehen ist.

Was heisst denn schon im Bereich Verkehr «den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend»? Geht es da um die wirtschaftlichen Bedürfnisse einzelner Betriebe oder eines ganzen Gewerbes, oder geht es da um die längerfristigen wirtschaftlichen Bedürfnisse der Schweiz? Werden in die wirtschaftlichen Überlegungen nur die direkten Kosten eingerechnet, oder geht es da auch um die externen Kosten, welche der Verkehr an Umwelt, Gesundheit, Klima und Gebäuden verursacht? Das ist doch einer der Knack- und Streitpunkte bei der Verlagerung, wenn wir die wirtschaftlichen Aspekte ins Zentrum stellen. Damit kann Absatz 2 dann auch von den Gegnern der Güterverkehrsverlagerung missbraucht werden, um diese so, wie sie vom Volk 1994 beschlossen wurde, zu torpedieren.

Die hier aufgeworfenen Fragen zeigen, dass Absatz 2 mehr verwirrt als klärt, und noch mehr Verwirrung bei der Güterverkehrsverlagerung sollten wir nicht schaffen; wir haben hier bereits einige Baustellen. Absatz 1 sagt klar aus, worum es geht: Es geht um die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, und die soll nachhaltig, also in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft, erfolgen.

Mein Minderheitsantrag ist ganz im Sinn derjenigen unter Ihnen, die immer wieder schlanke Gesetze verlangen. Streichen wir Absatz 2, weil er nicht klärt, sondern verwirrt; entschlacken wir mit der Streichung das Güterverkehrsverlagerungsgesetz!

Pedrina Fabio (S, TI): Ich möchte mich im Namen der SP-Fraktion zu Artikel 1 äussern und möchte hervorheben, dass in der Botschaft auf Seite 110 dieser Artikel 1 erläutert ist. In Absatz 1 wird, anders als in dem dieser Bestimmung zugrunde liegenden Artikel in der Bundesverfassung, das Wort «nachhaltig» eingefügt. Das ist gut. Nachhaltig bedeutet nach allgemeiner Lehre einen dauerhaften Ausgleich zwischen Anliegen von Wirtschaft, Gesellschaft und Ökologie. Nun wird das in Absatz 2 auf Wirtschaft und Ökologie eingeschränkt. Aber es ist noch Folgendes zu erwähnen: Gemäss Botschaft beinhaltet Absatz 2, dass die Kosten, auch externe, und die gegebenen Kapazitäten berücksichtigt werden müssen. Wenn «gegebene Kapazitäten» heissen würde, dass man die Bahnzulaufstrecken nicht ausbaut, sondern den alpenquerenden Verkehr über die Strasse führt, die man – ich erwähne als Beispiel die zweite Röhre am Gotthard – weiterhin ausbaut, dann ginge das einfach nicht. Das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten ist sakrosankt. Der Verlagerungsauftrag der Bundesverfassung beinhaltet auch den Auftrag, die nötigen Schienenkapazitäten bereitzustellen.

Ich bitte Sie somit, diesen verwirrenden Absatz zu streichen, also der Minderheit zu folgen.

Brélaz Daniel (G, VD): Le groupe des Verts soutient la proposition de la minorité Teuscher pour les raisons suivantes. Tout d'abord, dans le mandat constitutionnel qui a été donné par le peuple et les cantons suite à une initiative populaire, les notions de la conformité aux besoins de l'économie, sur

lesquels je reviendrai, n'existent pas. Il y a ici un objectif clair de transfert de la route au rail.

Puis, que veut dire la phrase: «conformes aux besoins de l'économie»? Cette phrase va plus loin que celle qui dirait: «tenir compte des besoins de l'économie», parce que être «conformes», cela implique vraiment le fait de satisfaire tous les besoins de l'économie. Dans cette optique, il est malheureux de laisser des phrases comme celle-ci dans les buts d'une loi, parce que je crois savoir – c'est en tout cas ce qui est apparu au Conseil des Etats et en commission du Conseil national – que nous examinons simplement le principe d'une Bourse du transit alpin.

Une Bourse du transit alpin permet à l'économie de déterminer elle-même qui est prioritaire, qui est prêt à payer le plus pour passer, mais ce n'est pas la conformité aux besoins de l'économie. La conformité aux besoins de l'économie, c'est que tout puisse passer, c'est-à-dire que l'on nie même l'existence de l'article constitutionnel. Je ne sais pas comment une telle rédaction a pu survivre dans la pensée des auteurs. Pour le groupe des Verts, il s'agit manifestement d'éliminer cette scorie qui, certes, n'a pas une très grande importance puisque les buts de la loi sont parfois un peu théoriques, mais qui pourrait être resservie à de très nombreuses reprises dans l'application.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ihnen wird allen klar sein, warum die Minderheit Teuscher Absatz 2 streichen will. Es ist völlig klar, dass den Grünen und der SP bekannt ist, dass man mit diesem Artikel natürlich die Transitbörse sabotieren würde; er ist ein klarer Stolperstein für die Transitbörse. Absatz 2 sagt nämlich, dass «ein ökologisch ausgewogenes und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Verhältnis» zu schaffen ist. Diese Forderung ist ja eigentlich sehr sinnvoll. Wenn man die Wirtschaft und die Ökologie miteinander in Einklang brächte, wäre das ja sehr sinnvoll. Dieser Absatz hat also seine Berechtigung. Die Minderheit weiss aber natürlich, dass in der Ökobilanz zum Beispiel die rollende Landstrasse (Rola) gegenüber dem 40-Tonnen-Lastwagen, der die Schweiz durchquert, an zweiter Stelle ist. Die Rola ist weniger umweltfreundlich als der Lastwagen, der auf der Strasse fährt, das weiss man; dies deshalb, weil bei der Rola die Bahnwagen gezogen und leere Lastwagen transportiert werden. Sie wissen, dass die Rola im Maximum eine Nettofracht von 480 Tonnen transportiert, während es demgegenüber beim unbemannten Verkehr rund 1000 Tonnen sind.

Ich bitte Sie also dringend, den Antrag der Minderheit Teuscher abzulehnen. Es ist, wie gesagt, ökologisch und ökonomisch sinnvoll, und das ist hier niedergeschrieben – diese Pflicht haben wir doch, auch im Transitverkehr!

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wir befinden uns jetzt noch bei der Formulierung des Zweckes des gesamten Gesetzes. Da bitte ich eigentlich alle Seiten, nicht allzu viel hineinzuinterpretieren. Wir wollten mit Absatz 2 lediglich den Grundsatz der Nachhaltigkeit etwas verdeutlichen. Unter keinen Umständen ist Absatz 2, wie Herr Giezendanner jetzt vermutet hat, die eigentliche Grundlage für die Alpentransitbörse; wir kommen nachher noch zu dieser Börse. Ich habe einfach ein bisschen das Gefühl, dass Sie hier ein Schreckgespenst sehen. Zu Unrecht, denn man könnte mit der Börse nämlich durchaus viele Anliegen, die Sie selber vertreten, regeln – gerade die Bevorzugung des Binnenverkehrs oder des eiligen Verkehrs. Wir können uns nachher noch darüber unterhalten. Ich bitte Sie einfach, bei der Börse nicht nur schwarzzusehen. Letztlich wollten wir mit diesem Absatz 2 den Grundsatz der Nachhaltigkeit etwas ausdefinieren; ich muss aber Ihnen den Entscheid überlassen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Ici, il s'agit de mentionner dans les buts de la loi l'équilibre entre l'économie et les besoins de l'économie. La question est souvent posée de savoir si le transport de marchandises est un service public. Selon certains, il s'agit plutôt d'une prestation économique. Il est logique que des mesures nécessaires au

transfert de la route au rail prennent en compte un équilibre entre environnement et économie.

Par rapport à ce qu'a dit Monsieur Brélaz, je pense quand même que le but du transport, ce n'est pas de faire faire une promenade aux marchandises, mais que le but est bel et bien économique.

La commission, à une forte majorité – la décision a été prise par 17 voix contre 4 –, vous invite à faire figurer dans les buts cet équilibre entre écologie et économie et à rejeter par là même la proposition défendue par la minorité.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral et le groupe PDC/PEV/PVL soutiennent la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 07.047/981)

Für den Antrag der Mehrheit ... 113 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Loepfe

Dieses Gesetz gilt für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf der Schiene und der Strasse von Grenze zu Grenze gemäss Artikel 84 Bundesverfassung.

Schriftliche Begründung

Artikel 84 der Bundesverfassung bestimmt klar, dass der Bund das Alpengebiet nur vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützt. Nur der alpenquerende Transitverkehr (also von Grenze zu Grenze) hat auf der Schiene zu erfolgen. Das Volk hat mit der Annahme des Alpenschutztatikels eindeutig die Verlagerung des Transitverkehrs gewünscht.

Es braucht darum eine klare Präzisierung, damit der Verlagerungsauftrag künftig nicht auch auf den Binnenverkehr in der Fläche und auf den Import- und Exportverkehr unserer Wirtschaft ausgedehnt werden kann.

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Loepfe

La présente loi s'applique au transport lourd de marchandises, par rail et par route, à travers la Suisse sur les axes alpins au sens de l'article 84 de la Constitution fédérale.

Le président (Bugnon André, président): Ici, nous avons une proposition Loepfe.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Den Antrag Loepfe habe ich nicht bekommen.

Le président (Bugnon André, président): Monsieur le conseiller fédéral, nous vous apportons de suite la proposition en question.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Nous venons de recevoir la proposition Loepfe: «La présente loi s'applique au transport lourd de marchandises, par rail et par route, à travers la Suisse sur les axes alpins au sens de l'article 84 de la Constitution fédérale.» En fait, il s'agit d'une petite nuance par rapport au texte, mais qui semble indiquer que l'on va de nouveau dans le sens des transports de frontière à frontière. Nous l'avons déjà expliqué, ce n'est pas possible, car l'on créerait une discrimination entre les transports suisses et internationaux, cela par rapport aux accords internationaux.

Je vous demande donc de rejeter la proposition Loepfe à l'article 2 et d'adopter la version du Conseil des Etats, même si le sujet n'a pas été évoqué en commission.



Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich habe es schon in meinem Votum zum Eintreten gesagt: Der Begriff «von Grenze zu Grenze» steht im Verfassungsartikel, der vor unseren bilateralen Verhandlungen und gar Abkommen mit der Europäischen Union entstanden ist. Es ist eindeutig und klar, dass der Begriff «von Grenze zu Grenze» dem Landverkehrsabkommen widerspricht, und deshalb haben wir diesen Begriff im Verkehrsverlagerungsgesetz schon vor Jahren nicht mehr verwendet, sondern ihn europakompatibel, kompatibel mit dem Landverkehrsabkommen, umformuliert und das Verlagerungsziel mit den 650 000 verbleibenden Lastwagen formuliert. Dies sind dann eben nicht zwingend Lastwagen, die von Grenze zu Grenze fahren, sondern es können auch solche sein, die im Inland verkehren. Wenn Sie hier jetzt auf den Begriff «von Grenze zu Grenze» zurückfallen, machen Sie einen sehr grossen Fehler. Denn eigentlich dürfen wir das nicht tun; wir können es nicht tun, weil wir unsere Gesetzgebung so angepasst haben, dass sie den bilateralen Verträgen mit der Europäischen Union, die wir ja alle wollen, entspricht. Das geht einfach nicht anders!

Amstutz Adrian (V, BE): Herr Hämmerle, ich staune natürlich schon, welche Abfolgen bei der Genehmigung von Verträgen in diesem Land einreissen. Wir hatten einen Verfassungsartikel. Gehen Sie mit mir einig, dass die bilateralen Verträge in diesem Punkt gegen die Verfassung verstossen haben?

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Nein, ich gehe mit Ihnen nicht einig. Es ist auch nicht so. In der Verfassung wurde dieser Grundsatz so formuliert; dann kamen die ganzen bilateralen Verhandlungen und das bilaterale Landverkehrsabkommen, das mit allen anderen bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union zusammenhing. Genauso mussten wir auch andere Gesetze europakompatibel formulieren – das ist einfach eine Konsequenz aus unserem Verhältnis zur Europäischen Union. Aber, Herr Amstutz, hören Sie auch noch meinen letzten Satz: Die 650 000 verbleibenden Fahrten entsprechen dem, was sich aus dem Alpenschutzartikel – «von Grenze zu Grenze verlagern» – ergibt. Das ist das Prinzip, und das haben wir vor vielen Jahren – ich weiss jetzt nicht mehr, wann – so entschieden. Genau die gleiche Diskussion, die Sie heute führen, wurde damals geführt und damals auch entschieden, und zwar richtig entschieden. Es wäre möglich gewesen, dagegen das Referendum zu ergreifen. Das war nicht der Fall, also gilt das so, und wir sollten das jetzt unter keinen Umständen ändern.

Loepfe Arthur (CEg, AI): Herr Hämmerle, erlauben Sie mir folgende Frage: Kennen Sie den Text, der mit dem Abstimmungsbüchlein von 1994 an alle Schweizer Bürgerinnen und Bürger verteilt wurde? Diese haben sich damals aufgrund dessen, was dort stand, für den Artikel entschieden, der heute in der Bundesverfassung steht. Kennen Sie den Text der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», die 1990 mit 107 000 Unterschriften eingereicht wurde? Man wollte den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze nur noch auf der Schiene zu lassen! Kennen Sie diesen Text?

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich kenne diesen Text, und ich habe jetzt zweimal versucht zu erklären, wie der Ablauf war und wie wir zu dieser Formulierung auf Gesetzesebene gekommen sind. Wenn Sie es mir nicht glauben, kann ich Ihnen auch nicht helfen. Wahr ist es trotzdem.

Messmer Werner (RL, TG): Herr Kollege Hämmerle, Sie haben vorhin als Antwort auf die Frage erklärt, dass zumindest die 650 000 Lastwagen genau dem damaligen Abstimmungstext entsprachen. Können Sie jetzt aber sagen, dass es wirklich keinen Unterschied gibt, ob 650 000 von Grenze zu Grenze oder 650 000 insgesamt gemeint sind? Welche Auswirkung hätte dann dieser Entscheid auf den Binnen-

markt Schweiz, welche Auswirkung hätte er auf den Binnentransit in der Schweiz? Das würde mich noch interessieren.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich habe versucht zu sagen, dass diese 650 000 verbleibenden Fahrten im Alpentransit auf den Alpentransitstrassen dem entsprechen, was die Alpen-Initiative bzw. der Alpenschutzartikel mit der Formulierung «von Grenze zu Grenze» gemeint haben. Das ist der Punkt. Dass bei den 650 000 Fahrten Ausländer und Schweizer dabei sind, das ist selbstverständlich richtig. Das entspricht dem Prinzip des Diskriminierungsverbotes. Das ist so! Wenn Sie davon abweichen wollen, Herr Messmer – Sie leben auch noch von den bilateralen Abkommen –, dann müssen Sie einiges ändern in diesem Land, nicht nur die Zahl 650 000.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Hämmerle, ist es richtig, dass die bilateralen Verträge unsere Verfassung ausser Kraft setzen?

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Nein, das ist nicht richtig, das ist eben gerade nicht richtig. Vielmehr wird die Verfassung so ausgelegt und interpretiert, dass sie sowohl dem Volkswillen wie auch den bilateralen Abkommen mit der Europäischen Union entspricht. Das ist vielleicht etwas zu viel verlangt von Ihnen, aber so ist es.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Nach der Annahme des Alpenschutzartikels im Jahr 1994 mit diesem Text – «von Grenze zu Grenze» –, der unbestritten ist, haben die bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union stattgefunden. In diesen bilateralen Verhandlungen war eigentlich die Aufgabe der Quadratur des Zirkels zu lösen: Wie ist es möglich, den Ausdruck «von Grenze zu Grenze» auf eine nicht-diskriminierende Art und Weise umzusetzen? Damals haben wir in langen, langen Verhandlungen einerseits mit der Europäischen Union, andererseits aber auch mit den Initianten dieses Verfassungsartikels die Lösung gefunden, dass die damalige Anzahl von Fahrten von Grenze zu Grenze, die damals eben diesen 650 000 entsprochen hat, als abstrakte Grösse genommen werde, welche dann nicht mehr nach Nationalität der Lastwagen aufgeteilt werde. So ist man zu dieser Zahl gekommen. Wenn man von dieser Zahl ausgeht, kann man sie auch nichtdiskriminierend umsetzen; würde man sich auf den Wortlaut «von Grenze zu Grenze» beschränken, würde es diskriminierend. Diese Lösung haben wir – ich betone es – mit den Initianten zusammen gefunden. Deswegen sollte man diese Geschichte – das war eine lange und mühsame Geschichte – jetzt nicht vergessen und nicht kurzfristig hier einen Text hineinnehmen, der uns allenfalls wieder in Schwierigkeiten bringen könnte.

Messmer Werner (RL, TG): Aber Herr Bundesrat, sind Sie nicht auch meiner Meinung, dass es nicht dasselbe ist, ob wir von 650 000 Lastwagen von Grenze zu Grenze sprechen oder ob wie jetzt, wenn wir hier zustimmen, mit diesen 650 000 Lastwagen auch der Binnenverkehr gemeint ist? Wenn also jemand von Luzern nach Chiasso fahren will, ist er Teil dieser 650 000 Lastwagen. Das war bei der Volksabstimmung nicht die Meinung. Bin ich da völlig irre?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Nein, natürlich sind Sie nicht irre. Es haben auch andere damals mit dem angenommenen Verfassungsartikel Schwierigkeiten gehabt. Es gab verschiedene Motive hinter der Zustimmung zu diesem Verfassungsartikel. Sie haben Recht, es gab damals auch die Motivation, so ein bilaterales Abkommen mit der Europäischen Union zu verhindern; das gab es auch. Aber wir haben uns nachher in der nationalen Politik mit dieser Lösung gefunden. Die erste Frage muss ich Ihnen klar beantworten: Mit den 650 000 Fahrten ist heute natürlich auch eine alpenquerende Fahrt von Luzern bis nach Bellinzona gemeint, das ist inbegriffen. Es ist ein Alpenschutzartikel, der die Durchfahrt durch die Alpen beschränkt und die Verlagerung auf die Bahn wollte.

Amstutz Adrian (V, BE): Herr Bundesrat, können Sie zumindest bestätigen, dass mit der neuen Interpretation die Tatsache entstehen wird, dass der Binnenverkehr, der Import- und Exportverkehr überdurchschnittlich beschränkt werden, und das ganz im Gegensatz zum Willen, wie ihn das Volk in der Abstimmung über die Initiative ursprünglich geäussert hat?

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das allerdings kann ich Ihnen nicht bestätigen. Es ist auch nicht so, dass die Entwicklung in diese Richtung gegangen wäre. Ich muss noch beifügen, dass wir durch unser System des S-Verkehrs eine klare Begünstigung des Binnenverkehrs erreicht haben; ich darf das nur nicht so laut sagen, weil ich da noch Geister rufen könnte, die sich – nicht auf Ihrer Seite, sondern ganz woanders, ennet der Grenzen – regen könnten. Aber wir haben genau durch diese Regelung faktisch erreicht, dass der Binnenverkehr nicht benachteiligt wird. Was die fiskalische Belastung angeht, ist er in derselben nichtdiskriminierenden Art und Weise belastet, aber das war natürlich auch der Zweck der damaligen Volksabstimmung über die Einführung der LSVA.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 07.047/986)

Für den Antrag der Kommission ... 91 Stimmen

Für den Antrag Loepfe ... 89 Stimmen

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr

La séance est levée à 12 h 55