

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 17. September 2008

Mercredi, 17 septembre 2008

08.00 h

07.047

Güterverkehrsvorlage

Projet de législation concernant le trafic marchandises

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 08.06.07 (BBl 2007 4377)

Message du Conseil fédéral 08.06.07 (FF 2007 4147)

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

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)

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

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Fehr Jacqueline, Amherd, Berberat, Brélaz, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Abs. 2

Dieses Ziel soll spätestens 2012 erreicht werden.

Abs. 4

Ab dem Jahre 2010 soll das Zwischenziel von höchstens 900 000 Fahrten pro Jahr nicht überschritten werden.

Antrag der Minderheit II

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

Abs. 1

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs hat sich an den wirtschaftlichen Bedürfnissen zu orientieren. Es sind Ziele zu setzen, welche durch die Kapazität der Schiene bereitgestellt werden können. Diese Ziele sind periodisch zu überprüfen und haben bei Bedarf angepasst zu werden.

Abs. 2–4

Streichen

Art. 3

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Fehr Jacqueline, Amherd, Berberat, Brélaz, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Al. 2

... au plus tard en 2012.

Al. 4

... dépasser 900 000 déplacements à partir de 2010.

Proposition de la minorité II

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

Al. 1

Le transfert du transport lourd de marchandises à travers les Alpes dépend des besoins économiques. Les objectifs sont fixés en fonction des capacités du rail. Ils sont vérifiés régulièrement et adaptés le cas échéant.

Al. 2–4

Biffer

Fehr Jacqueline (S, ZH): Ich beantrage Ihnen mit meinem Minderheitsantrag, am Verlagerungsziel festzuhalten. Das heisst, dass 2012 noch maximal 650 000 Fahrten über die Alpen möglich sind. Das ist etwa die Hälfte dessen, was heute an Verkehr auf der Strasse zirkuliert. Folgerichtig würde das Zwischenziel in Absatz 4 ebenfalls angepasst.

Viele mögen sagen – auch der Bundesrat sagt das –, dieses Ziel sei unrealistisch, es sei unredlich, es so festzuhalten, weil es nicht möglich sei, dieses Versprechen einzulösen. Es sei deshalb auch ein falsches Versprechen. Ich gebe zu: Das Ziel ist sicher sehr ehrgeizig. Weshalb halten wir trotzdem daran fest? Wir sind der Meinung, dass es möglich ist. Es ist möglich, wenn wir wirklich alle Hebel in Bewegung setzen. Weil wir es dem Volk versprochen haben, müssen wir auch alle Hebel in Bewegung setzen. Das heisst konkret: sofort mit Hochdruck die Alpentransitbörse einführen und sofort Infrastrukturanpassungen vornehmen, die zu zusätzlicher Kapazität führen und damit die Verlagerung begünstigen. Wir sind aber insbesondere der Meinung – das ist das wichtigere Argument –, dass wir am Ziel festhalten müssen, weil wir damit den Druck aufrechterhalten können, vor allem den Druck gegenüber der EU. Das Verschieben des Ziels ist nach unserer Ansicht ein falsches Signal gegenüber der EU. Das Anliegen der Schweiz, eine Alpentransitbörse einzuführen, die Verlagerung zu verstärken, würde damit auf der politischen Agenda der EU sofort nach unten rutschen. Der ehrgeizige Fahrplan und die klaren gesetzlichen Vorgaben waren bisher schon die besten Verbündeten auf dem europäischen Parkett. Sie waren wesentlich verantwortlich für die jeweils guten Verhandlungsabschlüsse. An dieser Strategie sollten wir festhalten. Die EU hat bekanntlich grossen Respekt vor unseren Volksrechten, sie hat grossen Respekt vor unseren gesetzlichen Vorgaben. Dieses Pfand, diese Verbindlichkeit sollten wir nicht aus der Hand geben. Ich bitte Sie deshalb, insbesondere mit Blick auf die EU und ihre Position, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen.

von Rotz Christoph (V, OW): Wie allen hier im Saal bekannt ist, kann das damalige Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten bis 2009 trotz Massnahmen nicht erreicht werden. Solche mengenmässigen und starren Ziele sind auch wirklich schwer zu erreichen, wenn neben all den Senkungs- und Behinderungsbemühungen auch noch eine wirtschaftliche Entwicklung stattfindet.

Herr Bundesrat Leuenberger und Herr Kollege Hämmerle haben gestern gesagt, dass die 650 000 Fahrten damit begründet seien, dass sie direkt von der Verfassung abgeleitet worden seien. Ich kann in der Verfassung weder diese Zahl noch den Zeithorizont finden. Das Ziel wurde damals durch das Parlament ins Verlagerungsgesetz aufgenommen. Es handelt sich bei dem nun übernommenen Ziel um reines Wunschdenken, welches allerdings von den Befürwortern als ambitiös bezeichnet wird; in der Kommission wurde sogar das Zwischenziel von einer Million Fahrten bis 2011 als sehr ambitiös bezeichnet. Die wirtschaftliche Entwicklung ist für die Zukunft unseres Landes wichtig und darf nicht zusätzlich behindert werden. Eine positive wirtschaftliche Entwicklung hat immer zur Folge, dass auch die Nachfrage nach dem Transport von Gütern steigt. Davon ist unsere Wirtschaft gerade im Import- und Exportverkehr betroffen. Man darf beim Gütertransport auch von einem Lebensnerv unserer Volkswirtschaft sprechen. Der Güterstrom ist da, und je nach Konjunkturlage werden mehr oder weniger Güter beansprucht und transportiert.

Auch Sie hier im Parlament müssen sich als Konsumenten bewusst sein, was Sie im täglichen Leben alles verbrauchen und benötigen, das zuvor auf irgendeinem Transportweg in die Schweiz importiert und dann noch ins Verkaufsgeschäft transportiert wurde. Genau aus diesem Grund kann bei Artikel 3 Absatz 1 nicht einfach wieder ein starres und unrealistisches Mengenziel von 650 000 Fahrten im Gesetz festgeschrieben werden, sondern es muss der wirtschaftlichen Entwicklung entsprechend Rechnung getragen werden. Wie wir aus dem Semesterbericht 2008 wissen, haben die transportierten Nettotonnen gegenüber dem Vorjahressemester wiederum um die bekannten 3,5 Prozent zugenommen. Zu bemerken ist, dass die Zunahme – wie wir auch schon gehört haben – wiederum auf der Schiene und auf der Strasse erfolgt ist. Auf der Strasse war der Zuwachs einfach um etwa ein Prozent höher. Das Wachstum beim Gütertransport ist zudem nicht nur in der Schweiz zu verzeichnen, sondern auch bei unserem Nachbarn Österreich, bei den Transporten über den Brenner.

Das unrealistische und alte Mengenziel aus dem abzulösenden Verlagerungsgesetz soll dann nun mit der planwirtschaftlichen Alpentransitbörse erreicht werden, welche ja nur mit der ineffizienten rollenden Landstrasse (Rola) mit 400 000 Stellplätzen umgesetzt werden kann. Von der Alpentransitbörse wären dann auch der Binnenverkehr sowie der Import- und Exportverkehr betroffen, was unseren Standortvorteil schwächt. Starre und unrealistische Mengenziele können zudem nicht erreicht werden, wenn die benötigte Kapazität auf der Schiene gar nicht vorhanden ist bzw. nicht zur Verfügung steht. Zudem möchte ich noch zu bedenken geben, dass die vorhandenen knappen Kapazitäten auf der Schiene im Zusammenhang mit der Alpentransitbörse dann auch noch durch die ineffiziente Rola belegt werden. Ich bin überzeugt, dass die verladende Wirtschaft bereit ist, die Güter auf der Schiene zu transportieren, wenn das Angebot zur Verfügung steht.

Zu Absatz 2: Es ist ein starres Ziel, das die Minderheit I (Fehr Jacqueline) in den Absätzen 2 und 4 und verlangt, in vier Jahren, also bereits 2012 erreichen will. Und das tiefere Zwischenziel bis 2010 erreichen zu wollen, ohne die vorhandene Schienenkapazität und das Wirtschaftswachstum zu berücksichtigen, ist noch viel unrealistischer. Im Zwischenbericht vom 31. Januar 2008 hält auch das Bundesamt für Verkehr fest, dass sogar das Zwischenziel von einer Million Fahrten bis 2011 optimistisch und nicht gesichert ist. Sobald der Gotthard-Basistunnel im Jahr 2017 zur Verfügung stehen wird, werden auch notwendige Verlagerungskapazitäten auf der Schiene zur Verfügung stehen. Diese müssen dann dem Gütertransport effizient angeboten werden, damit sie auch genutzt werden. Bevor die Kapazitäten zur Verfügung stehen, brauchen wir kein optimistisches Zwischenziel. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II zu unterstützen, damit sinnvolle und realistische Verlagerungsziele festgesetzt werden, welche der wirtschaftlichen Entwicklung und den vorhandenen Kapazitäten entsprechen.

Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI): Comme cela a déjà été dit, une courte majorité du groupe PDC/PEV/PVL va soutenir la proposition de la minorité I (Fehr Jacqueline). Nous sommes conscients que les arguments du Conseil fédéral sont rationnels. Selon lui, tant que le tunnel de base du Saint-Gothard n'est pas terminé, l'objectif de réduction à 650 000 courses annuelles de camions n'est pas réaliste. Nous savons en effet qu'une fois la NLFA terminée, il y aura un gain énorme de capacité et de productivité, mais – attention! – avec les voies d'accès que l'on n'a pas encore. Cependant, les discours rationnels sont parfois incomplets. Nous devons aussi avoir le courage de faire des discours politiques. A ce propos et à notre avis, la position du Conseil fédéral et de la majorité correspond à une démission vis-à-vis d'un objectif qui a été inscrit dans la Constitution et que nous avons stipulé dans la loi. Si le nombre de 650 000 passages en 2009 est irréaliste, il faut se rappeler que nous avons promis, avec l'article constitutionnel et avec la loi, de nous engager constamment pour un transfert du transport

de marchandises de la route au rail, avec une diminution progressive et constante du nombre de passages de camions à travers les Alpes, et cela par des mesures de soutien.

Malheureusement, c'est cet aspect-là qui a fait défaut, car nous n'avons ni diminué ni stabilisé le nombre de passages. J'ai ici tous les chiffres qui montrent qu'entre 2003 et 2007, il y a eu plus ou moins le même nombre de camions qui ont passé par le Saint-Gothard: 1 291 000 en 2003, 1 263 000 en 2007. Entre 2003 et 2006, il y a eu 100 000 passages en moins, mais on doit aussi tenir compte du fait qu'en 2006 le tunnel du Saint-Gothard a été fermé pendant un mois et qu'il y avait une crise économique. Il y a donc, si vous voulez, une stabilisation d'un nombre très élevé de camions qui traversent les Alpes.

Les causes de cela ainsi que les facteurs à prendre en compte sont innombrables. Cela dit, permettez-moi d'évoquer une cause en particulier, très claire: les programmes d'économie, qui ont abouti à un manque de ressources. Je vous rappelle que ce conseil a diminué – voire éliminé – les moyens financiers pour soutenir le transfert de la route vers le rail, avec les conséquences que nous connaissons. En 2007, il y a eu 7 pour cent de plus de camions qui ont emprunté les quatre cols alpins et 13 pour cent de plus pour le tunnel du Saint-Gothard. Il faut également tenir compte d'un autre phénomène explicatif, encore plus dangereux celui-là: l'inversion du «modal split», dans le sens où l'on a eu une augmentation des marchandises sur la route et une diminution des marchandises sur le rail – dans ce dernier domaine, on est passé de 66 à 64 pour cent.

Avec la proposition de la majorité à l'article 3 de la LTTM, on ne fait donc pas assez d'efforts pour maintenir les promesses de diminution constante des passages à travers les Alpes, soit dans le présent, soit dans les années à venir, avant l'ouverture du tunnel de base du Gotthard. Cette ouverture est très incertaine: on ne sait pas si elle aura lieu en 2017, 2018, 2019 ou 2020. Cela représente quand même dix ans d'attente ou plus, période durant laquelle nous ne pouvons pas nous désintéresser de la situation des populations qui vivent le long des axes nord-sud, dont la santé est mise chaque jour en danger à cause des dépassements réguliers des limites autorisées concernant les taux de particules fines et d'ozone. Les études scientifiques menées montrent une augmentation inquiétante des bronchites chroniques et asthmatiques chez les enfants et les personnes âgées. A ce propos, je vous rappelle que l'article constitutionnel promet de protéger les régions alpines des effets négatifs du trafic de transit.

Pour toutes ces raisons, nous ne sommes pas d'accord avec l'horizon 2018 et vous invitons à suivre la minorité I (Fehr Jacqueline).

Le groupe PDC/PEV/PVL rejette la proposition de la minorité II (von Rotz) qui prévoit de biffer les alinéas 2, 3 et 4 de l'article 3. A notre avis, biffer tous ces alinéas est anticonstitutionnel.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich möchte mich im Namen der SP-Fraktion zu Artikel 3, Verlagerungsziel, äussern und in diesem Rahmen das Thema der Machbarkeit einer nicht ins Unendliche hinausgeschobenen Zielerreichung in den Vordergrund rücken.

Die vom Bundesrat und von der Mehrheit vorgeschlagene Zielerreichung zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, d. h. ungefähr 2019/20, bedeutet leider de facto, die Sache auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben. Die Zielerreichung hängt ganz einfach eng mit dem Instrumentarium zusammen. Mit griffigen zusätzlichen Instrumenten kommen wir in der Verlagerung entschieden weiter. Die wichtigsten Instrumente sind erstens die rasche Einführung einer Alpentransitbörse und zweitens eine gezielte Kapazitätsmobilisierung und -erhöhung. Über die Börse werden wir uns später unterhalten. Aber ich stelle gleich fest, dass die vehemente Opposition der Astag erraten lässt, dass das Instrument effizient sein wird und somit

die Welt wie auch die Schweiz voraussichtlich nicht untergehen werden.

Zu den Kapazitäten: Gemäss dem nun mehrfach zitierten Bericht zur SBB-Infrastruktur von 2007 können die notwendigen Bahnkapazitäten zur Umsetzung des Verlagerungszieles progressiv bis 2012 erstens über eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastrukturen auf beiden Nord-Süd-Achsen und über eine andere Gestaltung der Trassenpreise, sprich Glättung der Ganglinien bereitgestellt werden. Das können wir mit dem Mehrheitsantrag zu Artikel 9b des Eisenbahngesetzes bewerkstelligen; Sie finden das auf Seite 20 der Fahne. Hier sind mindestens rund 4 Millionen Nettotonnen pro Jahr kurzfristig mobilisierbar. Zweitens können Kapazitäten durch die prompte Realisierung von Zusatzinvestitionen im Betrag von 90 Millionen Franken auf der Zulaufstrecke zum Gotthard geschaffen werden. Dies bringt eine Erhöhung von 160 auf 190 Trassen pro Tag, was jährlich weiteren 4 Millionen Nettotonnen entspricht. 4 plus 4 macht 8, das besagt diese Studie, obwohl das unser Kollege Giezendanner, immer ein Besserwisser, schon gestern bestritten hat. Insgesamt können also knapp 8 der rund 13 bis 14 Millionen Nettotonnen, die heute pro Jahr über die Alpenstrassen transportiert werden, auf die Schiene gebracht werden. Das ist genau das, was wir brauchen, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Wir müssen nur dafür sorgen, dass die Beteiligten, insbesondere SBB Infrastruktur, ihren Job machen können, um diese Kapazitäten rechtzeitig bereitzustellen.

Wenn die Instrumente da sind, ist das Ziel erreichbar. Aber wenn diese Instrumente nicht zur Verfügung gestellt werden, geht die Rechnung nicht mehr auf. Wenn man das will, und die hauptbetroffenen Kantone Uri und Tessin fordern das stark, müssen wir die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nicht abwarten, um die gegebene quantitative Zielsetzung zu erreichen.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, Folgendes zu beschliessen: bei Absatz 1 das Mengenziel 650 000 gemäss Bundesrat zu bestätigen, bei Absatz 2 den erstrebenswerten und erreichbaren Termin 2012 gemäss Minderheit I (Fehr Jacqueline) festzulegen, bei Absatz 3 die Ausnahmeregel gemäss Bundesrat und Mehrheit beizubehalten und bei Absatz 4 ein dem Termin entsprechendes, engeres Zwischenziel gemäss Minderheit I (Fehr Jacqueline) zu verankern.

Huber Gabi (RL, UR): Niemand hätte etwas dagegen, wenn das Verlagerungsziel spätestens 2012 erreicht würde, wie dies die Minderheit I (Fehr Jacqueline) beantragt. Bereits das bundesrätliche Ziel, «spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels», ist ehrgeizig. Für das Erreichen des Verlagerungszieles sind zusätzliche Schienenkapazitäten auf der Nord-Süd-Achse und damit die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels unabdingbar. Im Zusatzbericht, den unsere Kommission erhielt, heisst es sogar, auch das Zwischenziel gemäss Absatz 4, welches die Minderheit I ebenfalls abändern oder anpassen will, sei optimistisch. Nachdem bereits der im noch geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt der Erreichung des Fahrtenzieles illusorisch ist, wäre es demokratiepolitisch bedenklich, in der Folgegesetzgebung wiederum illusorische Ziele festzuschreiben.

Mutlos und unlauter wäre es aber auch, gänzlich auf einen Zeitpunkt der Erreichung des Verlagerungszieles zu verzichten, wie dies die Minderheit II (von Rotz) beantragt. Man kann schon sagen, es seien andere Ziele als die des Bundesrates festzulegen. Wenn man dem Antrag der Minderheit II folgen würde, müsste man noch einmal ein Gesetz machen, um diese Vorgaben zu definieren, und das macht nun wirklich keinen Sinn. Ich verweise auch auf Absatz 3 dieser Bestimmung, wonach das Ziel auf Dauer einzuhalten und nur in einzelnen Jahren mit besonders starker Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung überschritten werden darf. Die Berücksichtigung der «wirtschaftlichen Bedürfnisse», wie sie die Minderheit II in ihrem Absatz 1 fordert, ist also in der Fassung des Bundesrates und der Mehrheit vorgesehen.

Die FDP-Fraktion unterstützt deshalb bei Artikel 3 jeweils die Mehrheit.

Teuscher Franziska (G, BE): Artikel 3 ist neben Artikel 6 zur Alpentransitbörse ein Kernartikel des Gesetzes. Hier legen wir fest, bis wann wir den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern wollen. Der Bundesrat will mit seiner Vorlage das Ziel erst nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erreichen, also in rund zehn Jahren. Was heisst das konkret?

Ich möchte drei Bereiche herausgreifen:

Zum ersten Punkt, zur Gesundheit: Noch zehn Jahre sollen die Leute entlang der Transitachsen unter Lärm und Abgasen leiden. Die verschmutzte Luft schadet der Gesundheit, verursacht damit grosse Gesundheitskosten und führt zu vorzeitigen Todesfällen. Die Krankheitskosten, welche die Luftverschmutzung verursacht, betragen jährlich mehrere Milliarden Franken. Die Kantone Uri und Tessin verlangen daher mit Standesinitiativen im Interesse ihrer Bevölkerung, dass der alpenquerende Güterverkehr bis 2012 verlagert werde. Die transitgeplagte Bevölkerung hat sich 1994 berechtigterweise Hoffnung gemacht, dass ihre Lebenssituation bald verbessert werde. Diese Bevölkerung haben wir 1999 auf 2009 vertröstet. Nun noch einmal zehn Jahre zu warten ist ein Affront gegenüber den Betroffenen!

Zum zweiten Punkt, zum Klima: Alle Parteien – oder zumindest fast alle Parteien – reden immer über den Klimaschutz. Wir Grünen wollen hier Taten sehen. Deshalb sind wir dafür, dass wir mit dem Antrag der Minderheit I (Fehr Jacqueline) das Erreichen des Verlagerungszieles auf 2012 festlegen. Hier können Sie also alle einen konkreten Beitrag zum Klimaschutz leisten. Jede auf die Schiene verlagerte Sendung verringert den Energieverbrauch und senkt damit den CO₂-Ausstoss.

Zum dritten Punkt, zur Europapolitik: Das Verlagerungsziel 2012 ist ein Trumpf gegenüber der EU. So können wir bei der EU dafür sorgen, dass die Alpentransitbörse auf der Traktandenliste nach oben rutscht. Setzen wir diesen Trumpf also gezielt ein, setzen wir uns nicht nur im Sport ehrgeizige Ziele, sondern legen wir fest, dass das Verlagerungsziel bis 2012 erreicht werden muss.

Aus meinen Ausführungen ist sicher klargeworden, dass die grüne Fraktion den Antrag der Minderheit II (von Rotz) ablehnt. Die Minderheit II will, dass sich die Verlagerungsziele nur noch an wirtschaftlichen Bedürfnissen orientieren dürfen. Das ist eine Missachtung des Volkswillens – von Vertretern der SVP! Das ist eine wenig glaubwürdige Politik.

Binder Max (V, ZH): Frau Teuscher hat vorhin gesagt, jetzt legen wir die Ziele fest. Ich würde sagen: Jetzt legen wir wieder einmal die Ziele fest. Tatsächlich unterliegen wir hier weiterhin dem Irrtum, zu glauben, mit starren Zielsetzungen könnten wir das Ziel erreichen. Ich sage Ihnen hier einfach noch einmal: Sie werden wieder scheitern, und zwar, weil Sie die Erreichung dieser Ziele gar nicht alleine in der Hand haben. Das können Sie nicht mit sportlichen Zielen vergleichen. Wenn ich ein sportliches Ziel anstrebe, kann ich allein dafür besorgt sein, dass ich es erreiche, und ich bin auf niemand anders angewiesen – ausser vielleicht noch auf ein gutes Trainingsumfeld. Aber hier ist das ganz anders.

Die SVP-Fraktion – das wird Sie nicht erstaunen – wird dem Antrag der Minderheit II (von Rotz) zustimmen. Das ist bei diesem Artikel die einzige von Realität, Vernunft und Weitsicht getragene Lösung – mit dem gleichen Ziel der Verlagerung. Dieser Antrag nimmt Rücksicht auf die wirtschaftlichen Entwicklungen, er nimmt aber auch Rücksicht auf die tatsächlichen Möglichkeiten der Verlagerung, er nimmt Rücksicht auf die Schienenkapazität und er nimmt aber auch Rücksicht auf die Bedarfsentwicklung. Frau Teuscher, ich erwähne die wirtschaftliche Entwicklung. Dazu gehört heutzutage selbstverständlich auch die Umwelt.

Wir können das Mengenziel ändern respektive der Realität vernünftig anpassen, wie wir das zeitliche Ziel auch immer wieder ändern, es auch zu einem späteren Zeitpunkt – davon bin ich überzeugt – wieder anpassen werden bzw. an-

passen müssen. Die Zahl von 650 000 Fahrten – Herr von Rotz hat das schon gesagt – ist eine mehr oder weniger willkürlich festgelegte Zahl. Sie kann nicht aus Artikel 84 der Bundesverfassung errechnet werden. Jedes Ziel, ob in finanzieller oder zeitlicher Hinsicht, kann jederzeit wieder angepasst werden.

Die SVP-Fraktion wird also dem Antrag der Minderheit II (von Rotz) zu den Absätzen 1 und 2 zustimmen.

Zu Absatz 2: Der Antrag der Minderheit I (Fehr Jacqueline) gehört, mit Verlaub, definitiv ins Wunschbuch der Träumenden oder ins Büchlein der naiven Versprechungen. Frau Fehr ist es nämlich selber nicht ernst mit der Erreichung dieses Ziels. Sie glaubt auch nicht an die Erreichung dieses Ziels. Dieser Antrag soll eher als Vehikel zur Einführung der Alpentransitbörse dienen. Frau Fehr hat gesagt, die EU respektiere unsere Volksentscheide. Ich will das gerne hoffen, nur, die EU wird trotz allem auch erkennen, dass es hier um ein rein deklaratorisches und nicht um ein ernstgemeintes Ziel geht. Gegenüber der Bevölkerung machen wir uns mit einem solchen Ziel lächerlich, wir machen uns unglaublich, und wir wirken auch irreführend. Das könnte mir zwar an und für sich egal oder vielleicht sogar recht sein, aber weil ich der Sache verpflichtet bin, wäre es für mich unverantwortlich.

Zu Absatz 3: Das ist für mich nun definitiv das Geständnis, dass das Ziel eben nicht erreicht werden kann. Man wird in jedem Jahr die Gründe konstruieren, um die Überschreitungen zu rechtfertigen, um nicht eingestehen zu müssen, dass das System laufend scheitert, weil es zu starr ist. Es ist ja ohnehin interessant, dass der Bundesrat und vor allem die Kommissionsmehrheit hier eigentlich eine Rückzugsposition definieren, wie wir sie vernünftigerweise als Grundsatz in Absatz 1 fordern. An und für sich ist das eins zu eins die gleiche Idee, wie sie die Minderheit in Absatz 1 als Grundsatz fordert.

Zu Absatz 4: Auch hier sind wir klar der Meinung, dass wir unglaublich wirken; selbst Herr Friedli hat in der Kommission schon gesagt, der Antrag Fehr Jacqueline sei unrealistisch und der Entwurf des Bundesrates sehr ambitioniert. Das ist für mich also gleichbedeutend mit nicht möglich. Wir sagen: Das ist alles Illusion.

Stimmen Sie dem Antrag der Minderheit II (von Rotz) als einziger in der Zielsetzung realistischen Lösung zu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Antrag der Minderheit I (Fehr Jacqueline): Schon einmal wurde gegen den Willen des Bundesrates ein Ziel formuliert und in das Gesetz geschrieben, obwohl wir damals sagten: Wir können mit den Instrumenten, die wir zur Verfügung haben, dieses Ziel auf diesen Zeitpunkt hin nicht erreichen. Als wir es dann tatsächlich nicht erreicht hatten, wurde es uns trotzdem immer vor Augen gehalten und unter die Nase gerieben, und wir galten gewissermassen als verantwortlich dafür, dass das Ziel nicht erreicht wurde – obwohl wir von Anfang an gesagt haben: Das können wir nicht! Ich möchte einfach nicht 2012 wieder vorgeführt werden, wenn wir das Ziel nicht erreichen können. Ich will mich in diesem Sinne eigentlich schon vor den dannzumaligen Kritiken schützen. Es ist in der Tat mit den Instrumenten, die wir haben, nicht realistisch. Was die Minderheit II (von Rotz) angeht, ist es ebenfalls so, dass in der Bundesverfassung das Ziel genannt wird. Das Ziel nun im Gesetz ausdrücklich nicht zu übernehmen, also etwas zu formulieren, das der Vorgabe der Verfassung widerspricht, erscheint mir auch heikel. Deswegen bitte ich Sie, bei der Lösung des Bundesrates zu bleiben.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Hier geht es um das Verlagerungsziel. Als Messgrösse gilt die Zahl der im alpenquerenden Verkehr auf Transitstrassen verbleibenden LKW. Wir haben gestern ausführlich darüber diskutiert. Sie soll, wie schon im geltenden Recht, auf 650 000 festgelegt werden. Darin sind sich Bundesrat, Kommissionsmehrheit und die Minderheit I einig. Die Minderheit I (Fehr Jacqueline) unterscheidet sich von der Mehrheit nur in der

Frage, wann dieses Ziel erreicht werden soll. Die Minderheit I fordert 2012, die Mehrheit, der Bundesrat und der Ständerat zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.

Diese Frage ist politisch, ja, man kann sagen staatspolitisch sehr delikat. Warum? Die Bundesverfassung – also Artikel 84, der Alpenschutzartikel, in Verbindung mit Artikel 196 – schreibt vor, dass die Verlagerung im Jahr 2004 abgeschlossen sein muss. Der Bundesrat und die Mehrheit sagen jetzt: zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Das könnte etwa im Jahr 2020 sein, also 26 Jahre nach Annahme der Alpenschutz-Initiative. Der Bundesrat und die Mehrheit sind sich dessen auch bewusst, aber sie betrachten frühere Termine als unrealistisch.

Ich gestatte mir noch ein Wort – sozusagen zur Versöhnung –: Für die Bevölkerung, für die Umwelt, für den Alpenschutz noch viel entscheidender als das Jahr der definitiven Zielerreichung ist aber, dass jedes Jahr weniger LKW die Alpen queren als im Jahr zuvor. Zurzeit wird aber nicht einmal dieses Ziel erreicht, und das ist bedenklich. Damit ist offensichtlich und eindeutig, dass die bisherigen Massnahmen und Instrumente zur Verlagerung nicht ausreichen. Die Zahl der alpenquerenden Fahrten muss verringert werden, und in diesem Zusammenhang sind natürlich auch die Zwischenziele wichtig. Der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit sagen, bis 2011 dürften es höchstens eine Million Fahrten sein, die Minderheit I (Fehr Jacqueline) sagt, bis 2010 höchstens 900 000 Fahrten.

In jedem Fall abzulehnen ist der Antrag der Minderheit II (von Rotz), die kein Ziel und kein Zwischenziel ins Gesetz schreiben will. Dieser Minderheitsantrag – darüber gibt es überhaupt keine Zweifel – ist eindeutig verfassungswidrig. Die Verlagerungspolitik wird mit diesem Antrag aufgegeben. Dies ist ohne Verfassungsänderung, d. h. ohne obligatorische Volksabstimmung, nicht zulässig. Für eine solche Verfassungsänderung findet sich aber weder eine Mehrheit beim Volk noch eine Mehrheit bei den Ständen.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit II (von Rotz) unbedingt abzulehnen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: A l'article 3, il est question du principe de fixer des objectifs relatifs au nombre de passages pour le trafic lourd à travers les Alpes. L'objectif fixé de 650 000 poids lourds ne sera pas atteint, loin de là, deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, comme cela avait été prévu dans la loi en vigueur. Cela vient d'être dit par Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger: c'est même contre l'avis du Conseil fédéral qu'on a fixé de tels objectifs irréalistes. Or on reproche aujourd'hui à notre gouvernement de ne pas les atteindre. On voit que fixer des objectifs éphémères n'amène pas à les réaliser.

Dans son projet, le Conseil fédéral prévoit que l'objectif du transfert doit être atteint au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard et, plus loin, qu'à titre d'objectif intermédiaire, le nombre de courses annuelles ne devra pas dépasser un million à partir de 2011.

Il y a d'abord la minorité II (von Rotz), qui veut que le transfert du transport lourd de marchandises dépende des besoins économiques, que les objectifs soient fixés en fonction des capacités du rail et adaptés si nécessaire à la suite de vérifications régulières. Plus largement, la minorité II propose de biffer tous les objectifs prévus à l'article 3. Mais la commission, par 10 voix contre 9, c'est-à-dire à une courte majorité, estime qu'une telle formulation pourrait constituer une invitation claire à tous les camionneurs à transiter par la Suisse. D'autre part, du point de vue de la politique des transports, ce serait abandonner notre politique de transfert de la route au rail que de ne fixer plus aucun objectif.

La minorité I (Fehr Jacqueline), en revanche, prévoit que l'objectif doit être atteint en 2012 et, à l'alinéa 4, demande de réduire le nombre de courses annuelles proposées par le Conseil fédéral à 900 000 déplacements à partir de 2010 au lieu de 2011. En outre, Monsieur Friedli, directeur de l'Office

fédéral des transports, nous l'a clairement dit tout à l'heure: cet objectif fixé par le Conseil fédéral est vraiment ambitieux, et viser un objectif encore plus ambitieux est carrément irréaliste.

Une courte majorité estime qu'il n'est pas bon de fixer des objectifs qui, manifestement, ne pourront pas être atteints. L'administration estime vraiment que si ce n'est pas possible, il faudra agir sur la Bourse du transit alpin très rapidement, c'est-à-dire l'introduire de manière brusque et rapide, et non pas, comme nous l'avons voulu dans les autres articles, donner la possibilité au Conseil fédéral d'avoir cet instrument de régulation. C'est donc un objectif qui amènerait une contrainte par-dessus ce que nous avons voulu, sans compter la pression pour des augmentations des redevances sur les poids lourds et tout ce que cela représente pour les augmentations du prix au consommateur dans ce pays. L'objectif du Conseil fédéral a été estimé en fonction des mises en service des infrastructures et, d'un point de vue international, nous pensons qu'il n'est pas juste de dire que la pression par des objectifs irréalistes permettra de mieux réaliser ces traités internationaux.

Je vous demande donc clairement, au nom de la commission, de rejeter les deux propositions de minorité, celle qui ne veut pas du tout d'objectif et celle qui propose des choses manifestement irréalistes, et de soutenir la proposition de la majorité, qui suit le Conseil des Etats et le Conseil fédéral.

Le président (Bugnon André, président): Les votes sont valables pour l'ensemble de l'article 3; il s'agit d'un concept.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/982)

Für den Antrag der Mehrheit ... 89 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 83 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/983)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 68 Stimmen

Art. 3a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Amherd, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi)

Abs. 3

Wird das Zwischenziel von Artikel 3 Absatz 4 nicht erreicht, unterbreitet der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2012 ein Paket mit zusätzlichen Massnahmen, die geeignet sind, dieses Ziel zu erreichen.

Art. 3a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Teuscher, Amherd, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Simoneschi-Cortesi)

Al. 3

Si l'objectif intermédiaire fixé à l'article 3 alinéa 4 n'est pas atteint, le Conseil fédéral soumet au Parlement en 2012 un train de mesures supplémentaires destinées à y remédier.

Teuscher Franziska (G, BE): Bei Artikel 3 haben wir das Verlagerungsziel eben nach hinten verschoben. Deshalb verlange ich mit meinem Minderheitsantrag hier eine Präzisierung in Artikel 3a für den Fall, dass das Zwischenziel von höchstens einer Million Fahrten pro Jahr ab 2011 gemäss Artikel 3 Absatz 4 nicht erreicht wird, damit wir hier ein Sicherheitsnetz spannen können. Mit ihrem Absatz 3 verlangt die Minderheit, dass der Bundesrat verpflichtet wird, dem Parlament im Fall, dass wir das Verlagerungsziel nicht erreichen sollten, noch im selben Jahr ein Paket mit zusätzlichen

Massnahmen zu unterbreiten, die geeignet sind, um das Verlagerungsziel spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu erreichen. Denn wenn wir dieses Sicherheitsnetz hier nicht spannen, laufen wir Gefahr, dass wir auch zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels unser Verlagerungsziel einmal mehr verfehlen. Sie wissen alle, dass wir das ja bereits ein paarmal gemacht haben. Ich möchte, dass wir dem Bundesrat hier Druck machen, damit er das Verlagerungsziel nicht immer weiter verschiebt, wie das bis anhin passiert ist. Deshalb brauchen wir hier nicht nur einen Bericht, sondern wir brauchen ein ganz konkretes Massnahmenpaket, falls wir mit dem Verlagerungsziel nicht auf Kurs sind.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich äussere mich im Namen der SP-Fraktion zu Artikel 3a «Evaluation und Steuerung des Verlagerungsprozesses» und unterstütze in diesem Rahmen den zusätzlichen Absatz 3 gemäss Minderheit. Weil die Mehrheit die Zielerreichung auf 2019/20 verschoben hat, macht es Sinn, die Aufforderung an den Bundesrat für zusätzliche Massnahmen präzise zu verankern. Im Fall, dass wir nicht einmal das Zwischenziel im Jahr 2011 erreichen, muss ein Paket zusätzlicher Massnahmen bis 2012 geschnürt werden. Dies gilt komplementär, präzisierend und stützend zu dem, was in Absatz 2 schon vorgeschrieben ist.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, der Minderheit Teuscher zu folgen.

Brélaz Daniel (G, VD): A l'article 3, vous n'avez rejeté que de 6 voix la proposition restrictive de la minorité I (Fehr Jacqueline). Avec l'article 3a, vous avez une possibilité de trouver un compromis. En effet, la proposition Teuscher – soutenue par le groupe des Verts – mentionne que «si l'objectif intermédiaire fixé à l'article 3 alinéa 4 n'est pas atteint, le Conseil fédéral soumet au Parlement en 2012 un train de mesures supplémentaires destinées à y remédier». C'est simplement pour permettre de respecter la loi, pour faire en sorte que l'on ne se moque pas complètement des auteurs de l'initiative et même de ce Parlement qui viendrait de voter cette loi. Tous ceux qui considèrent qu'ils votent une loi et non un état d'âme ne peuvent que soutenir la proposition Teuscher à cet article, ce que le groupe des Verts vous encourage à faire.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Die betroffenen Kantone und deren Bevölkerung warten nun seit Jahren darauf, dass eine Entlastung kommt – auch für die Umwelt. Jetzt haben wir vor Kurzem beschlossen, dass das Verlagerungsziel erst ungefähr im Jahr 2019 oder 2020 erreicht werden soll. Umso wichtiger ist es, dass die Zwischenziele eingehalten werden. Denn die Einhaltung dieser Zwischenziele wird darüber Auskunft geben, ob überhaupt noch eine Hoffnung besteht, dass die sukzessive Abnahme bis hinunter auf das Verlagerungsziel stattfindet oder nicht.

Deshalb ist der Antrag der Minderheit unseres Erachtens wichtig. Wir müssen wirklich auch die notwendigen Massnahmen für den Fall treffen, dass dieses sukzessive Herabfahren der Anzahl Lastwagendurchfahrten nicht so stattfindet, wie es mit dem Zwischenziel, das wir beschlossen haben, vorgegeben ist. Hier müssen wir das meines Erachtens wirklich ins Gesetz schreiben. Das ist ein weiterer Hoffnungsanker für die Regionen, die betroffen sind, und für die dort lebende Bevölkerung.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wenn wir ein Zwischenziel vereinbaren, ist der Antrag der Minderheit logisch – das kann ich ihm nicht absprechen – und an und für sich richtig. Deshalb wage ich nicht, ihn zu bekämpfen, obwohl ich zugebe, dass mir vor der Vorstellung graut, wie denn dieses Paket zustande kommen könnte, wenn die Alpentransitbörse dereinst nicht funktionieren sollte. Was könnte in diesem Paket sein, das von einer Mehrheit von Ihnen akzeptiert würde? Aber vor dieser Herausforderung würde ich dann halt stehen, wenn Sie den Antrag der Minderheit annehmen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Je vous ai dit à l'article précédent que la majorité de la commission ne voulait pas fixer des objectifs qui, manifestement, ne seront pas atteints. Monsieur le conseiller fédéral, vous l'avez dit vous-même, les objectifs non atteints sont reprochés après au Conseil fédéral, et si cet article était adopté et que vous deviez l'appliquer, ce serait terrible. Je vous comprends.

A l'article 3a, il s'agit d'évaluer et de gérer le processus de transfert. C'est au Conseil fédéral de prendre des mesures proportionnées – donc à vous, Monsieur le conseiller fédéral – et d'avoir une certaine liberté d'action dans le cadre des objectifs fixés.

La minorité Teuscher veut contraindre à prendre un train de mesures supplémentaires si les objectifs intermédiaires ne sont pas atteints. On l'a dit, ces objectifs intermédiaires, même fixés par le Conseil fédéral, sont très ambitieux. En fait, cela va de soi, et cette adjonction est, du point de vue juridique, superflue. C'est simplement de la cosmétique pour faire pression afin que la Bourse du transit alpin entre beaucoup plus vite en vigueur et que le Conseil fédéral n'ait plus à décider, mais soit contraint de la mettre en place. Nous avons décidé tout au long de cette loi que le Conseil fédéral puisse la mettre en place comme instrument de régulation, et là la minorité veut imposer une disposition contraignante. Je vous demande vivement de rejeter la proposition défendue par la minorité Teuscher, comme l'a fait la majorité des membres de la commission.

Loepfe Arthur (CEg, AI): Ich habe eine Frage an den Kommissionssprecher: Hier ist schon lange von Begrenzung die Rede. Sagen Sie mir einmal, wie Sie diese Begrenzung vornehmen, wenn die EU nicht bereit ist, das Landverkehrsabkommen zu ändern. Die EU-Fahrer haben das Recht, ohne Behinderung über unsere Alpen zu fahren. Wer soll denn diese Begrenzung einhalten? Das sind dann wahrscheinlich die Schweizer, und die fahren dann nicht mehr.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Il est clair qu'une «surpression» sur le Conseil fédéral, relative à la Bourse du transit alpin et aux modalités de transfert, ne va pas améliorer la qualité des négociations des accords que nous devons passer avec l'Union européenne.

La majorité de la commission est clairement d'avis qu'il ne faut pas que les négociateurs soient mis sous pression. Il faut qu'ils puissent négocier au mieux ces transferts alpins à travers les Alpes.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/984)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen

Le président (Bugnon André, président): J'ai oublié d'annoncer que les groupes radical-libéral et UDC soutenaient la proposition de la majorité, mais vous avez pu constater que cela a été le cas.

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

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

Art. 5

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

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

Föhn Peter (V, SZ): Weder Sie noch ich wissen, wie sich diese Güterverkehrsvorlage auf unsere Wirtschaft auswirkt respektive sie einschränkt. Aber alle hier drin wissen, dass wir zumindest dem Transportgewerbe weitere Fesseln anlegen. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Wirtschaft, sondern es hat auch Auswirkungen auf jede Haushaltskasse. Einmal mehr werden die Familien dies tragen müssen.

Da bei Artikel 3 die Minderheit II (von Rotz) abgelehnt wurde, ist es umso wichtiger, Artikel 5 zu streichen. Bei Artikel 3 hätte man sich an den wirtschaftlichen Bedürfnissen orientieren, die Ziele periodisch überprüfen und bei Bedarf anpassen können. Mit der Ablehnung der Minderheit II haben wir nun eine klar definierte Anzahl von Durchfahrten festgelegt, und mit Artikel 5 setzen wir noch einen drauf: Der Bundesrat kann nämlich befristet eine Erhöhung der Transitabgaben für alpenquerende Fahrten einführen. Da fragt man sich in der Wirtschaft zu Recht: Wohin führt das? Nebst dem, dass dieser Artikel 5 recht kompliziert daherkommt, kann er diskriminierend, wenn nicht gar willkürlich ausgelegt oder angewendet werden. Und gegen solche negativen Machenschaften müssen wir uns wehren; zumindest dürfen wir ihnen nicht Tür und Tor öffnen.

Die Alternative zu diesen Unklarheiten besteht einzig in der Streichung von Artikel 5. Das ist auch die logische Folge nach der Streichung von Artikel 4. Übrigens müsste diese Schutzklausel im Landverkehrsabkommen mit der EU noch ausgehandelt werden. Was geschieht, wenn die EU diese Mehrabgaben nicht will und sich dagegen wehrt? Würde man einzig und allein die schweizerische Wirtschaft bestrafen? Das kann es doch nicht sein! Das Bedenken von Herrn Loepfe vorhin war absolut berechtigt. Einen grossen Teil der Zeche wird die Schweizer Wirtschaft zahlen müssen. Ich bitte Sie, zum Wohle unseres Wirtschaftsstandortes Schweiz diesem Streichungsantrag zuzustimmen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Manchmal lohnt es sich tatsächlich, zuzuhören, weil man dann auch hört, dass man aneinander vorbeispricht. Herr Föhn, es ist bei diesem Artikel wahrscheinlich der falsche Moment, um die grossen Grundsatzzfragen über die Kosten des Transportes und über das Verhältnis der Schweiz zur EU zu diskutieren, weil diese Schutzklausel eine ganz andere Bedeutung und eine ganz andere Zielsetzung hat. Sie ist auch in Ihrem Votum stark überbewertet worden. Ausgehandelt wurde sie auf Druck der Schweiz; unsere Interessen werden mit dieser Schutzklausel vertreten; sie ist zu unseren Gunsten. Wir haben sie erkämpft, weil wir uns mit dieser Schutzklausel schützen wollen und ein Instrument in der Hand haben wollen, damit wir im Falle eines unvorhergesehenen Zuwachses der Transporte über diese Route die Möglichkeit hätten, die Abgabe für das internationale und natürlich das nationale Transportgewerbe zu erhöhen; dies mit dem Ziel, den Zuwachs in den Griff zu bekommen. Es ist ganz sicher keine Schutzklausel, die dann nur das nationale Transportgewerbe treffen würde, weil es dieses Prinzip – das haben wir gestern ausführlich diskutiert – gar nicht gibt. Es gibt nur das Prinzip der Nichtdiskriminierung. Diese Schutzklausel wurde in zahlreichen Verhandlungen ausgehandelt. Sie ist zudem schon Bestandteil des Vertragswerkes. Wir haben damit ein Pfand in der Hand, das wir zum Schutz der Schweiz und zum Schutz unserer Interessen einsetzen können.

Insofern basiert die Idee hinter dem Minderheitsantrag Föhn auf einem Missverständnis und sollte deshalb auch nicht unterstützt werden. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Föhn abzulehnen.

Brélaz Daniel (G, VD): Une précision préliminaire au nom du groupe des Verts: l'Union européenne n'est en fait intéressée que par le fait qu'il y ait une non-discrimination. Les arguments qui ont été évoqués dans ce débat au sujet de pressions exercées parce que les prix seraient augmentés, ne sont pas tout à fait pertinents. Ce qui est demandé ici, c'est clairement la possibilité – si la répartition modale est catastrophique, si les transversales ferroviaires et les voies mises à disposition aux frais du peuple suisse pour des montants extrêmement élevés sont sous-occupées – que le Conseil fédéral augmente, un peu, jusqu'à 12,5 pour cent, la redevance sur le transit alpin.

Cela paraît une évidence, mais c'est ce que Monsieur Föhn et sa minorité combattent. Ils estiment qu'il n'y a qu'une seule religion valable sur la planète: ce n'est pas le vote du peuple et des cantons à l'époque sur l'initiative des Alpes, c'est le marché! le marché! et encore le marché! Et si d'aventure le marché crée une situation où il n'y a pas assez de monde qui utilise les infrastructures alpines, cela n'a aucune importance!

Le groupe des Verts ne veut bien sûr pas souscrire à la religion du marché «camionneur» et vous recommande de maintenir la disposition qui permet dans des cas exceptionnels une hausse momentanée du prix de transit.

Huber Gabi (RL, UR): Ich kann mich eigentlich weitgehend den Ausführungen von Jacqueline Fehr anschliessen. Mit dem Landverkehrsabkommen wird eine zeitweilige Erhöhung der vorgesehenen Gesamtabgabe im Rahmen von kollektiven und einseitigen Schutzmassnahmen ermöglicht. Eine Schutzmassnahme könnte bei schwerwiegender Störung des geregelten Verkehrsablaufs im alpenquerenden Güterverkehr und nach Beratung im Gemischten Landverkehrsausschuss ergriffen werden. Anwendungsbereich und Dauer sind auf das für die Behebung der Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Mass zu beschränken. Für die Umsetzung solcher Massnahmen ist eine nationale Rechtsgrundlage zu schaffen; genau dafür braucht es Artikel 5. Diese Möglichkeit wurde in zähen Verhandlungen geschaffen; es wäre äusserst unklug, um nicht zu sagen dumm, sie jetzt zu streichen.

Ich bitte Sie im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion, die Mehrheit zu unterstützen.

Binder Max (V, ZH): In diesem Artikel wird eigentlich – fast würde ich sagen: – vorgegaukelt, es gehe um den Schutz der Schweiz, des Alpenraums. Wir sagen: Es ist eigentlich eine Aktion gegen den Binnenverkehr. Frau Fehr hat gesagt, es gehe um die internationalen und nationalen Transporte. Das stimmt vielleicht. Nur sind drei Viertel der Transporte national, und etwa ein Viertel ist international.

In der Kommission wurde dieser Artikel relativ knapp behandelt; er wird auch in der Botschaft relativ knapp behandelt. Die Mechanik, wie er dann angewendet werden soll, ist recht kompliziert. Gehen wir einmal davon aus, dass die ausländischen Transittransporteure nicht auf die Bahn gehen, weil die Kapazitäten fehlen, wegen fehlenden Verlademöglichkeiten oder wegen Schwierigkeiten an anderen Alpenübergängen, am Brenner oder anderen, und sie in die Schweiz ausweichen. Das könnte dazu führen, dass der Auslastungsgrad der Bahn plötzlich nicht mehr gegeben wäre. Dann würden diese Massnahmen eingeführt und im Wesentlichen die Schweizer Binnenwirtschaft, die Schweizer Transporteure, treffen. Ich weiss nicht, ob es in Europa ein Land gibt, das in einem solchen Fall die eigene Wirtschaft derart schwächen würde. Deshalb sind wir klar der Meinung, dass wir Artikel 5 streichen müssen.

Ich sage es Ihnen nochmals: Selbst bei Nachfragen wurde nicht klar gesagt, wie die Mechanik der Anwendung von Artikel 5 wirklich ist. Tatsächlich – da hat Frau Fehr Recht – muss die Bestimmung von Artikel 5, wie er hier steht, mit der EU nicht mehr ausgehandelt werden, sondern das ist bereits geschehen. In der Anwendung aber wird er nicht halten können, was er verspricht. Er verspricht den Schutz des Schwei-

zer Alpenraums, aber er diskriminiert in grober Art und Weise den Schweizer Binnenverkehr.

Stimmen Sie deshalb dem Antrag der Minderheit Föhn zu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich würde es bedauern, wenn Sie diesen Artikel streichen würden. Denn er ist Ausdruck einer Errungenschaft, die wir der Europäischen Union abgerungen haben. Ich kann mich gut erinnern: Als damals die Verhandlungen über das bilaterale Verkehrsabkommen stattfanden, wollten wir eigentlich zusätzlich die Möglichkeit einer Alpentransitabgabe vorsehen. Und das ist dann sowohl aus innen- als auch aus aussenpolitischen Gründen in diese Klausel gemündet. Diese Klausel bedeutet, dass der Gemischte Ausschuss mit der Europäischen Union einberufen werden muss, der dann feststellt, ob die Kapazität, wie es hier umschrieben ist, überschritten wird oder nicht. Ich würde es bedauern, wenn diese Möglichkeit, den Gemischten Ausschuss einzuberufen, dahinfallen würde. Denn alleine schon die Einberufung des Ausschusses bedeutet eine gewisse Alarmstufe in dieser Situation. Dies könnte dazu führen, dass auch andere Massnahmen gefunden werden. Auch die Transporteure werden so auf die Engpässe aufmerksam gemacht, die in der Schweiz sind. Die ganze Möglichkeit einer Verhandlung würde also dahinfallen.

Nun haben Sie gesagt, ja, es treffe auch den Binnenverkehr. Natürlich trifft die Abgabe auch den Binnenverkehr, das ist richtig. Aber beachten Sie: Es gilt als eine Bedingung, dass die Bahnkapazität untererfüllt ist. Es müssen also noch Kapazitäten auf der Bahn vorhanden sein, erst dann kann die Erhöhung, die ja temporär beschränkt ist, erfolgen. Von daher würde ich das als ein Instrument beibehalten.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: In der Tat, Herr Föhn: Dies ist eine Klausel, die unsere Leute mit der EU ausgehandelt haben. Sie wurde ausgehandelt. Sie gilt. Und wenn wir jetzt dem Streichungsantrag Ihrer Minderheit folgen, würden wir in unserem Land die Rechtsgrundlagen streichen für das, was unsere Unterhändler mit der Europäischen Union ausgehandelt haben! Das wäre wirklich ein Eingangoal der gröberen Sorte!

Diese Klausel wurde in unserem Interesse, in unserem schweizerischen Interesse, mit der Europäischen Union ausgehandelt. Wir sollten wirklich alle Instrumente, die wir haben, auch in diesem Gesetz haben. Es braucht eine Rechtsgrundlage in diesem Gesetz, in unserem Land, damit das, was wir mit der Europäischen Union ausgehandelt haben, auch tatsächlich in Kraft treten kann, eingesetzt werden kann.

Ich bitte Sie also dringend, den Antrag der Minderheit Föhn abzulehnen und unsere Politik zu unterstützen, vor allem gegenüber der Europäischen Union.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/985)

Für den Antrag der Mehrheit ... 113 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

Art. 6

Antrag der Mehrheit

Titel

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1

Der Bundesrat kann eine Transitbörse für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen einführen (Alpentransitbörse). Er stimmt dieses Instrument, wenn immer möglich, mit den übrigen Ländern des Alpenbogens ab und schliesst die dafür allenfalls erforderlichen internationalen Übereinkommen ab.

Abs. 1bis

Diese Verträge und allfällige weitere Übereinkommen müssen geeignet sein ...

Abs. 2

Der Bundesrat verteilt die Durchfahrtsrechte unentgeltlich als Bonus für alpenquerende Schienentransporte oder steigert sie nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen den

Meistbietenden. Die Verteilung der für ausländische Camionneure bestimmten Durchfahrtsrechte kann der Bundesrat den Herkunftsländern überlassen. Die Verteilung erfolgt in jedem Fall in nichtdiskriminierender Weise.

Abs. 3–5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Abs. 1

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

Antrag der Minderheit II

(Pedrina, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Abs. 1

Der Bundesrat führt bis spätestens zwei Jahre nach Abschluss der Beratungen im Parlament eine wenn möglich mit den übrigen Ländern des Alpenbogens abgestimmte Alpentransitbörse ein. Er kann die dafür erforderlichen internationalen Übereinkommen abschliessen.

Antrag der Minderheit III

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

Streichen

Antrag der Minderheit IV

(Huber, Caviezel, Germanier, Hany, Hochreutener, Hutter Markus)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit V

(Pedrina, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Abs. 4

Der Bundesrat legt dabei die Zahl der Durchfahrtsrechte pro Jahr fest. Er senkt deren Zahl schrittweise vom aktuellen Niveau auf das Verlagerungsziel gemäss Artikel 3.

Antrag Amstutz

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Schriftliche Begründung

Ich beantrage, dem Entscheid des Ständerates zur Verhandlungsermächtigung für die Alpentransitbörse zuzustimmen.

Der Ständerat hat mit seiner Fassung der Wichtigkeit und der Tragweite solcher völkerrechtlichen Verträge Rechnung getragen und die entsprechende Einflussnahme der Bundesversammlung verbindlich und klar festgehalten.

Antrag Leutenegger Filippo

Abs. 2

An der Alpentransitbörse werden Rechte für alpenquerende Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge (Durchfahrtsrechte) nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze versteigert.

Schriftliche Begründung

Artikel 84 der Bundesverfassung bestimmt klar, dass der Bund das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützt. Insbesondere hat der alpenquerende Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Dieser Zielsetzung hat das Stimmvolk klar zugestimmt.

Art. 6

Proposition de la majorité

Titre

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1

Le Conseil fédéral peut créer une bourse de transit pour le transport lourd de marchandises à travers les Alpes par les routes de transit (Bourse du transit alpin). Il convient de cet instrument si possible avec les autres pays de l'Arc alpin et conclut les éventuels accords internationaux nécessaires à cet effet.

Al. 1bis

Ces traités et d'éventuels autres accords seront propres à remplir ...

Al. 2

Les droits de passage sont octroyés gratuitement par le Conseil fédéral dans le but d'encourager le transport ferroviaire à travers les Alpes ou mis aux enchères et adjugés au plus offrant, selon les principes de l'économie de marché. Les droits de passage destinés aux camionneurs étrangers peuvent leur être délivrés par leur pays d'origine. Les droits de passage seront octroyés de manière non discriminatoire.

Al. 3–5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Al. 1

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

Proposition de la minorité II

(Pedrina, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Al. 1

Le Conseil fédéral introduira, au plus tard deux ans après la fin des délibérations parlementaires, une Bourse du transit alpin, si possible en coordination avec les autres pays de l'Arc alpin. Il peut conclure les accords internationaux nécessaires à cet effet.

Proposition de la minorité III

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

Biffer

Proposition de la minorité IV

(Huber, Caviezel, Germanier, Hany, Hochreutener, Hutter Markus)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité V

(Pedrina, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Al. 4

Le Conseil fédéral fixe le nombre de droits de passage par an. Ceux-ci seront progressivement réduits jusqu'à ce que l'objectif du transfert énoncé à l'article 3 soit atteint.

Proposition Amstutz

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Leutenegger Filippo

Al. 2

Dans le cadre de la Bourse du transit alpin, des droits autorisant les courses de véhicules routiers lourds à travers les Alpes (droits de passage) sont mis aux enchères pour le trafic de transit (à travers la Suisse), selon les principes de l'économie de marché.

Huber Gabi (RL, UR): Ich spreche für die Minderheit I, aber auch für die Fraktion der FDP. Zum Antrag meiner Minderheit I: Dieser Antrag war in der Kommission nach der ersten Lesung und nach drei Ausmehrungen mit 17 zu 8, 15 zu 8 und 15 zu 6 Stimmen gegenüber anderen Anträgen klar der Antrag der Kommissionsmehrheit. Drei Monate später wurde er dann in der zweiten Lesung leider zum Minderheitsantrag. Mit diesem Minderheitsantrag möchte ich die ständerätliche Fassung, die ich grundsätzlich unterstütze, aus folgenden Gründen abändern: Gemäss dem Beschluss des Ständerates, den Sie auch auf der Fahne haben, müsste der Bundesrat zweimal mit einer Vorlage vor das Parlament treten. Damit könnte zum gleichen Thema auch zweimal das Referendum ergriffen werden. Das ist des Guten zu viel. Artikel 166 Absatz 2 der Bundesverfassung bestimmt, dass die Genehmigung völkerrechtlicher Verträge in die Kompetenz der Bundesversammlung fällt. Davon ausgenommen sind Verträge, für deren Abschluss aufgrund von Gesetz oder völkerrechtlichem Vertrag der Bundesrat zuständig ist. Deshalb ist nicht einzusehen, dass im Güterverkehrsverlagerungsgesetz die Genehmigung durch die Bundesversammlung festgeschrieben wird, nachdem die Eckwerte für die Einführung der Alpentransitbörse im Gesetz vorgegeben sind.

Auch der Verweis auf Artikel 7a Absatz 2 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes in der ständerätlichen Fassung ist überflüssig und eher Verwirrung stiftend. Diese Fassung des Ständerates nimmt jetzt der Einzelantrag Amstutz wieder auf. Es freut mich natürlich, dass Herr Amstutz in der Begründung schreibt, dass der Ständerat mit seiner Fassung der Wichtigkeit und der Tragweite solcher völkerrechtlichen Verträge Rechnung getragen hat. Aber wie gesagt, hier wird doppelt genäht, und das ist des Guten zu viel.

Die Kommission hat, wie Sie sehen, eine neue Fassung beschlossen. Diese ist aber absolut untauglich, weil die Einführung einer Alpentransitbörse definitiv und zwingend zunächst mit der EU ausgehandelt werden muss. Dies wurde in der Botschaft, in der Kommission und seitens des Departementsvorstehers x-mal ausgeführt. Die Kommissionsmehrheit kann es offenbar immer noch nicht glauben und beantragt, die Alpentransitbörse «wenn immer möglich» mit den übrigen Ländern des Alpenbogens abzustimmen und die «dafür allenfalls erforderlichen internationalen Übereinkommen» abzuschliessen. Aber die anderen Alpenländer können so etwas nicht ohne das Einverständnis der EU abmachen: Es ist nicht möglich und nicht umsetzbar, was die Kommissionsmehrheit beantragt. Auch gesetzestechisch ist eine Formulierung wie «wenn immer möglich» unmöglich. Sie lässt nämlich offen, was passieren soll, wenn die Abstimmung mit den Ländern des Alpenbogens nicht gelingt. Dass die einseitige Einführung nicht möglich ist und sein wird, sollte nun andererseits endlich zur Kenntnis genommen werden.

In die gleiche Richtung geht der Minderheitsantrag II (Pedrina), welcher die Alpentransitbörse im Gegensatz zu den übrigen Fassungen zwingend bis spätestens zwei Jahre nach Abschluss der Beratungen im Parlament einführen will. Wie in der Mehrheitsfassung wird auch hier verlangt, die Börse «wenn immer möglich» mit diesen Ländern abzustimmen und «die dafür erforderlichen internationalen Übereinkommen» abzuschliessen. Zusätzlich würde mit dem Antrag der Minderheit II die Verhandlungsposition des Bundesrates massiv geschwächt: Wegen der starren Zeitvorgabe wäre der Bundesrat in Zugzwang und müsste sich von der Gegenpartei Bedingungen diktieren lassen. Es kommt dazu, dass die Alpenländer und die EU-Kommission zurzeit eine Studie betreffend die Machbarkeit einer Alpentransitbörse erstellen. In der Kommission wurde uns gesagt, dass diese Studie nächstes Jahr im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz diskutiert werden soll. Da würde es die Verhandlungsposition der Schweiz nicht gerade stärken, wenn sie sich ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt anschicken würde, im Alleingang eine Alpentransitbörse einzuführen.

Der Streichungsantrag der Minderheit III (Giezendanner) spricht für sich, das heisst, er richtet sich gegen die Ergeb-

nisse aller Volksabstimmungen über die Verlagerungspolitik. Zwar hat auch die FDP in ihrer Vernehmlassungsantwort vom Oktober 2006 festgehalten, sie sei nicht bereit, die Alpentransitbörse zu unterstützen; der Bundesrat solle zuerst nachweisen, dass er alle anderen möglichen Massnahmen geprüft habe. Nun ist es aber leider so, dass der Bundesrat hinsichtlich der Verlagerungsmassnahmen bis jetzt nicht sehr fantasievoll war. Die Alpentransitbörse stammt ja auch nicht aus seiner Küche. Dem Zusatzbericht der Verwaltung konnten wir entnehmen, dass zur Erreichung des als optimistisch eingestuften Zwischenziels zum heutigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Massnahmen definiert werden könnten und dieses Ziel zum heutigen Zeitpunkt auch nicht gesichert sei.

Aufgrund dieser desolaten Ausgangslage beziehungsweise mangels tauglicher Alternativen unterstützt eine grosse Mehrheit der FDP-Fraktion die Alpentransitbörse in der Fassung der Minderheit I. Zu diesem Minderheitsantrag gehört auch Absatz 1bis in der Fassung der Mehrheit. Meine Minderheitsanträge auf Streichen der Artikel 7 und 12 wären dann eine Folge der Annahme meines Minderheitsantrages zu Artikel 6, weil der Bundesrat für die Umsetzung der Alpentransitbörse ja ein Gesetz vorlegen müsste.

Zur Begründung meines Minderheitsantrages zu Absatz 2: Die Kommission hat sich lange mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Durchfahrtsrechte unentgeltlich als Bonus verteilt werden können oder zwingend nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu versteigern sind. Es stellen sich folgende Fragen: Macht das Modell einer unentgeltlichen Verteilung im Sinne eines Bonussystems ökonomisch Sinn, und wäre ein solches rechtlich überhaupt möglich, beziehungsweise liessen sich möglicherweise die Probleme im Hinblick auf das Landverkehrsabkommen und den lokalen Kurzstreckenverkehr entschärfen? Die Kommission hat zu dieser Problematik einen Zusatzbericht der Verwaltung verlangt und erhalten. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine unentgeltliche Vergabe von Durchfahrtsrechten aufgrund der offenen Frage eines gleichbehandelnden, nichtdiskriminierenden und von Wettbewerbsverzerrungen freien Verteilungskriteriums äusserst schwer umsetzbar und eine in Verhandlungen mit der EU sehr wenig erfolgversprechende Variante ist. Mit einer kostenlosen Vergabe entstünden neue Problemkreise in Form von Beihilfen, rechtlichen Vorbehalten und Diskriminierungstatbeständen, die in jedem Fall mit der EU zu diskutieren wären.

Ein gerechter Verteilungsschlüssel, welcher zudem, dem Verlagerungsgesetz entsprechend, nachhaltig die Verkehre verlagert, wäre sehr schwierig zu bestimmen. Die entgeltliche Versteigerung, wie sie der Bundesrat und meine Minderheit I vorschlagen, stellt eine nichtdiskriminierende und allgemein anerkannte Methode für die Zuteilung dar. Wer ein Durchfahrtsrecht benötigt, kann dieses zum entsprechenden Preis erwerben. Die Zuteilung knapper Kapazitäten über den Preis ist zudem auch seitens der EU ein breit anerkanntes Prinzip, welches in den verschiedenen Sektoren in entsprechenden Richtlinien festgelegt ist. Damit die Börse in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Landverkehrsabkommens eingeführt werden kann, sind zunächst Sondierungsgespräche mit der EU zu führen, um die Spielräume auszu-leuchten. Die Anwendung marktorientierter Zuteilungskriterien verspricht mehr Erfolg als die Priorität für mehr oder weniger willkürliche Verteilungskriterien.

Im Rahmen der Diskussion über die Gratisvergabe von Durchfahrtsrechten ist laut dem erwähnten Bericht mit dem Entwurf des Bundesrates im Hinblick auf Verhandlungen mit der EU auch ein Konzept der Alpentransitbörse möglich, bei welchem ein bestimmter Anteil an der Gesamtmenge an Durchfahrtsrechten der EU unentgeltlich überlassen wird und die Verteilung dieses Anteils der EU überlassen wird. Die EU kann auch über mögliche Einnahmen entsprechend frei verfügen. Verhandlungsgegenstand wäre dann auch die Bestimmung der Anteile, welche der EU bzw. der Schweiz zufallen.

Auch wenn der Antrag der Mehrheit auf den ersten Blick originell erscheint, so ist er eben doch höchst problematisch

und widerspricht dem Landverkehrsabkommen. Deshalb ersuche ich sie zusammen mit der FDP-Fraktion, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Zu Absatz 2 haben wir ja auch noch einen Einzelantrag Leutenegger Filippo. Hier geht es wieder um die Formulierung «von Grenze zu Grenze». Das hatten wir gestern schon, und ich kann dazu nur sagen, dass einige hier nicht wissen wollen, was sie tun.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich äussere mich zum Minderheitsantrag II zu Artikel 6 Absatz 1, der die Einführung einer Alpen-transitbörse als einziges neues, wirksames Verlagerungsinstrument vorsieht. In diesem Rahmen möchte ich Folgendes in den Vordergrund rücken: einerseits die Notwendigkeit, dem Bundesrat die Kompetenz für die Einführung der Alpen-transitbörse sofort zu geben, und andererseits die Notwendigkeit, uns gegenüber der EU nicht die Hände zu binden. Zuerst möchte ich die Hauptdifferenz meines Antrages gegenüber demjenigen der Mehrheit hervorheben. Bezüglich der Einführung der Alpen-transitbörse will ich die Kann-durch eine Muss-Formel ersetzen, und zwar inklusive des Ausführungstermins, das heisst zwei Jahre nach Abschluss der Beratungen, damit der Bundesrat beauftragt wird, zügig mit diesem Instrument vorwärtszumachen. Der Rest von Absatz 1 sieht dann ähnlich aus.

Damit der Meccano klar ist, fange ich bei der Version des Ständerates an: Was dieser beschlossen hat, würde dazu führen, unsere Bemühungen, dem Volkswillen gerecht zu werden, endgültig zu «versenken». Nach diesem Gesetz sollten wir zwei weitere Gesetze verabschieden: ein erstes für die Verträge mit der EU und ein zweites für die eigentliche Einführung der Alpen-transitbörse. Mit der Referendums-möglichkeit und dem ganzen Drum und Dran würden locker zehn Jahre verstreichen. Die Politik sollte in diesem Fall den Alpenschutzartikel ehrlicherweise aus der Bundesverfassung streichen.

Die Minderheit I (Huber) nimmt nur eine Gesetzeshürde weg, weigert sich aber wie der Ständerat, dem Bundesrat die Kompetenz für die Einführung der Alpen-transitbörse sofort zu geben. Diese Minderheit will ebenfalls zuerst das Einverständnis der EU einholen. Im Hinblick auf die Einführung einer Alpen-transitbörse müssen wir aber die Prämissen für eine starke Verhandlungsposition des Bundesrates schaffen. Das erreichen wir am besten dadurch, dass wir als Parlament den Bundesrat erstens unter Druck setzen und enge Terminfristen festnageln und ihm zweitens die Möglichkeit geben, bei der Ausgestaltungsform der Börse frei zu sein, damit er im Rahmen des Landverkehrsabkommens operieren kann. Wir können bei unserem Vorgehen durchaus etwas von den anderen EU-Ländern lernen. Diese halten sich auch nicht immer von A bis Z an die EU-Regeln und nehmen nicht immer unbedingt die Rolle des Musterschülers ein. Wir sollten uns nicht scheuen, uns in dieser Sache einmal wie die anderen EU-Länder zu gebärden, um ein positives Verhandlungsergebnis zu erzielen. Die Versäumnisse bei der Umsetzung des Landverkehrsabkommens sind notabene nicht nur in Italien, sondern auch in Deutschland zu verzeichnen.

Ja, ausgerechnet die EU-kritische SVP sagt gemäss Antrag Amstutz, wir sollten hier dem Ständerat folgen, wir hätten uns bei der Alpen-transitbörse der EU anzupassen und ihren Befehlen unterzuordnen, wo doch diese Kreise gestern mit der nationalistischen Beschränkung auf den Güterverkehr von Grenze zu Grenze das Gegenteil machen wollten. Sie haben vergessen, dass das Volk sich im Rahmen der Bilateralen I im Jahr 2000 klar für eine nichtdiskriminierende Umsetzung des Alpenschutzartikels ausgesprochen hat. Aber die SVP ist es seit langer Zeit gewohnt, Artikel 84 der Verfassung stückweise zu zitieren – eben nur so, dass es dem Lastwagengewerbe nicht wehtut.

Ich bin mir bewusst, dass es für die Schweiz entscheidend sein wird, wie Österreich und Frankreich zusammenspannen, um dann gemeinsam mit diesen Alpenländern in Brüssel vorzusprechen. Die Signale der Regierungen von Frankreich und Österreich sind grundsätzlich positiv; im Übrigen

haben sie keine valable Alternative zur Eindämmung der LKW-Lawine im eigenen Land. Wenn also die EU sagt, ein Alleingang der Schweiz würde nicht akzeptiert, ist das okay. Andererseits sage ich aus Schweizer Sicht: Eine Sabotage unserer Verlagerungspolitik durch die EU oder durch EU-Länder würde nicht akzeptiert, dies soll auch die EU nachvollziehen.

Die Konsequenz für uns ist einfach: Wir sollen nicht in unsere Gesetzgebung schreiben, dass wir zuerst das Einverständnis der EU einholen müssen und erst dann mit der Transitbörse weitermachen. Verhandlungstaktisch wäre dies einfach dumm. Diejenigen, die die Schweiz mit diesem Gesetz in eine so unglückliche Verhandlungsposition schieben wollen, tragen de facto zur «Versenkung» der Verlagerungspolitik bei. Dass die SVP das will, ist klar. Bei den anderen Kolleginnen und Kollegen hoffe ich, dass sie mindestens den Weg zur Kommissionsmehrheit finden.

Ich möchte mich nur noch ganz kurz zu Absatz 4 äussern. Ich möchte hier mit meinem Minderheitsantrag den Grundsatz der schrittweisen Reduktion der zur Verfügung gestellten Durchfahrtsrechte verankern.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit II zu unterstützen, der unter anderem dem Willen der hauptsächlich betroffenen Kantone Tessin und Uri entspricht.

Amstutz Adrian (V, BE): Herr Pedrina, Sie werfen uns vor, wir schlugen hier nationalistische Lösungen vor. Ich bitte Sie, mir zu beantworten, ob Sie sich noch daran erinnern können, wer das – «von Grenze zu Grenze» – vorgeschlagen hat.

Pedrina Fabio (S, TI): Wir haben das im Jahr 1989 im Entwurf des Verfassungsartikels vorgeschlagen; 1994 wurde es vom Volk abgesegnet. Dann haben wir den ganzen Prozess mitgemacht. Im Jahr 2000 haben wir im Rahmen der Bilateralen I etwas schlucken müssen; wir haben das akzeptiert, weil die flankierenden Massnahmen so verankert wurden, wie wir das gewünscht hatten.

Das Problem ist eben, dass die Verlagerungsmassnahmen nicht kohärent umgesetzt wurden. Ausgerechnet in Artikel 84 der Bundesverfassung, den Sie zitieren, steht, dass der Bundesrat die Kompetenz für die Umsetzung des Artikels hat. Durch Artikel 182 der Bundesverfassung wird er ermächtigt, diese Kompetenz auch über den Verordnungsweg auszuüben. In diesem Parlament wird jetzt versucht, dies zu sabotieren.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich lege zuerst meine Interessen offen: Ich bin Aktionär bei Hupac in Chiasso und Kommanditär beim grössten europäischen Operator, bei Kombiverkehr in Frankfurt.

Ich spreche heute eigentlich nicht als Fuhrhalter zu Ihnen, sondern als Bahncontainer-Spediteur. In dieser Funktion nämlich macht mir die Transitbörse so grosse Sorgen; als Fuhrhalter macht sie mir nicht so grosse Sorgen, das muss ich Ihnen sagen, weil das Schweizervolk und die Europäer es ja bezahlen würden und die Transitbörse auch nicht umsetzbar ist.

Aus Sicht des Bahncontainer-Spediteurs mache ich mir grösste Sorgen. Erlauben Sie mir, Ihnen zuerst zwei, drei Zahlen zu nennen. Im Jahr 2007 konnte die Hupac im unbegleiteten kombinierten Verkehr um 10,1 Prozent wachsen; ohne Alpen-transitbörse haben wir 10 Prozent mehr auf die Schiene verlagert. Seit dem Referenzjahr 2000 ist es der Hupac gelungen, im alpenquerenden kombinierten Verkehr 73 Prozent mehr auf die Schiene zu verlagern; das sind rund 670 000 Sendungen pro Jahr. Dem gegenüber stehen 20 730 Rola-Sendungen pro Jahr, Sendungen gemäss jenem veralteten Prinzip der rollenden Landstrasse. Damit habe ich es eigentlich gesagt: Die Alpen-transitbörse – und das macht mir als Bahnspediteur grösste Sorgen – ist ein veraltetes Modell, das die rollende Landstrasse fördert, diese LKW, die auf die Bahn verladen werden, immer deren 20 an der Zahl. Die rollende Landstrasse erreicht nur eine

Zugsnutzlast von 480 Tonnen, der Containerzug demgegenüber eine Zugsnutzlast von 1200 Tonnen. Sehen Sie, das ist das Unseriöse an dieser Alpentransitbörse. Denn die einzelnen Lastwagenspediteure, die kleinen Firmen, können keinen Containerverkehr betreiben, da sie das Equipment nicht haben, was bei einer solchen Grössenordnung auch nicht möglich ist. Diese Firmen müssen auf die Bahn verladen und würden die rollende Landstrasse nutzen. Die Kapazität, die wir dringend für den unbegleiteten kombinierten Verkehr brauchen, würde hiermit massiv eingeschränkt. Dazu kommt, dass jeder Bahnwagen der rollenden Landstrasse mit etwa 600 Franken subventioniert werden muss – aus der Bundeskasse! Das ist doch das Problem, das wir alle nicht wollen.

Wir wollen verlagern. Ich habe es Ihnen gesagt: Wir – die Hupac, privatwirtschaftlich, und die Strassenspediteure – haben seit dem Referenzjahr 2000 73 Prozent mehr auf die Schiene verlagert! Der Strasse ist es gelungen, die Bahn im Transit auszulasten. Nehmen Sie das doch bitte zur Kenntnis. Ich muss Ihnen schon sagen: Ich habe gestern wirklich gestaunt und war auch etwas empört, als ich wieder gehört habe, was alles verlagert würde. Frau Lachenmeier hat gesagt, der Löttschberg sei nicht ausgelastet. Frau Lachenmeier, das ist lächerlich. Meine Transportfirma darf im Güterbereich auf der Löttschbergstrasse nicht mehr verladen, weil es hier Kontingente gibt. Nehmen Sie das zur Kenntnis, erzählen Sie nicht einen solchen «Chabis».

Frau Simoneschi hat gestern in zurückhaltender Form vom Ceneri gesprochen. Der Ceneri hat nichts, aber auch gar nichts mit dem Güterverkehr zu tun. Sie ist Tessinerin, sie weiss das besser als ich. Wir müssen im Güterverkehr über Magadino, Vira Gambarogno und Luino fahren. Wir haben nichts vom Ceneritunnel, weil die Tunnel nach dem Ceneritunnel zu wenig hoch sind. Wir können mit den grossen Eckhöhen auch in Zukunft nicht verladen.

Ich appelliere an die Vertreter der CVP und der FDP: Kommen Sie doch auf den sauberen Pfad der Tugend der Ordnungspolitik zurück. Es gibt eine Gewerbefreiheit, die wir in diesem Land immer hochgehalten haben. Diese Alpentransitbörse ist ein Einschnitt in die Gewerbefreiheit, sie ist ein Einschnitt in die Tugend der freien Wahl des Verkehrsmittels. Das dürfen Sie als Vertreter bürgerlicher Parteien doch nicht zulassen. Die Alpentransitbörse ist ein künstliches Hindernis, das man hier schaffen will. Vom menschlichen Körper her wissen Sie, was ein künstliches Hindernis bedeutet: Es führt zum Infarkt. In diesem Falle führt es zum Bahninfarkt.

Ich hoffe, dass Sie meinen Minderheitsantrag mittragen und diese Transitbörse auf keinen Fall einführen. Ich hoffe, Herr Hämmerle ist auch mitgekommen. Gestern hat er mir gesagt, ich sei wohl nicht ganz mitgekommen. Ich hoffe, er ist heute mitgekommen.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Das Gesetz, welches wir jetzt beraten, hat einen Hauptzweck, nämlich die Verlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene; dies in Erfüllung gleich mehrerer klarer Aufträge der Stimmberechtigten und der Bundesverfassung. Ich glaube, es ist gut, wenn wir uns bei der Beratung von Artikel 6 diese Hauptzielrichtung des Gesetzes und auch die Aufträge, die wir von Bundesverfassung und Volk haben, in Erinnerung rufen. Die Verlagerung ergibt sich nicht von selbst, und es genügen auch nicht gute Worte und schöne Absichtserklärungen, sondern es braucht konkrete Massnahmen. Der Bundesrat schlägt solche vor. Zu ihnen gehört auch die Alpentransitbörse – gerade die Alpentransitbörse. Sie ist ein geniales Instrument, denn sie erlaubt zum einen eine sichere Zielerreichung, wie das Verfassung und Volk von uns verlangen, und zum anderen bedient sie sich marktwirtschaftlicher Mechanismen und ist damit äusserst kostengünstig und flexibel. Sie ermöglicht zudem ein optimales Management des Abbaupfades. Man kann für jedes Jahr die entsprechende Menge an Durchfahrten über diese Börse steuern. Damit wird auch der ganze Prozess berechenbar; er wird für die Wirtschaft transparent und bezüglich ihrer Investitionen und Planungen berechenbar.

Es ist daher für die grosse Mehrheit der CVP/EVP/glp-Fraktion keine Frage, dass das Instrument der Alpentransitbörse nicht ausgeschlossen, sondern vom Gesetz her in das Bündel der möglichen Massnahmen aufgenommen werden soll, mit denen die Exekutive das ihr vorgegebene Ziel erreichen soll. Deshalb kommt es für uns nicht infrage, vorweg Artikel 6, wie es die Minderheit III (Giezendanner) will, zu streichen. Das ist eine reine SVP-Minderheit, zu welcher ich mich deshalb nicht mehr weiter äussern will. Diese Variante kommt nicht infrage.

Bei der Frage aber nun, wie diese Alpentransitbörse eingeführt werden soll, gibt es verschiedene Wege, und es stellen sich zwei entscheidende Fragen. Erstens: Soll das Gesetz den Bundesrat verpflichten, eine Alpentransitbörse einzuführen? Oder soll das Gesetz ihm nur die Möglichkeit eröffnen, eine solche einzuführen? Kurz: Soll- oder Kann-Vorschrift? Unsere Fraktion ist, grossmehrheitlich wiederum, der Meinung, dass eine Kann-Vorschrift genügt, dass also die Minderheit II (Pedrina), die eine Soll-Vorschrift einführen möchte, nicht zu unterstützen sei. Allerdings möchte eine Minderheit in unserer Fraktion – und dazu gehören insbesondere die Vertreter von EVP und glp – diese Massnahme jetzt schon fest ins Gesetz aufnehmen.

Die zweite Hauptfrage lautet dann: Wollen wir dem Bundesrat, sofern er die Einführung der Alpentransitbörse als notwendig erachtet oder – wenn Sie die Minderheit II unterstützen – wenn er die Alpentransitbörse einführen muss, mit dem heute zu behandelnden Gesetz freie Hand geben, alle notwendigen Absprachen zu treffen und allfällige Verträge mit den Nachbarländern und der EU vorzubereiten und zu verhandeln? Oder wollen Sie, dass der Bundesrat nur verhandelt, aber nachher, hintendrin, mit einer neuen Vorlage wieder zu uns kommen muss, um die Verträge, die Alpentransitbörse in allen Detailpunkten bewilligen zu lassen? Das möchten der Ständerat und die Minderheit I (Huber). Das möchte die Mehrheit, die wir von unserer Fraktion grossmehrheitlich unterstützen, nicht; sondern die Mehrheit der Kommission, der ich zu folgen bitte, möchte, dass der Bundesrat nicht mit gebundenen Händen in die Verhandlung gehen muss. Denn wir haben ein Ziel, und dieses Ziel heisst: die Menge des Güterverkehrs reduzieren. Und das bekommen wir nur in den Griff, wenn wir die wirklich griffige Massnahme, wie sie die Mehrheit Ihnen vorschlägt, durchführen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Wir sind hier beim Herzstück der Vorlage, bei jenem Teil, der eine echte Innovation ist. Hier entscheiden wir auch den Match, also darüber, ob wir in Zukunft fähig sind, das Versprechen zu halten, den Volkswillen wirklich umzusetzen und die Anzahl der Fahrten auf 650 000 pro Jahr zu reduzieren.

Die Alpentransitbörse ist einfach, sie ist logisch und praxistauglich. Ich wage hier die Behauptung noch einmal: Würden wir über die Alpentransitbörse in einer Volksabstimmung abstimmen, so würden wir diese gewinnen. Die Alpentransitbörse orientiert sich letztlich an der Schifffahrt. Für Güter, die auf Schiffen transportiert werden, muss ein entsprechender Ladeplatz reserviert werden. Wenn das Schiff voll ist, muss auf das nächste Schiff gewartet werden. Stellen wir uns deshalb vor, der Gotthard sei auch ein Schiff und seine Lade- oder Durchfahrtskapazitäten seien nicht nur so beschränkt, wie sie das bezüglich der Kapazität ja heute schon sind, sondern sie würden aufgrund des Volkswillens auf 650 000 Fahrten beschränkt. Um sich eine Durchfahrt zu sichern, müssen entsprechende Durchfahrtsrechte, also eine Art Durchfahrtstickets, erworben werden, wie das bei Schiffen auch geschieht. Diese Durchfahrtstickets können an einer Internetbörse gehandelt werden. Damit bleibt das System ständig in Bewegung und reagiert auf Angebot und Nachfrage. Wer für ein bestimmtes Zeitfenster ein Durchfahrtsrecht hat, wer also einen solchen Platz reserviert hat, fährt durch, und zwar in diesem vorgesehenen Zeitfenster von Basel nach Chiasso oder umgekehrt. Dies geschieht ohne Stau, es gibt also keine Schlangen, keine unberechenbaren Verhältnisse mehr, keine Probleme mehr mit Ausstellplätzen. Die Gleichbehandlung aller wird dadurch gegeben,

dass alle Camionneure dort, wo sie sind, jederzeit Zugriff auf das System haben, weil es internetbasiert ist. So weit, so einfach.

Jetzt zu den Einwänden; der erste Einwand kommt mit Blick auf den Regionalverkehr: Ist es für die Regionen in der Zentralschweiz und im Tessin nicht einfach ein Nachteil? Dass dem nicht so ist, zeigt allein schon die Position dieser beiden Kantone. Sie fordern die Einführung der Alpentransitbörse ausdrücklich, weil sie wissen, dass bereits das heutige System mit dem Tropfenzähler, das letztlich ja auch ein Kapazitätssystem ist, eine Privilegierung des regionalen Verkehrs zulässt – auch wenn wir das nicht allzu laut sagen. Die EU hat das sogenannte S-System akzeptiert und damit klargemacht, dass sie dieser Form von Bevorzugung des regionalen Verkehrs über die Alpen zustimmt. Dieselbe Haltung können wir auch in Bezug auf die Alpentransitbörse erwarten. Auch dort wird es möglich sein, für den unmittelbaren, regionalen Verkehr entsprechende Lösungen zu finden.

Der zweite Einwand betrifft die Beschränkung. Da wird gesagt, die EU akzeptiere solche Kapazitätsbeschränkungen und Kontingentierungen nicht. Auch da haben wir andere Hinweise und sehen einen anderen Trend. Kapazitätsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen werden schon heute akzeptiert, siehe das Beispiel des Tropfenzählersystems. Es werden auch zunehmend Kapazitätsbeschränkungen aus gesundheitspolitischen Gründen akzeptiert, beispielsweise Fahrverbote in Städten für Fahrzeuge mit ungeraden bzw. geraden Nummern. Auch das sind Beschränkungen, welche die EU akzeptiert. Wir können beobachten, dass der Trend in diese Richtung geht und dass von der EU auch hier keine grundsätzliche Ablehnung kommen wird. Wir konnten es gestern bereits in einem Artikel von «NZZ-Online» wieder lesen, dass die EU dem Instrument Alpentransitbörse grundsätzlich offen gegenübersteht und bereit ist, darüber zu verhandeln. Die EU ist bereit, dieses Instrumentarium aufzunehmen und zu konkretisieren.

Damit bin ich beim dritten Einwand: Das Landverkehrsabkommen lasse eine solche Alpentransitbörse nicht zu. Hier muss man auch sagen: Studien und Abklärungen zeigen anderes, insbesondere für den Fall, dass die Durchfahrtsrechte so gehandelt werden, dass der Staat nicht daran verdient. Dann haben wir Spielraum, es innerhalb des Landverkehrsabkommens abwickeln zu können.

Fazit: Die Alpentransitbörse ist praxistauglich, und sie ist EU-kompatibel. Das haben verschiedene Studien gezeigt. Aber sie ist eine politische Herkulesübung, und sie gelingt nur, wenn wir hier Nägel mit Köpfen machen. Je verbindlicher wir die Alpentransitbörse in diesem Gesetz verankern, desto einfacher wird es sein, und desto grösser wird der Verhandlungsspielraum sein. Je klarer das Parlament schon heute zu dieser Lösung Ja sagt, desto glaubwürdiger ist der Bundesrat in den Verhandlungen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit II (Pedrina) zuzustimmen oder, wenn dieser Minderheitsantrag keine Mehrheit findet, unter den Anträgen, über die Sie zu befinden haben, einem mit einer möglichst verbindlichen Formulierung zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Fehr, Sie haben gesagt, die Transitbörse sei EU-kompatibel. Wie erklären Sie sich dann, dass der Verkehrsminister von Österreich sagt, es sei undenkbar, in Österreich diese Börse einzuführen, er habe schon mit der Maut über den Brenner grösste Probleme gehabt? Wie erklären Sie sich, dass Italien ganz klar ablehnt? Sind das keine EU-Staaten?

Fehr Jacqueline (S, ZH): Wir wissen aus dem Regierungsprogramm der heutigen österreichischen Regierung, dass die Alpentransitbörse dort ausdrücklich als Instrument erwähnt ist, das man selber weiterverfolgen will. Wir wissen es aus dem Prozess «Suivi de Zurich», dass diese Alpenländer daran sind, die Alpentransitbörse in verschiedenen Studien zu vertiefen, dass das Interesse an dieser Börse in den Alpenländern sehr gross ist und damit auch der Weg bereitet wird für eine EU-kompatible Lösung.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die Alpen-Initiative, die dem Willen des Volkes entspricht, konnte bis heute nicht umgesetzt werden, weil die Massnahmen nicht ausreichten. Mit der Alpentransitbörse haben wir ein wirksames Instrument für diese Verlagerung. Wenn wir heute die Alpentransitbörse ins Gesetz aufnehmen, ist dies ein klares Bekenntnis für dieses Instrument. Der Bundesrat bekommt damit die Vollmacht zur Diskussion mit der EU und mit den anderen Alpenländern. Nach erfolgreichen Verhandlungen soll er dieses Instrument umsetzen und die Sache nicht nochmals den Räten vorlegen müssen. Sonst würden die Ergebnisse der Verhandlungen diskutiert und würde die Vorlage unter Umständen geändert; das ganze Prozedere würde nochmals von vorne beginnen. Wir möchten die Einführung der Alpentransitbörse, des wichtigsten Instrumentes für die Umsetzung der Alpen-Initiative, nicht nochmals verzögern und damit in Kauf nehmen, dass die LKW noch jahrelang unser Land überrollen und die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung gefährden.

Die Umsetzung der Alpen-Initiative soll nicht zu Tode geredet, nicht nochmals diskutiert, nicht nochmals abgeändert werden. Wir Grünen stimmen darum der Minderheit II (Pedrina) zu.

Der Bundesrat soll zwei Jahre nach Abschluss der Beratungen im Parlament eine wenn möglich mit den anderen Ländern des Alpenbogens abgestimmte Alpentransitbörse einführen. Er soll die dafür erforderlichen internationalen Übereinkommen abschliessen. Weder die Kann-Formulierung gemäss Entwurf des Bundesrates und erst recht nicht der Beschluss des Ständerates, wonach dem Parlament nochmals eine Gesetzesvorlage unterbreitet werden soll, gewährleistet die Umsetzung des Volkswillens in absehbarer Zeit. Auch der Antrag der Mehrheit unserer Kommission würde das Ganze unnötig verzögern. Wir müssen eine Zeitlimite festlegen, sonst wird die Einführung der Alpentransitbörse nicht in absehbarer Zeit verwirklicht werden.

Zu Artikel 6 Absatz 2: Wir unterstützen hier die Mehrheit. Wir fordern und befürworten einen unentgeltlichen Bonus für den alpenquerenden Schienentransport. Dadurch wird der Schienentransport eben auch attraktiver, die Verhandlungen mit der EU werden einfacher, und das Argument der Verteuerung der Waren wird damit auch hinfällig. Alle Transitbetriebe haben die Möglichkeit, den Schienentransport auszunutzen und damit ein Durchfahrtsrecht für die Strasse unentgeltlich zu erlangen. Die von der Mehrheit vorgeschlagene Lösung gemäss Artikel 6 Absatz 2 ist nicht diskriminierend; sie wird allen ausländischen und schweizerischen Unternehmen angeboten, alle können davon Gebrauch machen. Mit der Bestimmung wird die Alpentransitbörse allgemein – bei den in- und ausländischen Unternehmen und in den entsprechenden Ländern – akzeptiert, davon sind wir überzeugt.

Wir bitten Sie, bei Absatz 2 den Antrag der Mehrheit anzunehmen.

Binder Max (V, ZH): Dieser Artikel 6 ist neben dem Artikel mit der starren und einem Irrtum unterliegenden Zielsetzung wahrscheinlich der Kernpunkt dieses Gesetzes. Die SVP lehnt dieses Instrument der Alpentransitbörse entschieden ab. In Absatz 1 von Artikel 6 geht es um die Mechanik der Einführung; es geht um die Delegation der Kompetenz, wer letztlich entscheiden soll, ob und wie eine solche Transitbörse eingeführt wird.

Die Alpentransitbörse wirft aber ohnehin viele wirtschaftliche, betriebliche und staatspolitische Fragen auf, die unseres Erachtens nicht geklärt sind. Wegen der langwierigen internationalen Verhandlungen, die hier noch nötig sind, ist für den Zeitraum bis 2018 – oder bis nach Eröffnung des neuen Gotthardtunnels – mit diesem Instrument kaum eine Verlagerungswirkung zu erzielen. Die Alpentransitbörse ist ein dirigistisches Instrument, das den Grundsätzen des Landverkehrsabkommens nach unserer Meinung eigentlich widerspricht. Der Widerspruch besteht darin, dass die Zahl der Alpentransitfahrten auf das angestrebte Ziel von jährlich 650 000 Fahrten beschränkt wird. Damit ist natürlich ein

Stück weit die freie Wahl des Verkehrsmittels tangiert; damit verbunden ist aber auch der zwangsweise Ausbau der unwirtschaftlichen Transportart auf der Schiene, nämlich der rollenden Landstrasse. Ich habe Ihnen gestern schon gesagt: 85 Prozent des kombinierten Verkehrs entfallen auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr, 15 Prozent auf den begleiteten Verkehr. Der begleitete Verkehr transportiert etwa 30 Prozent totes, unnötiges Gewicht. Es ist ein ineffizienter Einsatz von finanziellen Mitteln; es ist aber auch ein ineffizienter Einsatz der ohnehin knappen Trassen. Einschränkungen des Wachstumspotenzials des unbegleiteten Verkehrs wären die Folge. Schon heute sind die Trassenkapazitäten knapp. Wenn Sie nur 10 Prozent der heute noch auf der Strasse verkehrenden Fahrten auf die Schiene verlagern wollen, brauchen Sie massiv mehr Investitionen in die Schiene. All jenen, die sagen, wir hätten noch viele Trassenkapazitäten frei, muss ich eines sagen: Das sind theoretische Lücken, die im Fahrplan noch bestehen; das sind theoretische Lücken für Zeitpunkte, in denen niemand fahren will und fahren kann, in denen niemand verladen will und verladen kann. Es ist also eher eine deklaratorische Geschichte.

Die SVP-Fraktion wird bei Absatz 1 bei der Bereinigung der Anträge, dem Antrag der Mehrheit, der Minderheiten I (Huber) und II (Pedrina) sowie dem Antrag Amstutz – gemäss Ständerat –, in erster Priorität dem Antrag Amstutz zustimmen; in der endgültigen Ausmarchung aber werden wir selbstverständlich die Minderheit III (Giezendanner) unterstützen. Lehnen Sie aber auf jeden Fall den Antrag der Minderheit II ab. Sonst besteht nämlich dann tatsächlich der Zwang zur Einführung der Alpentransitbörse, und das bereits zwei Jahre nach dem Parlamentsbeschluss. Auch hier, Herr Pedrina, unterliegen Sie einem Irrtum und einer Illusion, wenn Sie glauben, dass das möglich sein wird. Es kann und darf nicht sein, dass die Kompetenz für die Einführung alleine beim Bundesrat liegt.

Ich komme noch kurz zu Absatz 2: Auch in der Kommission war hier kein klares Ergebnis zu erreichen. Die Kommission hat mit 11 zu 6 Stimmen bei 6 Enthaltungen dem vorliegenden Antrag der Mehrheit zugestimmt. Es geht um die Verstärkung, und zwar dass sie in nichtdiskriminierender Weise, aber auch an keine Leistung gebunden erfolgt. Irgendjemand kann Durchfahrtsrechte ersteigern und mit ihnen auch handeln. Es ist nicht festgelegt, wer steigern kann. Es wird auch klar gesagt: Jedermann, jede natürliche oder juristische Person oder ökonomische Gemeinschaft, kann Durchfahrtsrechte ersteigern; er kann mit ihnen handeln. Demgegenüber verlangt die Mehrheit, dass die Durchfahrtsrechte auch unentgeltlich, als Bonus für alpenquerende Schienentransporte, vergeben werden können. Das Durchfahrtsrecht wird also quasi an eine Leistung, eine ökologische Leistung, gebunden. Wer viel zur Verlagerung beiträgt, erhält entsprechend Durchfahrtsrechte. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst zum Grundsätzlichen: Alpentransitbörse – ja oder nein? Wir haben es schon beim Eintreten gesagt: Wir möchten Ihnen dieses Instrument vorschlagen, denn wir sind der Meinung, dass es eine gesetzliche Grundlage braucht, wenn der Bundesrat die Alpentransitbörse einführen will. Sie wissen, dass es andere rechtliche Auffassungen gibt. Die Vertreter der Alpen-Initiative sind der Meinung, der Bundesrat könne diese Börse ohne gesetzliche Grundlage selbstständig einführen. Wir teilen diese Meinung aus rein rechtlichen Gründen nicht und unterbreiten Ihnen deswegen in diesem Gesetz die Grundlage, damit wir die Alpentransitbörse einführen können. Es wird dann in den Anträgen der Mehrheit und in den verschiedenen Minderheitsanträgen darüber gestritten, ob der Bundesrat nochmals an Sie gelangen muss, wenn er ein konkretes Modell hat, oder nicht. Der Bundesrat schlägt Ihnen vor, dass er das mit dieser Basis selbstständig machen kann. Der Ständerat hat ein Modell entwickelt, wonach der Bundesrat gar noch zweimal zu Ihnen kommen müsste. Da muss ich sagen, dass die Formulierung Ihrer Mehrheit zu-

mindest besser ist als diejenige des Ständerates, weswegen ich mich in diesem Stadium Ihrer Mehrheit anschliessen will. Grundsätzlich erachten wir die Alpentransitbörse als ein marktwirtschaftliches Instrument. Sie kann recht facettenreich ausgestaltet werden. Es ist also durchaus möglich, dass bei dieser Börse beispielsweise dringliche Fahrten – nach welchen Kriterien dann auch immer, sei das für frische Waren, sei das der Regionalverkehr usw. – bevorzugt werden könnten, ähnlich wie das heute beim S-Verkehr der Fall ist. Dies wiederum könnte zu einer zeitlichen Verteilung der Fahrten führen. Weil zu bestimmten Spitzenzeiten aufgrund der Börse die Transifahrt teurer ist als zu anderen Zeiten, könnte es sich so ergeben, dass der Alpentransit in zeitlicher Hinsicht besser genutzt wird und es nicht zu diesen Spitzenzeiten mit den entsprechenden Verstopfungen kommt. Es ist ein nichtdiskriminierendes Instrument, das wir im Übrigen in Übereinstimmung mit den Nachbarländern, d. h. für den ganzen Alpenbogen, gestalten wollen.

Nun liegen sehr viele Hoffnungen auf dieser Alpentransitbörse als einem eigentlichen Wunderinstrument. Da muss ich zum Teil etwas warnen. Die Europäische Union wird nicht ohne Weiteres unsere 650 000 Fahrten zum Massstab der obersten Kapazitätsgrenze nehmen. Der Grundgedanke ist natürlich der, wie in der Diskussion jetzt vorher zum Teil gesagt wurde, dass dort, wo die Passierbarkeit objektiv beschränkt ist, wo es eine reale Obergrenze gibt, diese faktisch gar nicht überschritten werden kann, und das ist natürlich bei einem Engpass – auf einem Pass, in einem Tunnel – der Fall; dort kann, wenn die Obergrenze erreicht worden ist, mit einer Börse ausgelastet werden, wer nun prioritär die Durchfahrtsrechte erhält. Die Frage lautet: Wann ist diese objektive Höchstzahl erreicht? Das wird die entscheidende Frage sein. Es wird natürlich jetzt der Einwand kommen: Ja, mit einer Durchfahrt von einer Million Lastwagen wäre das durchaus möglich. Man muss das dann aber herunterdividieren auf Tages- oder vielleicht sogar Stundenzeiten. Es wird nicht automatisch so sein, dass die 650 000 Lastwagen die Ausgangslage der Europäischen Union definieren werden. Das will ich, einfach zur Desillusionierung hinsichtlich des ganzen Prozesses, doch auch erwähnt haben.

Die Minderheit I (Huber) möchte, dass wir, nachdem das Modell ausgearbeitet ist, nur einmal vor das Parlament kommen, weswegen dieser Antrag besser ist als der Beschluss des Ständerates.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Es wurde schon mehrfach gesagt: Dies ist nun tatsächlich der Schlüsselartikel des Gesetzes. Die Alpentransitbörse ist ein neues, bisher noch nicht eingeführtes Instrument zur Verkehrsverlagerung – ein echt innovatives Konzept. Das Prinzip ist einfach, aber es sei hier doch einmal kurz dargestellt: Für jede Alpenquerung mit einem LKW wird ein Durchfahrtsrecht benötigt. Die Durchfahrtsrechte sind plafoniert und handelbar. Der Plafond kann entsprechend den verkehrspolitischen Vorgaben festgelegt und auch schrittweise gesenkt werden. Die Durchfahrtsrechte werden auf einen Zeitraum, zum Beispiel ein Kalenderjahr, verteilt. Wenn das System greift, ist es möglich, die finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs zurückzufahren. Die Alpentransitbörse ist also auch finanzpolitisch, nicht nur verkehrsverlagerungspolitisch attraktiv.

So einfach die Alpentransitbörse ist, so schwierig gestaltet sich ihre Einführung, nicht etwa technisch, sondern rechtlich-politisch. Innenpolitisch geht es vor allem um eine Privilegierung des innerschweizerischen Verkehrs, etwa zwischen dem Mittelland und dem Tessin. Dieses Problem ist, analog dem S-Verkehr heute, lösbar. Schwieriger gestaltet sich die Zusammenarbeit mit der Europäischen Union. Die Alpentransitbörse geht von einer begrenzten Transitzkapazität durch die Alpen aus – was ja auch wahr ist. Die Europäische Union hingegen beharrt auf einer unbegrenzten Kapazität. Dies ist nicht logisch und auch nicht wahr, aber die Europäische Union beharrt mehr oder weniger darauf. Sie bekennt sich zwar immer wieder in Weissbüchern, Grünbüchern und auch Regierungsprogrammen zur Verlagerungs-

politik, tatsächlich ist sie aber nicht der einfachste Kunde. Es ist klar, dass der Bundesrat mit der EU, besonders aber mit den direkt betroffenen Ländern des Alpenbogens, Verhandlungen führen muss.

In der Kommission wie schon im Ständerat war erstens strittig, wie eigenständig der Bundesrat handeln können soll, wie sehr die Einführung der Alpentransitbörse vom Ergebnis der internationalen Verhandlungen abhängen soll, und zweitens gab es unterschiedliche Positionen darüber, ob die Eckpunkte zur Einführung der Alpentransitbörse jetzt schon oder erst nach Vorliegen des Verhandlungsergebnisses ins Gesetz geschrieben werden sollen. Die Mehrheit der Kommission, der Bundesrat und die Minderheit II (Pedrina) sind für Ersteres, also jetzt die Eckpunkte festlegen. Der Ständerat und die Minderheit I (Huber) sind für Letzteres, also für eine zweite bzw. beim Ständerat sogar eine dritte Runde im Parlament. Die Minderheit III (Giezendanner) will die Verhandlungsermächtigung bezüglich der Einführung der Alpentransitbörse ganz streichen. Aber wie gesagt, die Mehrheit und alle Minderheiten ausser der Minderheit III sind für die Einführung der Alpentransitbörse. Sie unterscheiden sich «nur» in der Vorgehensweise.

Welches sind die wichtigsten Argumente der Mehrheit? Die Grundidee ist es, dem Bundesrat für seine Verhandlungen mit den Nachbarländern und der EU den Rücken zu stärken. Die Mehrheit pocht darauf, dass der politische Wille zur Einführung der Alpentransitbörse nicht einfach deklamatorischer Art, sondern ernst gemeint ist und dass wir notfalls sogar bereit sind, dieses Instrument ohne internationale Absprache national durchzusetzen. Angesichts der sich verschlechternden Verlagerungszahlen wollen wir jetzt Nägel mit Köpfen machen. Es geht sowohl aus der Botschaft wie auch aus allen realen Erfahrungen klar hervor, dass die Verlagerung ohne eine griffige Alpentransitbörse kaum zu schaffen ist.

Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Noch ein Wort zu Absatz 2: Wir haben hier erstens den Einzelantrag Leutenegger Filippo, der das gleiche Thema aufnimmt, das wir gestern im Rahmen der Behandlung des Antrages Loepfe ausführlich besprochen haben. Ich bitte Sie sehr, hier konsequent zu sein und auch dem Antrag Leutenegger Filippo nicht zuzustimmen; Frau Huber hat es auf den Punkt gebracht. Zweitens zum Antrag der Minderheit Huber zu Absatz 2: Die Mehrheit ist detaillierter, will verschiedene Arten der Einführung möglich machen, offenlassen, insbesondere auch die unentgeltliche Abgabe der Durchfahrtsrechte. Die Mehrheit sagt aber nicht, sie müssten unentgeltlich abgegeben werden, sondern lässt diese Möglichkeit einfach alternativ offen. Nach meinem Verständnis ist das nicht der matchentscheidende Punkt bei Absatz 2. Ich denke, der Antrag der Mehrheit ist etwas breiter. Deshalb bitte ich Sie, bei Absatz 2 die Mehrheit zu unterstützen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Le débat, vous l'avez compris, s'est déroulé entre les partisans d'un système de Bourse du transit alpin et les opposants à cette formule, qui étaient d'ailleurs également opposés, à l'article 3, à la fixation d'objectifs quant au nombre de passages de camions.

Le Conseil fédéral, dans son projet, a laissé ouverte la possibilité de créer une bourse et peut conclure les accords internationaux nécessaires à cet effet. Dans sa version, qui est aussi celle de la proposition Amstutz, le Conseil des Etats prévoit que le Parlement peut approuver ou rejeter les traités internationaux conclus. Le Conseil des Etats nuance sa formulation: les traités internationaux de portée mineure resteraient de la compétence du Conseil fédéral.

Le texte proposé par la majorité de la commission n'implique plus l'approbation du Parlement, laissant le champ libre au Conseil fédéral de créer une Bourse du transit alpin pour les transports lourds. A une majorité de 2 contre 1, la commission estime qu'il faut modifier la version du Conseil des Etats pour la raison suivante. Cette proposition de la Chambre haute implique que le Conseil fédéral doit passer, je vous l'ai

dit, deux fois devant les Chambres fédérales, ce qui donne deux fois la possibilité de lancer un référendum contre les décisions prises. Celles-ci seraient sujettes à des retards supplémentaires et il en résulterait une insécurité juridique non souhaitée. Le Conseil fédéral nous a d'ailleurs dit tout à l'heure qu'il préférerait la solution de notre conseil, qu'il s'y ralliait volontiers vu les complications sur le plan juridique découlant de la décision du Conseil des Etats.

Le Conseil fédéral comprend aussi que l'on veuille soumettre au Parlement des traités, même s'ils ont été validés par des votations populaires. En s'en tenant à sa version, il considère tout de même que la proposition de la majorité à l'alinéa 1 est beaucoup plus praticable, assortie de la version du Conseil des Etats légèrement modifiée à l'alinéa 1bis, qui ne permet pas de laisser le Conseil fédéral libre de décider un assouplissement des conditions de circulation des poids lourds le dimanche et l'augmentation du poids maximum.

En fait, la commission a tout d'abord accepté, à une large majorité – la décision a été prise par 17 voix contre 8 – la formulation défendue par la minorité I (Huber); puis, lors d'une deuxième lecture, la commission est revenue sur sa décision et a opté pour une formulation qui reprend la solution du Conseil fédéral, en approuvant le principe de la Bourse du transit alpin et en laissant la compétence au gouvernement, sans qu'il ait à soumettre au Parlement un projet de mise en oeuvre de ce mécanisme de régulation. Il serait en fait absurde que l'on revienne devant le Parlement après avoir conclu des traités internationaux pour dire qu'on ne les veut plus!

Quant à la minorité II (Pedrina), elle est beaucoup plus contraignante. D'une part, contrairement à toutes les autres versions, elle impose au Conseil fédéral l'introduction de cette bourse; d'autre part, elle lui donne un délai très court de deux ans, qui suit les débats parlementaires, pour la mise en oeuvre de cette formule. La solution de la minorité II affaiblirait considérablement, selon la majorité de la commission, la position du Conseil fédéral lors des négociations avec l'Union européenne. Avec une telle obligation de délai, le Conseil fédéral se trouverait dans la position de se laisser dicter les conditions par les partenaires lors de ces tractations.

La proposition défendue par la minorité II a été rejetée par une très forte majorité en commission. Je vous demande instamment de la rejeter vous aussi.

La minorité III (Giezendanner), qui propose de biffer l'article, doit aussi être rejetée pour les raisons que j'ai évoquées lors du débat d'entrée en matière, à savoir que cette Bourse du transit alpin reste une solution. Et il n'y en a pas d'autre qui ait été proposée, qui permette au Conseil fédéral de réguler le trafic des poids lourds à travers les Alpes et d'éviter, finalement, que notre cadre législatif permette d'aspirer tous les camions d'Europe, sans limites.

La proposition Amstutz, je vous l'ai dit, reprend la formulation du Conseil des Etats. Cette solution n'est pas favorable. En commission, cette proposition a été rejetée à une large majorité. Le Conseil fédéral recommande aussi de la rejeter et se rallie à la version de notre conseil.

J'en viens maintenant à l'alinéa 2. La version du Conseil fédéral, reprise par la minorité Huber, prévoit que, dans le cadre de cette bourse, les droits de passage soient mis aux enchères selon les principes de l'économie de marché. La question de savoir si les petites sociétés suisses seront discriminées a été abordée. Une mise aux enchères implique que c'est au plus offrant que les droits sont attribués, qu'ils soient grands ou petits.

La version de la majorité, qui est combattue par le Conseil fédéral, peut permettre à ce dernier d'octroyer les droits de passage gratuitement pour encourager le transport ferroviaire à travers les Alpes. En fait, la version défendue par la majorité a obtenu 11 voix lors du vote en commission, contre 6 pour la version défendue par la minorité Huber et 6 abstentions.

L'alinéa 3, qui fixe que seuls les véhicules participant à la bourse ont le droit de traverser les Alpes sur toutes les routes de transit, n'est pas discuté.

J'en viens à l'alinéa 4: «Le Conseil fédéral fixe le nombre de droits de passage par an. Pour ce faire, il se fonde sur l'art. 3.» Par sa proposition, la minorité Pedrina souhaite réduire le nombre de droits de passage pour pousser de manière contraignante à transférer le trafic lourd de la route au rail. La majorité de la commission estime que les objectifs fixés à long terme et les objectifs intermédiaires de l'article 3 – et je vous rappelle que ces objectifs sont considérés comme optimistes par l'administration fédérale, et le Conseil fédéral d'une certaine manière – sont suffisants pour que le Conseil fédéral puisse réduire de lui-même le nombre de droits de passage. Encore une fois, cette conception contraignante ne permet pas la souplesse de décision.

Au nom de la majorité de la commission, je vous demande de rejeter aussi la proposition de la minorité Pedrina.

En résumé, je vous demande de suivre en premier lieu la majorité de la commission aux alinéas 1 et 1bis; en deuxième lieu d'adopter la proposition défendue par la minorité I (Huber), qui l'a emporté en commission à 2 contre 1; et, en troisième lieu, de rejeter les propositions des minorités II (Pedrina) et III (Giezendanner), ainsi que les propositions Amstutz et Leutenegger Filippo.

Abs. 1 – Al. 1

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/987)

Für den Antrag der Minderheit I ... 126 Stimmen

Für den Antrag Amstutz ... 60 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/989)

Für den Antrag der Minderheit I ... 115 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 73 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/990)

Für den Antrag der Minderheit I ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 82 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/991)

Für den Antrag der Minderheit IV ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 80 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/992)

Für den Antrag der Minderheit IV ... 119 Stimmen

Für den Antrag Leutenegger Filippo ... 73 Stimmen

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/994)

Für den Antrag der Mehrheit ... 115 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit V ... 76 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): Maintenant nous opposons l'article 6 selon les votes précédents à la proposition de la minorité III (Giezendanner) qui prévoit de tout biffer.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/995)

Für den Antrag der Minderheit III ... 69 Stimmen

Dagegen ... 123 Stimmen

Art. 7

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 7

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): La proposition de la minorité I (Huber) à l'article 6 alinéa 1 fait partie d'un concept. Le vote intervenu vaut donc également pour les articles 7 et 12.

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit

Adopté selon la proposition de la minorité

Art. 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Schenk Simon, Bignasca, Binder, Föhn, Hutter Markus, Rickli Natalie, von Rotz, Wasserfallen)

Abs. 1

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

Abs. 3

Streichen

Art. 9

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Schenk Simon, Bignasca, Binder, Föhn, Hutter Markus, Rickli Natalie, von Rotz, Wasserfallen)

Al. 1

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

Al. 3

Biffer

Schenk Simon (V, BE): Ich bitte Sie, bei Artikel 9 Absatz 1 der Formulierung gemäss Antrag der Minderheit zuzustimmen und damit eigentlich die ursprünglichen Anliegen des Bundesrates aufzunehmen. Mit der Fassung gemäss Kommissionsmehrheit und Ständerat wird in erster Linie Tür und Tor geöffnet, zusätzlich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr auch noch andere Sachen zu subventionieren. Mit dem Minderheitsantrag wollen wir erreichen, dass sich die Unterstützung auf den effektivsten, eben auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr beschränkt. Wir wollen verhindern, dass einfach kreuz und quer alles ein bisschen subventio-

niert wird, ohne darauf zu schauen, ob die Gelder auch effizient eingesetzt werden. Insbesondere geht es dabei natürlich um die rollende Landstrasse (Rola), also jene Verlagerungsvariante, wo der ganze Lastwagen samt Ladung auf den Zug verladen wird; deshalb beantragen wir auch die Streichung von Absatz 3, wo diesbezüglich weitere Details geregelt werden.

Im Vergleich mit anderen Bahntransportarten ist die Rola ineffizient. Wenn wir sie etwa mit dem unbegleiteten kombinierten Verkehr und dem Wagenladungsverkehr vergleichen, stellen wir fest, dass mit der Rola weitaus am wenigsten Nettotonnen befördert werden können. Der Grund liegt darin, dass bei der Rola viel Raum und Gewicht auf dem Zug durch die Tara – Lastwagen, Bahnwagen usw. – weggefressen werden und die effektiv zu transportierende Ware nur noch etwa 30 Prozent des gesamten Zuges ausmacht. Die Werte beim unbegleiteten kombinierten Verkehr sind wesentlich besser, er erreicht eine Effizienz bis gegen 50 Prozent. Krass ist auch ein Vergleich der Kosten pro Tonne Nutzlast. Bei der Rola entstehen Kosten von 122 Franken pro Tonne, während beim unbegleiteten Kombiverkehr bloss 55 Franken pro Tonne Nutzlast anfallen. Es muss verhindert werden, dass diese Ineffizienz mit Subventionen aus der Bundeskasse aufrechterhalten oder sogar noch ausgebaut wird.

Sehr eigenartig ist es auch, wenn grosse Geldbeträge in Form von Subventionen in den Schienengüterverkehr fliesen, dort an Unternehmen gehen, die mit der einen Hand Subventionen empfangen und mit der anderen Hand das Geld in Form von Dividenden an die Aktionäre weiterreichen, wie dies etwa bei der Firma Hupac der Fall ist. Das muss verhindert werden, und zwar durch Streichen von «in erster Linie» bei diesem Artikel.

Ein weiteres Argument ist auch die fehlende Kapazität auf der Schiene. Wie wir gehört haben, ist auf unserem Schienennetz nicht genug Platz für den Personen- und den Güterverkehr. Da ist es absolut unvernünftig, wenn durch die ineffiziente Rola Trassen belegt werden, die man besser für den viel effizienteren unbegleiteten Kombiverkehr freigeben würde. Ausserdem sagt der Bundesrat in seiner Botschaft selber, der unbegleitete kombinierte Verkehr müsse unterstützt und gestärkt werden. Da ist eine Verzettelung – alles ein bisschen – ganz sicher der falsche Weg.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit zuzustimmen, bei Absatz 1 die Formulierung «in erster Linie» wegzulassen und als Folge davon Absatz 3 betreffend die Rola zu streichen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Es ist unüblich, gegenüber einem Parteikollegen eine persönliche Erklärung abzugeben, ich weiss das. Ich habe es Ihnen offengelegt, ich bin Aktionär der Hupac. Es stimmt nicht, dass wir von der Hupac subventioniert sind. Wir haben seit dem Jahr 2000 Trassensubventionen – vorher wurde die Bahn subventioniert –, es werden alle Operateure bezüglich der Trassen subventioniert. Sie geben das in Form von Preisnachlässen an die verladende Industrie, an die Transportunternehmer, weiter. Unsere Gewinne, die wir ausschütten, sind aus dem operativen Geschäft. Wir holen sie heraus, weil wir die Züge besser ausgelastet haben als andere Carrier.

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der entscheidende Unterschied ist eigentlich, ob die rollende Landstrasse auch unterstützt wird oder nicht. Nun ist die rollende Landstrasse zwar eine teure Alternative zur Strasse und wahrscheinlich nicht das Wundermittel, das langfristig immer im Vordergrund sein sollte. Aber im Moment, wo wir um die Verlagerung kämpfen, ist es ein Mittel, auf das wir auch zurückgreifen wollen. Ich ersuche Sie daher, die rollende Landstrasse nicht auszuschliessen und es auch nicht zu verunmöglichen, sie als Verlagerungsmittel in Betracht zu ziehen.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Die Minderheit Schenk Simon will also nur den unbegleiteten kombinierten Verkehr unterstützen; die Mehrheit hingegen will ihn «in erster Linie» unterstützen. Es geht in der Tat um die rollende Landstrasse. Es ist allen klar, dass die Rola nur eine sekundäre Massnahme ist, eine untergeordnete Einrichtung, eine ergänzende Strategie – aber als solche ist sie unverzichtbar. Es ist nämlich so, wie Herr Giezendanner heute Vormittag schon einmal gesagt hat: Nicht alle Transportunternehmer können im unbegleiteten kombinierten Verkehr durch die Alpen fahren, und für diejenigen, die das eben nicht können, ist die Rola eine ergänzende Massnahme, die wichtig ist. Die Alternative heisst etwa so: im Nachsprung auf der Rola statt tagsüber mit dem LKW auf der Strasse. Ich bitte Sie also, die Minderheit Schenk Simon abzulehnen und mit der Mehrheit zu stimmen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: L'article 9 concernant la promotion du transport ferroviaire de marchandises, la majorité de la commission a voulu donner une priorité à l'encouragement du trafic combiné non accompagné en suivant le Conseil des Etats. La chaussée roulante, c'est-à-dire le transfert par rail du nord au sud de la Suisse, de frontière à frontière cette fois-ci, de camions non accompagnés est plutôt une réussite.

La majorité de la commission a estimé qu'il fallait laisser des instruments flexibles au Conseil fédéral pour gérer ce trafic à travers les Alpes, d'un point de vue financier et opérationnel, jusqu'à l'ouverture du Gothard. Le Conseil fédéral nous a, par son administration, fait savoir qu'il se ralliait à la version du Conseil des Etats qui spécifie, comme vous le voyez à l'article 9 alinéa 1, le soutien «en premier lieu» pour une priorité au trafic combiné. Le subventionnement annuel de systèmes de chaussée roulante est d'environ 300 millions par camion. Sans ce soutien, ce seraient 80 000 camions de plus sur les routes de transit alpin.

La proposition de la minorité Schenk Simon condamnerait ce mode de transport en supprimant toute subvention qui contribue fortement à baisser le nombre de passages à travers les Alpes. Cette minorité demande de biffer l'alinéa 3 qui permet la promotion du trafic combiné accompagné, chaussée roulante, mais surtout qui prévoit une priorité pour le transport de camions par rail sans chauffeur, qui a fait ses preuves d'efficacité.

Je vous demande donc, au nom de la commission, qui a pris sa décision par 15 voix contre 8, d'adopter la proposition de la majorité, c'est-à-dire de suivre la version du Conseil des Etats.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/996)

Für den Antrag der Mehrheit ... 115 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen

Art. 10, 11

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates, aber:

Wer vorsätzlich ohne Durchfahrtsrecht ...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 12*Proposition de la majorité**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral, mais:
Quiconque, intentionnellement, effectue ...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Huber, Binder, Caviezel, Föhn, Germanier, Hany, Hochreutener)

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): Le vote intervenu à l'article 6 alinéa 1 vaut également pour le présent article.

*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit
Adopté selon la proposition de la minorité*

Art. 13, 14*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/998)

Für Annahme des Entwurfes ... 109 Stimmen

Dagegen ... 68 Stimmen

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

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

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 I

(Lachenmeier, Brélaz, Pedrina, Teuscher)

Abs. 1

Für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in Form von Betriebsabgeltungen und Infrastrukturbeiträgen für den kombinierten Verkehr wird ein Zahlungsrahmen von 3000 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2018 bewilligt.

Antrag der Minderheit II

(Pedrina, Berberat, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Widmer)

Abs. 1

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

abgeltungen und Infrastrukturbeiträgen für den kombinierten Verkehr wird ein Zahlungsrahmen von 2500 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2018 bewilligt.

Antrag der Minderheit III

(Simoneschi-Cortesi, de Buman, Donzé, Fehr Jacqueline, Hany, Hämmerle, Lachenmeier, Pedrina, Teuscher)

Abs. 1

... ein Zahlungsrahmen von 1800 Millionen Franken ...

Antrag der Minderheit IV

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

Abs. 1

Für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in Form von Betriebsabgeltungen und Trassenpreissenkungen für den kombinierten Verkehr wird ein Zahlungsrahmen von 1600 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2018 bewilligt.

Antrag der Minderheit V

(Binder, Bignasca, Föhn, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Abs. 1

Für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in Form von Betriebsabgeltungen und Trassenpreissenkungen für den kombinierten Verkehr wird ein Zahlungsrahmen von 1200 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2018 bewilligt.

*Antrag Nussbaumer**Abs. 1*

Für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes in Form von Betriebsabgeltungen und Infrastrukturbeiträgen für den kombinierten Verkehr wird ein Zahlungsrahmen von 1800 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2018 bewilligt.

Schriftliche Begründung

Aus den Diskussionen über die Kapazitäts- und Infrastrukturprobleme geht hervor, dass sich zwei Engpässe ergeben werden: einerseits die Breite der Möglichkeiten der Förderung und andererseits die Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel.

Mit der Einführung der Alpentransitbörse werden sich die Subventionen verringern, dafür wird aber der Bedarf bezüglich infrastruktureller Ausstattung erhöht. Wichtige Investitionen sind im Moment nicht gedeckt, wie z. B. die Profilerweiterung auf vier Meter auf der Gotthardachse, damit eine Transitart mit grossen Zuwachsraten (Sattelschlepper ohne LKW, wird seitens der Operateure wie Hupac gefordert) an Bedeutung gewinnen kann.

Dieser Antrag bringt die nötige Flexibilität im Gesetz, indem er die Fördermassnahmen auf Betriebsabgeltungen und Infrastrukturbeiträge im Umfang von 1800 Millionen Franken festlegt. Damit wird eine rechtzeitige und gezielte infrastrukturelle Begleitung des Verlagerungsprozesses in den nächsten zehn Jahren gesichert.

Art. 1*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Lachenmeier, Brélaz, Pedrina, Teuscher)

Al. 1

... dépenses de 3000 millions de francs est alloué, pour les années 2011 à 2018, pour les mesures de promotion permettant d'atteindre les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation et d'infrastructures versées au titre du trafic combiné.

Proposition de la minorité II

(Pedrina, Berberat, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Widmer)

Al. 1

... dépenses de 2500 millions de francs est alloué, pour les années 2011 à 2018, pour les mesures de promotion permettant d'atteindre les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation et d'infrastructures versées au titre du trafic combiné.

Proposition de la minorité III

(Simoneschi-Cortesi, de Buman, Donzé, Fehr Jacqueline, Hany, Hämmerle, Lachenmeier, Pedrina, Teuscher)

Al. 1

... dépenses de 1800 millions de francs ...

Proposition de la minorité IV

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

Al. 1

Pour les années 2011 à 2018, un plafond de dépenses de 1600 millions de francs est alloué pour les mesures de promotion prises pour atteindre les objectifs de la loi sur le transfert du transport de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation et de baisses du prix du sillon accordées au titre du trafic combiné.

Proposition de la minorité V

(Binder, Bignasca, Föhn, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Al. 1

Pour les années 2011 à 2018, un plafond de dépenses de 1200 millions de francs est alloué pour les mesures de promotion prises pour atteindre les objectifs de la loi sur le transfert du transport de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation et de baisses du prix du sillon accordées au titre du trafic combiné.

*Proposition Nussbaumer**Al. 1*

Un plafond de dépenses de 1800 millions de francs est alloué, pour les années 2011 à 2018, pour les mesures de promotion permettant d'atteindre les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises, sous la forme de contributions d'exploitation et d'infrastructures versées au titre du trafic combiné.

Lachenmeier-Thüring (G, BS): Ich spreche zum Antrag der Minderheit I. Für die Jahre 2011 bis 2018 schlägt der Bundesrat für die Förderung des alpenquerenden Schienen-güterverkehrs 1,6 Milliarden Franken in Form von Betriebsabgeltungen für den kombinierten Verkehr vor. Die Minderheit I verlangt nicht einfach eine Aufstockung dieser Gelder auf 3 Milliarden Franken, sondern vor allem, dass gleichzeitig eine Ausdehnung des Zwecks vorgesehen werde. Die Gelder sollen nicht nur für Betriebsabgeltungen ausgegeben werden, sondern auch als Infrastrukturbeiträge. Damit werden die Gelder nachhaltiger eingesetzt, denn Infrastrukturverbesserungen und Ausbauten werden auch nach Ablauf dieser acht Jahre zur Attraktivitätssteigerung und Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene beitragen.

Betriebsbeiträge sind zur Umsetzung der Alpen-Initiative heute noch nötig und werden später hoffentlich hinfällig. Wer jedoch weiterdenkt, investiert in die Infrastruktur, auch nach 2018. Dazu reichen aber die 1,6 Milliarden Franken nicht aus. Mit 3 Milliarden Franken, das sind 375 Millionen Franken pro Jahr, kann die veraltete Infrastruktur modernisiert und umweltfreundlicher, schneller, attraktiver und wirtschaftlicher gestaltet werden. Gleichzeitig kann der alpenquerende Verkehr mit Betriebsabgeltungen unterstützt werden. Stimmen Sie darum dem Antrag der Minderheit I zu.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich äussere mich zu Absatz 1. Aus den Diskussionen im Vorfeld über die Kapazitäts- und Infrastruk-

turprobleme geht hervor, dass es zwei Engpässe gibt: einerseits die Breite der Möglichkeiten der Förderung, andererseits die Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel. Mit dem Antrag der Minderheit II schlage ich vor, dass wir eine Ausweitung der Fördermassnahmen auch auf Infrastrukturbeiträge vornehmen. So können wir die Kapazitäten rechtzeitig und gezielt ausbauen. Auf der anderen Seite sollten wir aber auch mehr Mittel zur Verfügung stellen, damit wir das Verlagerungsziel effektiv erreichen können. Gerade wenn die Einführung der Alpentransitbörse so lange hinausgeschoben wird, wie das die Mehrheit dieses Rates vor Kurzem beschlossen hat, brauchen wir eine solche breiter angelegte Finanzierungsgrundlage von mindestens 2,5 Milliarden Franken.

Die Streichung von Artikel 2 gemäss Ständerat mit einer maximalen Höhe der Förderungsbeiträge pro Jahr gibt die nötige Flexibilität, um auf unerwünschte Entwicklungen rechtzeitig mit mehr Geld reagieren zu können. Für die dringendsten Projekte sind etwa 90 Millionen Franken nötig, was auch aus dem Rest des alten Zahlungsrahmens finanziert werden könnte. Die übrigen Etappen hätten dann allerdings keinen Platz mehr. Sie müssten weiterhin aus ZEB 1 finanziert werden, das heisst verspätet, sodass Ende des nächsten Jahrzehntes immer noch mit Kapazitätsproblemen zu rechnen wäre.

Auch Verbesserungen der Infrastruktur sind nötig, so bis 2013: Leistungssteigerung in Bellinzona, Kapazitätsausbau Balerna-Mendrisio, Leistungssteigerung Knoten Chiasso, Stellwerkersatz. Kosten: etwa 90 Millionen Franken. Nutzen: 4 Millionen Nettotonnen mehr Kapazität pro Jahr. Das entspricht 30 Trassen.

Die zweite Etappe muss bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels realisiert sein und umfasst: Zugfolgeverdichtung Basel-Brugg-Altendorf/Rynächt, Leistungssteigerung Knoten Arth-Goldau, Zugfolgeverdichtung Biasca-Giubiasco, Spurwechsel Biasca, Leistungssteigerung Bellinzona-Luino. Kosten: etwa 330 Millionen Franken. Nutzen: 3 Millionen Nettotonnen mehr Kapazität.

Die dritte Etappe muss bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels realisiert sein: Zugfolgeverdichtung Giubiasco-Chiasso. Kosten: etwa 30 Millionen Franken. Nutzen: 7 Millionen Nettotonnen mehr Kapazität.

Mit Rücksicht auf die knappe Flexibilität im Rahmen des ZEB-1-Programms ist es nötig, diese zusätzliche Finanzierungsstütze zu haben, um garantiert die nötigen Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse zu realisieren.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit II zu unterstützen, der unter anderem dem Willen der hauptsächlich betroffenen Kantone Tessin und Uri entspricht.

Amherd Viola (CEg, VS): La minorité III demande ce que les cantons alpins revendiquent, à savoir de ne pas diminuer les contributions en faveur des mesures de promotion permettant d'atteindre les objectifs visés par la loi sur le transfert du transport de marchandises. Tout comme le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la majorité de la commission, la minorité III demande que les contributions soient données sous la forme de contributions d'exploitation versées au titre du trafic combiné. La seule chose qui change est la somme globale: au lieu de 1600 millions de francs, la minorité III propose 1800 millions de francs.

Cette proposition rentre dans la logique expliquée précédemment. Il faut tout faire d'ici à l'ouverture des deux tunnels de la NLFA pour promouvoir efficacement le transport à travers les Alpes par le trafic combiné. La somme proposée par la majorité représente en réalité une réduction. Cela restreindrait considérablement les possibilités du transfert des marchandises d'ici à l'ouverture du tunnel de base du Gotthard, et cette réduction ne se justifie pas. En effet, lors des auditions, nous avons appris que d'ici à l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gotthard, la seule augmentation notable réalisable en trois à quatre années est celle du transport combiné des marchandises, parce qu'elle est la plus efficiente.

La réduction se justifie encore moins si l'on veut vraiment concrétiser l'objectif intermédiaire. Il s'agit quand même d'atteindre une diminution de 1 million de courses annuelles à partir de 2011. Si le «trend», qui s'est instauré l'année passée, continue, on n'arrivera pas à respecter cet engagement. Enfin, on devrait éviter de faire les mêmes erreurs qu'on a faites dans le passé. Pour cette raison, la minorité III vous demande de soutenir sa proposition.

Les autres propositions de minorité prévoient des contributions, non seulement pour l'exploitation, mais aussi pour les infrastructures. Il s'agit de la proposition de la minorité I (Lachenmeier), qui demande 3000 millions de francs, et de la proposition de la minorité II (Pedrina), qui demande 2500 millions de francs. Enfin, il y a les propositions de minorité IV et V (Binder), qui demandent 1600 et 1200 millions de francs de contribution pour l'exploitation et pour la baisse du prix du sillón.

Selon les représentants de l'administration, il ne faudrait pas introduire des éléments comme la baisse du prix du sillón dans ce projet de loi, car ils sont en train de réétudier cette mesure. Elle sera présentée dans la réforme des chemins de fer 3.

Alors, je vous invite à soutenir la proposition de la minorité III (Simoneschi-Cortesi).

Binder Max (V, ZH): In diesem Bundesbeschluss geht es eigentlich um zwei Thematiken, einerseits um die Höhe des Zahlungsrahmens für die Jahre 2011 bis 2018 und andererseits um das Einsatzgebiet der finanziellen Mittel, die wir sprechen.

Wir sind klar der Meinung, dass es sich bei der Idee, welche Frau Fehr gestern erwähnt hat – mehr Kohle in die Maschine –, um ein untaugliches und auch unverantwortliches Instrument handelt. Aus unserer Sicht schlägt der Bundesrat hier eine vernünftige Lösung vor, was die Höhe des Zahlungsrahmens anbetrifft. Wir sind aber auch der Meinung, dass bei zielgerichtetem, bei extrem zielgerichtetem Einsatz auch 1,2 Milliarden Franken ausreichen müssten.

Nun zum Einsatz der Mittel: Wir sind überzeugt, dass wir nicht nur Betriebsabteilungen leisten, sondern auch Trassenpreissenkungen für den kombinierten Verkehr ins Auge fassen sollten. Wir erachten das Trassenpreissystem als ein wirtschaftliches, ein marktwirtschaftliches Instrument. Allerdings ist dieses Trassenpreissystem bezüglich der Ausgestaltung grundlegend zu überprüfen. Heute sind die Trassenkosten für einen Zug im kombinierten Verkehr doppelt so hoch wie für einen Intercity-Zug. Dabei hat der Güterverkehr noch den Nachteil, dass er dem Personenverkehr immer den Vorrang lassen muss. Obwohl wir den Güterverkehr massiv fördern, hat er also einen zweifachen Nachteil. Bei zunehmender Verdichtung des Fahrplans werden die Möglichkeiten für den Güterverkehr immer mehr eingeschränkt. Gewisse Kreise wollen die Bahn ja sogar zum Tram machen; ohne Fahrplan soll so alle zehn, fünfzehn Minuten ein Zug fahren. Das würde bedeuten, dass die Trassen durch den Personenverkehr immer mehr ausgelastet wären und dass am Schluss für den Güterverkehr, den wir mit viel Geld massiv fördern wollen und auch fördern, die Trassen, die Kapazitäten fehlen würden. Irgendwann wird das System des gemischten Verkehrs auf der gleichen Schiene kollabieren und nicht mehr aufrechtzuerhalten sein.

Stimmen Sie also deshalb in erster Linie dem Antrag der Minderheit V zu, allenfalls dem Antrag der Minderheit IV. Der Antrag der Minderheit IV entspricht in der Höhe des Zahlungsrahmens dem Entwurf des Bundesrates. Der einzige Unterschied ist, dass wir nicht nur Betriebsabteilungen fördern, sondern diese Mittel eben auch für Trassenpreissenkungen einsetzen wollen.

Teuscher Franziska (G, BE): Die Güterverkehrsverlagerung ist nicht gratis zu haben. Deshalb müssen wir auch die nötigen finanziellen Mittel bereitstellen, um die Verlagerung endlich in Fahrt zu bringen. Wir Grünen wollen im Interesse unseres Klimas, unserer Umwelt und unserer Gesundheit den Güterverkehr schnell und effizient auf die Schiene verlagern,

und dafür braucht es genügend Geld. Die 1,6 Milliarden Franken, welche der Bundesrat in der Vorlage vorschlägt, sind völlig ungenügend, ja, sie sind gegenüber heute sogar ein Rückschritt.

Die grüne Fraktion unterstützt bei Artikel 1 die Minderheit I (Lachenmeier). Wenn wir die 3 Milliarden Franken, die hier gefordert werden, auf die achtjährige Zahlungsperiode verteilen, macht dies 375 Millionen Franken pro Jahr. In Bezug auf die jährlich etwa 3 Milliarden Franken Gesundheitskosten, welche die Luftverschmutzung aus dem Strassenverkehr verursacht, in Bezug auf die Milliarden, welche die aufgrund der Klimaerwärmung vermehrten Hochwasser und Murgänge an Schäden verursachen, sind diese 375 Millionen pro Jahr für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sicher angemessen. Wir Grünen wollen, dass diese Gelder sowohl für Betriebsabteilungen wie auch für Infrastrukturbeiträge investiert werden. Beide Pfeiler sind nötig, damit wir bei der Verlagerung effizient vorwärtskommen können. Ich bin auch überzeugt, dass der Kredit in einer umfassenden Kostenrechnung nicht 3 Milliarden Franken betragen, sondern viel kleiner ausfallen würde, weil wir ja auch Einsparungen bei den Gesundheits-, Umwelt- und Klimafolgekosten hätten. Da sehen wir wieder einmal, dass Verkehrspolitik vernetzte Politik ist.

Die Grünen lehnen die Anträge der Minderheiten IV (Binder) und V (Binder) ab. Die Frage des Trassenpreises ist tatsächlich ein Problem, für das wir eine Lösung finden müssen. Doch wir finden, dass hier der falsche Ort ist, um die Trassenpreisdiskussion in einem Nebensatz aufzunehmen, zumal insbesondere die Minderheiten IV und V im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates ja nicht zusätzliche Gelder zur Verfügung stellen wollen; neben den Betriebsabteilungen müssten auch die Trassenpreisreduktionen über diese 1,6 Milliarden Franken finanziert werden.

Huber Gabi (RL, UR): Die vielen Minderheitsanträge sind einerseits ein Konzert zugunsten der Aufstockung der Fördermittel, andererseits geht es um das Anliegen, mit den über den Zahlungsrahmen gesprochenen Mitteln nicht nur Betriebsabteilungen, sondern auch Trassenverbilligungen zu ermöglichen. In der Kommission wurden wir darüber informiert, dass der Trassenpreis als Gesamtsystem des Schienenverkehrs gegenwärtig im Rahmen der Bahnreform 3 überprüft wird und man Förderungen nicht über den Trassenpreis machen sollte. Wenn wir in der uns heute vorliegenden Vorlage den Trassenpreis senken, muss eine Anhebung in den Leistungsvereinbarungen gemacht werden. Das wäre eine ungute Vermischung, vor allem auch, weil der Trassenpreis nicht nur den Güterverkehr, sondern auch den Personenverkehr betrifft. Zudem hätten Trassensubventionen den Effekt «je mehr Verkehr, umso mehr Subventionen», was in der Tat ineffizient wäre. Mehrverkehr sollte für den Bundeshaushalt vielmehr eine Entlastung bringen.

Was die Höhe des Zahlungsrahmens für die Jahre 2011 bis 2018 betrifft, unterstützt unsere Fraktion die Mehrheit, welche 1,6 Milliarden Franken beschlossen hat. Das entspricht dem bundesrätlichen Entwurf. Allerdings strich der Bundesrat die Förderung von Import- und Exportverkehr und berücksichtigte nur den alpenquerenden Verkehr, was der Ständerat bekanntlich korrigierte, indem er zusätzlich die Vorlagen 2b und 2c einfügte.

Wir haben hier auch noch einen Einzelantrag Nussbaumer erhalten, der die Fassung der Mehrheit mit dem Zusatz ergänzt, es seien Infrastrukturbeiträge auszurichten, und eine Aufstockung beinhaltet. Diesen Einzelantrag lehnen wir ab. Im Namen der Fraktion der FDP und der Liberalen ersuchen wir Sie, die Mehrheit zu unterstützen, die Minderheiten und den Einzelantrag abzulehnen.

Levrat Christian (S, FR): Nous avons un mandat clair du peuple: réaliser le transfert de la route au rail. Chacun dans cette salle sait que les moyens financiers nécessaires pour réaliser ce mandat sont importants; ils constituent le coeur du projet sur lequel nous sommes amenés à débattre. Si aujourd'hui nous vous demandons, au nom du groupe socia-

liste, de soutenir au minimum la proposition de la minorité II (Pedrina), c'est pour deux raisons.

1. Vous avez refusé d'introduire rapidement, comme nous vous le demandions, une Bourse du transit alpin, et vous nous contraignez dès lors à recourir à un subventionnement direct pour garantir le transfert du trafic. C'est regrettable. Il eût probablement été préférable de faire jouer les mécanismes du marché, mais c'est ainsi, c'est la décision qu'a prise la majorité de ce conseil. La Bourse du transit alpin aurait permis d'utiliser ces mécanismes de marché pour organiser le transfert modal. A défaut, c'est à l'Etat d'intervenir directement et de subventionner le transport ferroviaire, et ce par un montant qui permette réellement d'atteindre l'objectif fixé à l'article 3 du projet 1, à savoir d'atteindre cet objectif intermédiaire d'un million de transits alpins au maximum.

2. Ce subventionnement est nécessaire pour rétablir une concurrence correcte entre la route et le rail, car les transporteurs routiers ne paient aujourd'hui qu'une fraction des coûts qu'ils engendrent – des coûts environnementaux, un bruit supplémentaire, des dommages à la santé des habitants et des habitants voisins des grands axes routiers. Les coûts couverts par la collectivité sont multiples et variés, et le moins que l'on doive dire aujourd'hui, c'est que la route ne contribue pas à la transparence des coûts en matière de trafic.

Cela entraîne pour nous l'obligation de corriger cette distorsion de concurrence, une distorsion évidente, inadmissible entre la route et le rail, parce qu'elle nous éloigne des objectifs de transfert modal. L'Etat doit corriger cette situation, le faire avec d'autant plus d'efficacité, donc d'autant plus de moyens, que sur le plan social nous sommes confrontés à un véritable dumping salarial et social de la part des grandes organisations de transporteurs.

Il faut relever que l'ASTAG a résilié toutes les conventions collectives de travail qui permettaient, conformément à ce qui se passe dans le domaine du rail, de garantir une concurrence correcte. En soi, on pourrait considérer que cela ne concerne que les partenaires sociaux. Ce n'est malheureusement pas le cas, parce que si les coûts du transport routier, par un dumping social et salarial, sont minimisés, c'est l'objectif de transfert modal qui est mis en danger dans son ensemble. Ce dumping social et salarial contribue à réduire les coûts du transport par route et rend plus difficiles encore notre tâche et l'exécution du mandat que nous confie la Constitution et le souverain.

Nous sommes face à une alternative: faire jouer les mécanismes du marché pour rétablir la vérité des coûts, ce qui impliquerait l'introduction d'une Bourse du transit alpin ainsi que l'internalisation d'un certain nombre de coûts externes dans le transport routier, ou alors subventionner le trafic ferroviaire pour le rendre compétitif. Vous avez renoncé à la première possibilité. Il ne vous reste dès lors qu'à soutenir la seconde. En l'absence de mécanismes efficaces qui permettent de rétablir la vérité des coûts en matière de transport de marchandises, il ne nous reste d'autre solution que de soutenir, avec des fonds publics, ce transfert, de faire en sorte que le rail soit au moins compétitif avec la route. C'est le mandat que nous a donné le peuple, et ce mandat nécessite des montants importants.

C'est la raison pour laquelle nous vous invitons à adopter la proposition de la minorité II (Pedrina).

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): Le groupe PDC/PEV/PVL soutient la proposition de la minorité III (Simoneschi-Cortesi).

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst danke ich allen, die eine grössere Summe, als der Bundesrat sie vorschlägt, zur Verfügung stellen wollen; das tue ich, das ist klar, in meiner Eigenschaft als Verkehrsminister. Als Vertreter des Bundesrates weise ich darauf hin, dass wir einen Entwurf mit 1,8 Milliarden Franken in die Vernehmlassung geschickt haben; nach der Vernehmlassung sind wir dann auf 1,6 Milliarden

den Franken gegangen. Zwischen diesen beiden Zahlen werden Sie sich nun entscheiden müssen.

Mit all denjenigen, die noch höher als auf 1,8 Milliarden Franken gehen möchten, wäre der Gesamtbundesrat nicht einverstanden. Ich selbst würde das Geld schon nehmen und dann irgendetwas Vernünftiges damit machen, aber es geht ja auch darum, vernünftig zu sein und den Gesamthaushalt zu beachten. Überall dort, wo Sie Anträge stellen, die über betriebliche Massnahmen, also über Subventionen für die Rola und den unbegleiteten kombinierten Verkehr, hinausgehen, wo Sie vorschlagen, mit dem Geld auch Infrastrukturmassnahmen zu bezahlen, muss ich sagen, dass es dann etwas schwierig wird, zu bestimmen, was einzig und allein dem Güterverkehr dient. Es wären immer auch Förderungen von Infrastrukturen, die auch dem Personenverkehr zugutekommen. Aber wie gesagt, wenn Sie uns das Geld geben wollen, wissen wir schon, was wir damit machen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Dans ce projet d'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes, il s'agit de définir une enveloppe financière maximale possible pour une durée de huit ans, soit de 2011 à 2018. Le Conseil fédéral prévoit une limite à 1,6 milliard de francs; il a été suivi par le Conseil des Etats et la majorité de la commission. Vous l'avez entendu, Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger saurait, bien sûr, quoi faire avec plus d'argent; mais, pour l'équilibre des finances de la Confédération, on a arrêté ce montant. Mais la version du Conseil des Etats, que la majorité approuve, précise que ce montant est attribué dans le but d'atteindre les trois objectifs fixés dans la loi sur le transfert du transport de marchandises.

Pour résumer la situation avec les cinq minorités, plus encore la proposition Nussbaumer, on peut constater qu'il y a trois concepts. Il y a d'abord le concept des deux minorités I (Lachenmeier) et II (Pedrina) qui incluent dans l'enveloppe des moyens pour les infrastructures. Il y a ensuite le concept des deux minorités IV (Binder) et V (Binder) qui incluent des moyens pour la baisse du prix du sillon, pour le subventionnement direct du sillon. Il y a enfin le troisième concept, celui que j'aurais en fait dû mentionner en premier, celui de la majorité, qui correspond aux solutions du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, avec la minorité III (Simoneschi-Cortesi) qui défend une proposition qui n'inclut pas les infrastructures et le prix du sillon.

La minorité I place la barre à 3 milliards de francs, la minorité II à 2,5 milliards; toutes deux prévoient également des moyens pour les infrastructures. Quant à la minorité III, elle place la barre à 1,8 milliard de francs, soit au-dessus de ce que proposent le Conseil fédéral et la majorité de la commission. La minorité IV propose le même montant que la majorité; par contre, la minorité V prévoit de baisser le plafond de dépenses à 1,2 milliard de francs, en précisant également que ces montants, comme je l'ai dit, sont consacrés à l'abaissement du prix du sillon.

Pourquoi ne faut-il pas inclure le financement des infrastructures et des sillons dans cette législation sur le transfert du transport de marchandises? Le prix du sillon dépend notamment du poids des convois. Les trains de marchandises lourds paient plus que les trains transportant des personnes. Tout ce système de prix du sillon est analysé dans le cadre de la réforme des chemins de fer 3.

Selon la majorité de la commission et selon le Conseil fédéral, il n'est pas souhaitable de baisser le prix du sillon, car cet amalgame ne permettra plus la transparence entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises. En plus, en agissant sur le prix du sillon, nous arriverions à un effet pervers qui ferait que plus on aurait de transports de marchandises, plus on aurait de subventions. Si l'on agit sur le prix des sillons, on ne pourra plus contrôler l'effet du soutien du transfert des marchandises de la route au rail. Les objectifs seraient très difficiles à définir.

Pour la majorité de la commission, il est clair qu'il faut rejeter les propositions défendues par les minorités IV et V qui demandent de baisser le prix du sillon.

Eviter cet amalgame est aussi valable pour les minorités qui souhaitent introduire dans l'enveloppe des moyens pour les infrastructures. Nous traitons ici le soutien au transfert du transport de marchandises, et les infrastructures ne doivent pas entrer dans ce système de financement. Il faut donc rejeter aussi les propositions défendues par les minorités I et II, qui provoquent une confusion entre le budget d'infrastructure, que nous traitons de toute façon dans d'autres lois, et le soutien au transfert du transport des marchandises de la route au rail.

Quant au montant de 1,6 milliard de francs proposé par le Conseil fédéral, par le Conseil des Etats et par la majorité de la commission, il faut savoir qu'il résulte d'un calcul des besoins estimés pour soutenir le transfert jusqu'en 2018. Les éléments d'amélioration de productivité dans les transports et l'augmentation du tonnage par rail ont été pris en compte, avec l'objectif d'atteindre une fois la couverture des frais. Les autres montants proposés par les minorités sont donc à rejeter. Suite aux votes en cascade sur les différentes propositions défendues ici par les minorités et qui ont été opposées les unes aux autres, la solution du Conseil des Etats a été adoptée par la commission, par 21 voix contre 3.

Pour toutes ces raisons, je vous demande d'adopter la proposition de la majorité de la commission, qui s'est ralliée au Conseil des Etats. Cette proposition complète la version du Conseil fédéral en introduisant la notion d'objectifs à atteindre pour 2018.

La proposition Nussbaumer est également à rejeter puisqu'elle fait un mélange entre la proposition de la minorité III, qui place la barre à 1,8 milliard de francs, et l'introduction de la notion de financement des infrastructures.

Votez la proposition de la majorité, et suivez ainsi le Conseil des Etats.

La présidente (Simoneschi-Cortesi Chiara, première vice-présidente): La procédure du vote est la suivante: on va régler d'abord les trois concepts; ensuite, dans un cinquième et sixième vote, nous opposerons les concepts.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1001)

Für den Antrag der Minderheit II ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 21 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1002)

Für den Antrag Nussbaumer ... 151 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 0 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1003)

Für den Antrag der Minderheit IV ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit V ... 40 Stimmen

Vierte Abstimmung – Quatrième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1004)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 84 Stimmen

Fünfte Abstimmung – Cinquième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1005)

Für den Antrag der Minderheit IV ... 101 Stimmen

Für den Antrag Nussbaumer ... 81 Stimmen

Sechste Abstimmung – Sixième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1006)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit IV ... 67 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1007)

Für Annahme der Ausgabe ... 178 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Biffer

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich möchte eine kurze Erklärung dafür abgeben, warum die Kommission vorschlägt, Artikel 2 zu streichen:

Der Zahlungsrahmen 2011 bis 2018 steht, den haben wir jetzt beschlossen, der ist gültig. Wenn man Artikel 2 streicht, wie das die Kommission vorschlägt, dann bedeutet das, dass pro Jahr innerhalb dieses Zahlungsrahmens alles möglich ist und dass die Flexibilität pro Jahr grösser ist. Das heisst, dass die Zahlung pro Jahr viel tiefer angesetzt werden kann, wenn z. B. ein neues Instrument wie die Alpen-transitbörse eingeführt wird; wenn es nicht so ist, kann sie höher angesetzt werden. Der Zahlungsrahmen allein ist entscheidend.

Wir hatten in der Kommission eine lange Diskussion mit verschiedensten Anträgen für Jahresobergrenzen und sind zum Schluss gekommen, dass es die vernünftigste Lösung ist, diesen Artikel 2 ganz zu streichen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: La commission a, par 15 voix contre 9, décidé de biffer cet article, qui n'a plus lieu d'être. Dans cet article on définit les dépenses annuelles liées aux plafonds qui ont été définis à l'article 1 de ce chapitre. Selon la majorité, on peut biffer cet article, car il n'y a pas lieu de définir les baisses annuelles dans la loi, ni de définir le montant annuel de cet objectif à huit ans. Si la Bourse du transit alpin entre en force – et c'est le cas –, et si éventuellement le Conseil fédéral le décide, les subventions seront diminuées rapidement et il n'y a pas lieu de l'exprimer dans la loi.

Je vous remercie donc de suivre la décision de la commission.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1008)

Für Annahme des Entwurfes ... 169 Stimmen

Dagegen ... 11 Stimmen

Vorlage 2abis

Antrag der Minderheit

(Pedrina, Amherd, Berberat, Bréaz, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Nordmann, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Titel

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

Ziff. I Einleitung

Der Bundesbeschluss vom 28. September 1999 über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs wird wie folgt geändert:

Ingress

... gestützt auf Artikel 49 des Eisenbahngesetzes ...

Art. 1 Abs. 3

Die Mittel des Zahlungsrahmens gemäss Absatz 1, die voraussichtlich für Massnahmen nach Absatz 1 nicht verwendet werden sollen, werden als Beiträge an den Ausbau der Infrastrukturen der Zulaufstrecken zur Neat verwendet.

Art. 1 Abs. 4

Betreffend die Beiträge nach Absatz 3 schliesst das BAV mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechende Vereinbarungen ab.

Ziff. II

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

*Antrag Pedrina**Art. 2a*

Der Beschluss ist befristet, bis die Arbeiten betreffend Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäss Artikel 1 Absatz 3 abgeschlossen sind.

Projet 2abis*Proposition de la minorité*

(Pedrina, Amherd, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Lachenmeier, Nordmann, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Titre

Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

Ch. I introduction

L'arrêté fédéral du 28 septembre 1999 allouant un plafond de dépenses pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail est modifié comme suit:

Préambule

... vu l'article 49 de la loi sur les chemins de fer ...

Art. 1 al. 3

Les moyens alloués dans le cadre du plafond de dépenses prévu à l'alinéa 1 qui ne seront probablement pas utilisés pour des mesures visées à l'alinéa 1 sont utilisés comme contributions au développement des infrastructures des lignes d'apport de la NLFA.

Art. 1 al. 4

L'OFT conclut des accords avec les entreprises d'infrastructure ferroviaire pour décider des contributions prévues à l'alinéa 3.

Ch. II

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum.

*Proposition Pedrina**Art. 2a*

La durée de validité de l'arrêté est limitée à la fin des travaux de développement des infrastructures ferroviaires visés à l'article 1 alinéa 3.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich äussere mich zur neuen Vorlage 2abis für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs. Dieser Minderheitsantrag nimmt Bezug auf die Verlagerungsvorlage von 1999 und die darin reservierten, auf zehn Jahre verteilten Fördergelder in der Höhe von 2,85 Milliarden Franken.

Gemäss dem Verlagerungsbericht wird voraussichtlich ein Betrag von 200 Millionen Franken nicht gebraucht werden. Mein Minderheitsantrag zielt darauf ab, dass dieses Geld so schnell wie möglich für eine Vorfinanzierung von ZEB-Elementen eingesetzt werden kann. Insbesondere gemeint ist die Investition von 90 Millionen Franken, die gemäss SBB Infrastruktur kurzfristig notwendig ist, um eine bedeutende Kapazitätsausweitung am Gotthard zu bewirken. Der Bedarf an

Schienenkapazitäten steigt schneller an, wenn die Verlagerungspolitik richtig zu greifen beginnt. In ZEB 1 sind die wichtigsten Ausbauprojekte für den Güterverkehr mit Kosten in der Höhe von etwa 450 Millionen Franken enthalten. Nach Meinung von SBB Infrastruktur müssen sie dringend an die Hand genommen werden, wenn auf den Zulaufstrecken keine Engpässe entstehen sollen; das habe ich bereits im vorherigen Votum im Detail erklärt. Es steht aber in den Sternen geschrieben, wann diese Projekte realisiert werden können. Denn der Run auf die Bundesgelder für den Schienenausbau ist gross, und die Anliegen der Kantone und Agglomerationen nach einer schnellen Realisierung ihrer jeweils eigenen Schienenprojekte sind Anliegen, die uns ebenfalls nahe sind.

Um diese schwierigen Finanzierungsengpässe zu vermeiden, insbesondere angesichts des Ausgangs der vorherigen Abstimmung über den Zahlungsrahmen, nach dem nun keine Ausweitung auf Infrastrukturbeiträge vorgesehen ist, ist es ganz wichtig, diese Möglichkeit über den hier vorgeschlagenen Weg einzuführen. Es handelt sich nur um etwa 200 Millionen Franken, die viel bewegen können. Ich appelliere auch an Hupac-Vertreter Kollege Giezendanner, der die bestehenden Kapazitätsengpässe richtigerweise immer wieder, auch gestern und heute, hervorgehoben hat, einen konkreten Beitrag zu leisten. Sonst wären seine guten Vorsätze in dieser Sache einfach leere Worte.

Ich möchte der Verwaltung dafür danken, dass sie meinen ursprünglichen Antrag in eine korrekte rechtliche Form gebracht hat, was auch den Zusatz gemäss meinem Einzelantrag zu einem Artikel 2a anbelangt. In der Kommission wurde Rückkommen auf diese Vorlage abgelehnt, so musste ich das in dieser Form nachholen.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen, der unter anderem dem Willen der hauptsächlich betroffenen Kantone Tessin und Uri entspricht.

Amherd Viola (CEg, VS): La minorité Pedrina propose une modification de l'arrêté fédéral du 28 septembre 1999 pour utiliser les crédits non alloués, environ 2 millions de francs, pendant la période 2001–2010. Cet argent peut être dépensé pour développer des infrastructures, des lignes d'apport de la NLFA, comme indiqué dans un document des CFF, avec l'objectif d'augmenter les capacités sur l'axe nord-sud dans les prochaines années, avant l'ouverture des nouveaux tunnels ferroviaires du Saint-Gothard et du Ceneri.

Comme les crédits alloués au projet ZEB 1 pour augmenter les capacités ne pourront pas être libérés avant 2014, la minorité pense qu'il faut utiliser cet argent pour chercher à améliorer la situation du transfert du trafic le plus vite possible. On ne doit pas oublier qu'il y a un objectif intermédiaire très ambitieux qu'il faut absolument atteindre. Autrement, il restera virtuel et, une fois encore, on risque de ne pas respecter les promesses.

Pour ces raisons, la majorité du groupe PDC/PEV/PVL vous demande de soutenir la proposition de la minorité de la commission.

Huber Gabi (RL, UR): Die Minderheit will den geltenden Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs aus dem Jahre 1999 ändern, indem sie in Artikel 1 die neuen Absätze 3 und 4 einfügt. Es geht darum, die im erwähnten Beschluss gesprochenen Mittel anders zu verwenden als bisher vorgesehen. Die Minderheit will Mittel des Zahlungsrahmens für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs, die voraussichtlich nicht verwendet werden, als Beiträge an den Ausbau der Infrastrukturen der Zulaufstrecken zur Neat verwenden. Dies ist finanztechnisch intransparent, denn damit würde eine sekundäre Finanzierung unabhängig davon eingeführt, ob von den 2,85 Milliarden Franken noch etwas übrig bleibt. In der Kommission wurden wir informiert, dass die angestrebte Kapazitätssteigerung theoretisch möglich sei, dass es dabei aber eigentlich um Teile des ZEB-Konzepts gehe, die in der ZEB-1-Vorlage enthalten sind. Zwar wird laut Aussage der

Verwaltung nicht der gesamte Betrag von 2,85 Milliarden Franken benötigt, vielmehr braucht es offenbar rund 2,6 Milliarden Franken, um die vorgegebenen Ziele zu erreichen. Mit dem Minderheitsantrag würde nun aber eine unselbige Vermischung der Finanzierung von Infrastrukturen und Verkehren getätigt. Infrastrukturen sollen über Infrastrukturfassungen und Verkehre mit den entsprechenden Zahlungsrahmen finanziert werden.

Verständnis für den Minderheitsantrag könnte man noch haben, wenn die Infrastrukturfinanzierung nicht gewährleistet wäre. Wir haben aber solche Finanzierungsmöglichkeiten über den FinöV-Fonds und über die ZEB-Ausbauten. Die Infrastrukturfinanzierung ist somit in dem Zeitpunkt gesichert, in dem sie benötigt wird. Der Minderheitsantrag ist somit auch unter terminlichen Gesichtspunkten nicht sachgerecht. Bleiben wir also in der Finanzierung transparent und kongruent.

Die FDP-Fraktion wird die Mehrheit unterstützen.

Binder Max (V, ZH): Diese Idee kommt nicht vom Bundesrat, sondern es ist eine Einzelidee von Herrn Pedrina, mit gütiger Unterstützung der Boulevardpresse. Aber selbst dann wird es nicht besser, und selbst dann wird es auch nicht transparenter.

Wenn Sie der Minderheit zustimmen, sind Sie auf dem besten Weg, eine völlige Intransparenz zu schaffen und der Intransparenz auch das Wort zu reden – obwohl wir immer von transparenten Verhältnissen reden. Wir wollen klare Verhältnisse. Es kann nicht sein, dass wir hier Gelder für etwas reservieren, das eigentlich noch überhaupt nicht geplant ist. Ich spreche hier auch als Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation; als deren Mitglied könnte ich ein solches Vorgehen niemals unterstützen. Es ist ein finanzpolitisch und ordnungspolitisch bedenkliches Vorgehen, das wir so nicht mittragen können. Es ist aber auf der anderen Seite wahrscheinlich auch ein Eingeständnis von Herrn Pedrina, dass das Geld nicht im vorgesehenen Masse eingesetzt werden kann. Aber wenn das so ist, dann ist das ja positiv. Dann soll das Geld wieder sauber gesprochen werden und nicht hier für etwas reserviert werden, bei dem wir noch nicht wissen, was davon wir letztlich bauen wollen. Entscheiden Sie also hier ordnungs- und finanzpolitisch sauber.

Die SVP-Fraktion wird geschlossen der Mehrheit zustimmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es geht hier um die Umwidmung eines nichtausgeschöpften Kredits zugunsten der Zulaufstrecken. Ich muss zugeben, dass dies ein eher unübliches Vorgehen ist. Aber Sie sind völlig autonom, über den Grad der Originalität Ihrer Finanzbeschlüsse zu entscheiden.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Nous avons un nouvel article 1 alinéas 3 et 4, plus la proposition Pedrina d'introduire un article 2a.

La minorité Pedrina propose de disposer des moyens qui ne seront pas utilisés pour les infrastructures ferroviaires. Le fait d'utiliser ces moyens destinés à financer des infrastructures et à favoriser le trafic des marchandises par le rail n'est pas judicieux, selon une claire majorité de la commission. Ce mélange des finances ne permettrait pas une certaine transparence des moyens engagés et rendrait difficile l'évaluation des effets du subventionnement du trafic des marchandises. On l'a dit tout à l'heure, le mélange dans ce dossier entre infrastructures et trafic des marchandises n'apporte rien de positif.

La proposition de la minorité Pedrina, complétée par la proposition Pedrina, prévoit d'allouer justement ces moyens aux infrastructures sur les axes nord-sud, en plus des moyens décidés par le Parlement. Cette proposition établirait de nouvelles priorités pour de nouveaux travaux, alors que d'autres projets – ZEB, NLFA – ne sont pas sur la liste des investissements possibles. On sait la difficulté que l'on a à répartir le gâteau du projet ZEB et de la NLFA, et on établirait là une priorité qui repose sur un mécanisme financier pour le trafic

de marchandises détourné pour des investissements sur les infrastructures.

Au nom de la commission, je vous demande donc clairement de rejeter la proposition de la minorité Pedrina et d'en rester à la version de la majorité de la commission.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1010)

Für den Antrag der Minderheit/Antrag Pedrina ... 77 Stimmen
Dagegen ... 94 Stimmen

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

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

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

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

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

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

Ne pas entrer en matière

Le président (Bugnon André, président): Le débat d'entrée en matière a déjà eu lieu hier.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1012)

Für Eintreten ... 121 Stimmen

Dagegen ... 56 Stimmen

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Titre

Proposition de la commission

Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Ziel der Förderung ist eine Effizienzsteigerung des nichtalpenquerenden Schienengüterverkehrs sowie eine Erhöhung des Bahnanteils, primär im Binnengüterverkehr.

Abs. 1bis

Für die Förderung des nichtalpenquerenden Schienengüterverkehrs wird ein Zahlungsrahmen von 200 Millionen Franken für die Jahre ab Inkrafttreten des Gütertransportgesetzes bis 2015 bewilligt.

Abs. 1ter

Folgende Massnahmen stehen im Vordergrund: der unbegleitete kombinierte Verkehr, der Wagenladungsverkehr und die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Huber, Bignasca, Binder, Caviezel, Germanier, Giezendanner, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit II

(Pedrina, Aeschbacher, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Nordmann, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Abs. 1bis

... von 300 Millionen ...

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

L'objectif des mesures de promotion est d'améliorer l'efficacité du trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes et d'augmenter la part du rail, en premier lieu dans le trafic marchandises national.

Al. 1bis

Un plafond de dépenses de 200 millions de francs est alloué, dès l'entrée en vigueur de la loi sur le transfert du transport de marchandises et jusqu'en 2015, pour la promotion du trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes.

Al. 1ter

Les mesures proposées concernent principalement le trafic combiné non accompagné, le trafic par wagons complets et l'encouragement de solutions novatrices dans la chaîne de transfert.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Huber, Bignasca, Binder, Caviezel, Germanier, Giezendanner, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité II

(Pedrina, Aeschbacher, Berberat, Brélaz, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Lachenmeier, Nordmann, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Al. 1bis

... de 300 millions ...

Huber Gabi (RL, UR): Der Bundesrat sieht einen Zahlungsrahmen von 100 Millionen Franken in den Jahren 2011 bis 2015 zur Förderung des nichtalpenquerenden kombinierten Güterverkehrs in Form von Betriebsabgeltungen vor. Genau das wollen auch der Ständerat und die Minderheit I. Die Mehrheit aber will erstens nicht nur den kombinierten Güterverkehr, sondern den gesamten nichtalpenquerenden Schienengüterverkehr fördern, und dies zweitens mit einer Aufstockung des Zahlungsrahmens von 100 auf 200 Millionen Franken. Drittens will sie dabei eine Priorisierung der Massnahmen vornehmen, wonach der unbegleitete kombinierte Verkehr, der Wagenladungsverkehr und die Förderung von sogenannten innovativen Lösungen in der Verlagerungskette im Vordergrund stehen sollen. Die Minderheit II (Pedrina) will die Mittel noch einmal toppen, und zwar auf 300 Millionen

Franken. Die Mehrheit will insbesondere die Unterstützung des Wagenladungsverkehrs wieder aufnehmen, wie sie bis zu den Entlastungsprogrammen 2003 und 2004 galt. In diesem Sinne sollen während fünf Jahren rund 20 Millionen Franken jährlich eingesetzt werden.

Der Bundesrat wollte bekanntlich auf die Förderung des nichtalpenquerenden kombinierten Güterverkehrs und des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien aus finanzpolitischen Gründen verzichten. Der Ständerat vertrat eine andere Ansicht und fügte bekanntlich den vorliegenden Beschluss und den Beschluss 2c in die Vorlage ein. Die Minderheit I unterstützt die ständerätliche Fassung von Artikel 1 im Beschluss 2b. Eine Aufstockung des Zahlungsrahmens um 100 Millionen Franken, wie sie die Mehrheit will, kann nicht infrage kommen, und schon gar nicht mit einer Priorisierung der Massnahmen im Sinne von Absatz 1ter. Dort ist unter anderem von der prioritären Förderung des Wagenladungsverkehrs die Rede. Die Trassenpreissenkung beim Wagenladungsverkehr wurde ursprünglich gewährt, um befristet bis Ende 2007 den Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse auszugleichen. Mit dem Inkrafttreten der Regelung zur Erhebung der vollen LSVA fällt dieser Ausgleich des Wettbewerbsnachteils dahin. Die letzte LSVA-Erhöhung ist am 1. Januar 2008 vorgenommen worden. Weil der ursprüngliche Grund für die Gewährung der Trassenpreissenkung nicht mehr gegeben ist, braucht es keine finanzielle Unterstützung im Sinne des Mehrheitsantrages. Die innovativen Lösungen in der Verlagerungskette, welche die Mehrheit auch noch prioritär fördern will, sind ein buchstäblich undefinierbares Vehikel, welches wohl nach einer Ausführungsgesetzgebung ruft. Das kann es wohl auch nicht sein, ebenso wenig wie die beliebige Aufstockung durch die Minderheit II auf 300 Millionen Franken.

Mein Antrag wurde in der Kommission relativ knapp, mit 13 zu 11 Stimmen, abgelehnt. Der Antrag der Mehrheit ist angeblich ein in sich geschlossenes Konzept, welches auch den nachfolgenden Artikel 2a umfasst, den Ihnen meine Minderheit ebenfalls zur Ablehnung empfiehlt. Der Antrag der Minderheit I zu den Artikeln 1 und 2a wird auch von der FDP-Fraktion unterstützt.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich äussere mich zur Minderheit II, die eine Erhöhung des Zahlungsrahmens gemäss Mehrheit um 100 Millionen auf 300 Millionen Franken vorsieht. Mein Minderheitsantrag betrifft sowohl den Binnenverkehr als auch den Import- und Exportverkehr und ist komplementär zum Antrag der Mehrheit.

Es geht allgemein um die Notwendigkeit, eine Vorwärtsstrategie im Binnenverkehr zu fahren. Sonst besteht die grosse Gefahr, dass wir in einiger Zeit mit weiteren Defiziten bei SBB Cargo und einem entsprechenden Abbau des Binnen-güterverkehrs konfrontiert werden; das ist weder von der umweltpolitischen Seite noch von der Wirtschaft her wünschenswert, das heisst weder wirtschaftspolitisch noch klimapolitisch, noch gesundheitspolitisch. Das Ziel ist eine Effizienzsteigerung im nichtalpenquerenden Schienengüterverkehr. Der Zahlungsrahmen gemäss Mehrheit soll dafür um 100 Millionen Franken erhöht werden. Dies betrifft die Komponente Wagenladungsverkehr, damit diese vernünftige Transportart gebührend unterstützt ist, und zusätzlich die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette, insbesondere beim Rollmaterial und beim Güterumschlag, welche die in der Verlagerungskette problematischen Komponenten sind. Innovationen in diesem Bereich können uns konkret weiterbringen. Ich sehe auch die Ausnutzung der Möglichkeiten des Strassentransportes in Randgebieten, Stichwort Cargo Domino, z. B. dank unterstützter Umrüstung von LKW.

Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, die Minderheit II zu unterstützen, damit primär ein unabdingbarer Innovationsimpuls in der Logistik und somit auch in der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im Binnenverkehr ausgelöst werden kann.

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Die Mehrheit der CVP/EVP/glp-Fraktion will hier dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen. Es geht hier um die Förderung des nichtalpenquerenden Güterverkehrs, also um die Förderung des Binnenverkehrs. Der Antrag der Kommissionsmehrheit schafft zwei Differenzen zum Beschluss des Ständerates.

Der Ständerat will nur den kombinierten Verkehr, das heisst den Containerverkehr, fördern, während der Antrag der Kommissionsmehrheit, dem wir uns anschliessen wollen, auch den Einzelwagenladungsverkehr fördern will. Warum das? Wir wollen das, weil die bisherige Förderung nur des Containerverkehrs zur Folge hatte, dass es eine gewisse Verlagerung vom Wagenladungs- zum Containerverkehr gegeben hat, was suboptimal ist, weil der Wagenladungsverkehr ökologisch immer noch die beste Bilanz hat. Wieso also soll der Wagenladungsverkehr schlechtergestellt werden als der Containerverkehr?

Die zweite Differenz entsteht natürlich beim Betrag, wenn Sie dann eben auch den Wagenladungsverkehr fördern. Der Ständerat will 100 Millionen Franken – über fünf Jahre, wohlverstanden –, also 20 Millionen Franken pro Jahr. Wenn wir jetzt zusätzlich den Einzelwagenladungsverkehr fördern, kommen halt noch 100 Millionen Franken dazu. Es braucht dann auch mehr Mittel, nämlich 200 Millionen Franken über fünf Jahre.

Ich muss Ihnen sagen, dass wir – auch die Kommissionsmehrheit – lieber die Trassenpreissenkung gehabt hätten. Doch der Bundesrat sagt, dass das zu kompliziert sei und das zu lange gehe. Deshalb wollen wir so verstanden sein, dass diese Mehrausgaben nur vorgesehen sein sollen, bis eine echte Trassenpreissenkung kommt. Im Jahr 1994 hatten wir noch rund 7000 Einzelwagen pro Tag für den Güterverkehr auf unseren Schienen. Heute zählen wir noch knapp die Hälfte, nämlich 3250 Bahnwagen pro Tag. Das heisst, dass dieser Verkehr abgenommen hat, während der Strassenverkehr entsprechend zugenommen hat. Wenn wir jetzt nicht den Einzelwagenladungsverkehr auf der Schiene stärker fördern, wird sich dieser Trend fortsetzen. Das wollen wir nicht. Deshalb wollen wir auch diese Verkehrsart fördern.

Ich weiss von verschiedenen Firmen – ich habe auch Briefe hier, ich nenne sie: Coop, Migros, Post, Holcim, Fenaco, Feldschlösschen usw. –, dass sie stark kritisieren, dass die verladende Wirtschaft im Inland bisher benachteiligt worden ist, da nur der Containerverkehr und nicht auch der Einzelwagenladungsverkehr gefördert worden ist. Beseitigen wir also diese Benachteiligungen für die verladende Wirtschaft, und stimmen wir dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu!

Levrat Christian (S, FR): De quoi s'agit-il ici? Il s'agit de définir la manière selon laquelle nous entendons soutenir le trafic intérieur, de définir si nous voulons limiter ce soutien au trafic de transit nord-sud, ou si, au contraire, nous entendons, abstraction faite des containers, garantir également une promotion du trafic combiné.

Nous avons déjà accompli un exercice similaire et déjà vu les conséquences d'une restriction de notre soutien au trafic marchandises intérieur, lorsqu'en 2007 les subventions au trafic intérieur ont été supprimées, comme suite à des programmes d'économie que nous avons acceptés dans cette salle. Je me souviens alors des plaintes venant de la plupart des régions du pays, des plaintes de l'industrie du bois, de celles de l'industrie du gravier, suite à la suppression par les CFF de plusieurs points de chargement dans les cantons périphériques, ceux de l'Arc alpin, mais également dans les cantons comme le mien, situé en soi sur le Plateau.

On nous a dit alors qu'il n'était pas possible de limiter notre soutien à l'axe nord-sud et qu'il fallait apporter un soutien efficace au trafic intérieur. Je me souviens que Monsieur Rime, représentant de l'industrie du bois, a déposé dans ce conseil une motion pour considérer que le trafic intérieur relevait du service public. Je me souviens de mon collègue Pierre-Alain Gentil déposant une motion au Conseil des Etats allant dans le même sens. Et je me souviens de ce qui s'est dit alors: «C'est vrai, nous devrions soutenir le trafic

combiné.» C'est aujourd'hui, avec ce projet, l'occasion de passer de la parole aux actes!

Les motifs pour lesquels nous soutenons la proposition de la minorité II (Pedrina) vous ont été exposés par son auteur. Il est indispensable non seulement de soutenir le trafic par containers, mais d'étendre ce soutien, comme l'a exposé Monsieur Hochreutener, au trafic combiné. Mais, ces deux démarches mises à part, il convient d'en ajouter une troisième et de se poser la question de savoir si dans ce domaine également nous ne devrions pas investir davantage dans l'innovation, si nous ne devrions pas soutenir davantage les entreprises qui tentent de créer des solutions novatrices pour combiner au mieux trafic routier et trafic ferroviaire dans le domaine des marchandises.

C'est la raison pour laquelle la version de la majorité s'avère insuffisante. Nous devons augmenter d'environ 100 millions de francs sur la période en question les montants à disposition pour garantir que l'innovation, la recherche, la mise en oeuvre de solutions novatrices dans le domaine du trafic combiné soient possibles également dans l'industrie.

Nous vous demandons donc d'adopter la proposition de la minorité II (Pedrina), à savoir de donner non seulement les moyens de garantir une subvention au trafic intérieur des marchandises, de garantir un trafic combiné qui soit efficace, mais aussi de soutenir l'innovation, la recherche dans ce secteur essentiel pour notre politique des transports.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Hier geht es nur um eine Lex Migros oder eine Lex Coop, das muss ich Ihnen sagen. Diese Leute wollen für ihre Bahnverkehre subventioniert sein. Es stimmt nämlich überhaupt nicht, dass man benachteiligt ist.

Herr Hochreutener, ich betreibe im Kanton St. Gallen zusammen mit Jura Cement eine eigene Zugslinie von Wildeggen nach Winkeln, und diese funktioniert ohne Subventionen, wir brauchen das nicht; Sie können das Beispiel nachprüfen. Dann haben Sie vergessen zu sagen, dass es heute schon eine Subventionierung gibt, und zwar über die Anschlussgleisverordnung; die Anschlussgleise werden auch noch subventioniert. Das Ganze ist eigentlich nichts anderes als ein Hilfeschiess einzelner Unternehmen, wie man ihn beim SBB-Cargo-Debakel gehört hat. Genau in jener Sitzung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, als es um SBB Cargo ging, hat man gesagt, jetzt sollten wir da doch auch noch ein wenig helfen: 100 Millionen, 200 Millionen Franken, und dann kommt Herr Pedrina, der immer etwas mehr will, 300 Millionen Franken. Es ist ja absolut lächerlich, was wir hier machen. Es ist nicht notwendig, diese Verkehre zu subventionieren.

Herr Hochreutener hat richtigerweise gesagt, von früher 7000 Waggons sei die Zahl auf heute noch 3250 zurückgegangen.

Wissen Sie, wieso diese Tendenz zustande gekommen ist? Unter alt Bundesrat Ogi hat es einmal eine Gruppe de Réflexion gegeben, und diese hat festgestellt, dass man hier auf Wagengruppen reduzieren muss und nicht mehr mit jeder Draisine einen einzelnen Wagen auf ein Anschlussgleis schieben soll. Wir blockieren auch damit Trassen; das ist absolut nicht sinnvoll.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit Huber zuzustimmen und gar nichts zu subventionieren; die Privatwirtschaft braucht das nun wirklich nicht!

Girod Bastien (G, ZH): Die Grünen unterstützen die Minderheit II (Pedrina).

Das Ziel der Verlagerung auf die Schiene ergibt sich aus ökologischen Überlegungen; es wurde aber auch von der Bevölkerung in verschiedenen Umfragen und Abstimmungen bestätigt. Wenn man aktuell den Binnengüterverkehr anschaut – das wurde auch von den Vorrednern bestätigt –, sieht man, dass es hier kaum vorwärts geht. Im Gegenteil: Es werden immer mehr Güterumschlagplätze geschlossen. Um dies zu ändern, sind Subventionen langfristig keine Lösung. Langfristig muss die Bahn rentabel werden. Schaut man das Betriebssystem an, sieht man, dass sich in den

letzten zweihundert Jahren bei der Bahn kaum etwas geändert hat. Im Gegensatz dazu hat sich auf der Strasse der Güterverkehr vom Wagen mit Ross zum «40-Tönnner» gewandelt. So ist es natürlich klar, dass die Verlagerung schwierig ist. Deshalb ist es sehr wichtig, dass wir eine Transformation des Betriebssystems des Güterverkehrs auf der Schiene erreichen. Dazu müssen die Preise gesenkt und muss die Kundenfreundlichkeit verbessert werden.

Innovative Elemente, die dies ermöglichen, sind vorhanden, beispielsweise eine Fixkomposition, welche die Flexibilität erhöht, welche die Geschwindigkeit erhöht, damit der Güterverkehr auf der Schiene nicht mehr eine Bremse für den Personenverkehr ist. Sie senkt aufgrund des tieferen Gewichts auch die Trassenpreise. Aber auch für andere Elemente, wie automatische Kupplungen, ist es an der Zeit, dass sie umgesetzt werden. Das Gleiche gilt für Innovationen wie den Horizontalverlad.

Um diese Transformation zu fördern, ist es wichtig, den Zahlungsrahmen zu erhöhen und damit auch Investitionshilfen zu tätigen. Investitionshilfen sind ein effizientes Element, das auch einen Mehrumsatz generiert. Die Grünen unterstützen deshalb, wie gesagt, den Antrag der Minderheit II. Sie sind für den Anschlag zu einem konkurrenzfähigen Güterverkehr.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Schon der Ständerat hat gegenüber der Lösung des Bundesrates eine Verbesserung vorgenommen. Die Mehrheit Ihrer Kommission nimmt mit den 200 Millionen Franken für den Export- und Importverkehr einen Antrag auf, den wir selbst, also unser Departement, vorher tatsächlich auch gestellt hatten. Der Bundesrat hat ihn aber einfach aus finanzpolitischen Gründen abgelehnt. Deshalb bin ich wieder in der Lage, auf den Entscheid des Bundesrates zu verweisen.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Den Grundsatz haben wir ja gestern beim Eintreten diskutiert, erst heute kommen wir aber zur Detailberatung dieses Bundesbeschlusses. Es ist etwas schwierig, deshalb nur zur Erinnerung: Den wichtigsten Verlagerungsauftrag haben wir ja im Transitbereich. Im Binnenverkehr, wir haben es gestern schon gesagt, besteht dieser Auftrag aber eigentlich genau gleich, weil die Verlagerung auch in der Fläche von grösster Bedeutung ist. Nun ist es aber so, dass in der Fläche, im schweizerischen Binnenverkehr, eben keineswegs nur der unbegleitete kombinierte Verkehr eine Rolle spielt, sondern historisch, aber auch aktuell eben auch der Wagenladungsverkehr ganz wichtig ist. Deshalb ist es wichtig, wenn wir im Bereich des Binnengüterverkehrs wirklich etwas machen wollen, dass hier eben auch der Wagenladungsverkehr hineingebracht wird.

Die Konzeption der Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist konkret. Sie setzt konkrete Ziele – das macht der Ständerat nicht –, nämlich eine Effizienzsteigerung im kombinierten Verkehr, im Wagenladungsverkehr und auch neue innovative Lösungen; Herr Girod hat einige Beispiele genannt. Der Antrag der Kommissionsmehrheit zum Binnenverkehr ist also durchaus in der Logik dessen, was wir jetzt diese zwei Tage diskutiert haben. Man muss dort eben das Richtige machen und sich nicht an den Transitgüterverkehr anlehnen, wo ganz andere Verhältnisse herrschen als im Binnenverkehr.

Ich bitte Sie also, der Mehrheit zu folgen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: A l'article 1 et à l'article 2a, la majorité de la commission souhaite que les moyens soient renforcés pour améliorer l'efficacité du trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes. Il s'agit d'augmenter la part du rail dans le trafic national de marchandises. En allouant un plafond de dépenses de 200 millions – soit 100 millions de plus que ce que le Conseil des Etats avait déjà alloué avec ce projet 2b – jusqu'en 2015, la majorité espère développer le trafic combiné non accompagné et le trafic par wagons complets dans

le pays. Il faut aussi que des solutions novatrices puissent voir le jour en matière de transfert.

Je vous demande donc de suivre la majorité, qui propose un concept avec l'article 1 et l'article 2a.

Le président (Bugnon André, président): Le vote sur la proposition de la minorité I (Huber) vaut également pour l'article 2a, puisqu'il s'agit d'un concept.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1013)

Für den Antrag der Mehrheit ... 88 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 67 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1014)

Für den Antrag der Mehrheit ... 91 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 90 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1015)

Für Annahme der Ausgabe ... 105 Stimmen

Dagegen ... 78 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 2a

Antrag der Mehrheit

Der Bundesrat unterbreitet vor Ende 2012 der Bundesversammlung einen Bericht über die getroffenen Fördermassnahmen. Wenn notwendig, schlägt er entsprechend weitere Förderungsmassnahmen für die Periode 2014–2018 vor.

Antrag der Minderheit I

(Huber, Bignasca, Binder, Caviezel, Germanier, Giezendanner, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (= Streichen)

Art. 2a

Proposition de la majorité

Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale, d'ici fin 2012, un rapport sur les mesures de promotion prises. Le cas échéant, il propose d'autres mesures de promotion pour la période 2014–2018.

Proposition de la minorité I

(Huber, Bignasca, Binder, Caviezel, Germanier, Giezendanner, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats (= Biffer)

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

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

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1017)

Für Annahme des Entwurfes ... 95 Stimmen

Dagegen ... 84 Stimmen

2c. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien**2c. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic marchandises sur les lignes à voie étroite***Antrag der Mehrheit*

Eintreten

Antrag der Minderheit

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

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

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

Ne pas entrer en matière

Le président (Bugnon André, président): Le débat d'entrée en matière a déjà eu lieu hier.*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1019)

Für Eintreten ... 124 Stimmen

Dagegen ... 61 Stimmen

*Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress, Art. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Art. 1**Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1020)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 52 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1021)

Für Annahme des Entwurfes ... 125 Stimmen

Dagegen ... 59 Stimmen

3. Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechtes**3. Loi fédérale sur les modifications du droit des transports***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition**Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress, Ziff. I, II Einleitung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I, II introduction*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Ziff. II Ziff. 1***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

mit Ausnahme von:

Art. 9b Abs. 4

Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung. Bei der Festlegung dieser Grundsätze sorgt der Bundesrat dafür, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden.

Antrag der Minderheit

(Binder, Bignasca, Caviezel, Föhn, Germanier, Giezendanner, Huber, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Art. 9 Abs. 4

Unverändert

Ch. II ch. 1*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

à l'exception de:

Art. 9b al. 4

Le Conseil fédéral définit les principes applicables au calcul et en règle la publication. Lors de la définition de ces principes, il veille à ce que les prix du sillon soient les mêmes sur les lignes comparables et que les capacités ferroviaires soient exploitées de manière optimale.

Proposition de la minorité

(Binder, Bignasca, Caviezel, Föhn, Germanier, Giezendanner, Huber, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime, Schenk Simon, von Rotz)

Art. 9 al. 4

Inchangé

Binder Max (V, ZH): Wir sind hier beim Eisenbahngesetz. Wir beantragen Ihnen, bei Absatz 4 der Minderheit zu folgen, das heisst, beim geltenden Recht zu bleiben, wie es auch der Bundesrat vorsieht. Es heisst dort: «Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung.» Nun soll noch ein weiteres Kriterium hinzugefügt werden: Es sollen auch die Grundsätze festgelegt werden, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und dass die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden. Zum einen ist es eigentlich ein ganz normaler Vorgang, dass man die Bahnkapazitäten optimal ausnützt. Ich glaube, hier muss man nicht legiferieren. Zum anderen sind wir klar der Meinung, dass das Anliegen von Herrn Pedrina – es war ein Antrag Pedrina – vielleicht prüfenswert ist, dass dies aber die falsche Stelle ist. Wir beantragen Ihnen, dieses Anliegen, wenn schon, bei der Bahnreform 2 zu regeln und nicht im Rahmen dieser Vorlage im Eisenbahngesetz.

Deshalb beantragen wir Ihnen mit der Minderheit, beim geltenden Recht zu bleiben und das Anliegen allenfalls bei der Bahnreform 2 zu diskutieren.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich möchte mich im Namen der SP-Fraktion zur Anpassung von Artikel 9b des Eisenbahngesetzes und in diesem Rahmen zum Thema der Notwendigkeit einer schnellen Anpassung der Spielregeln bei der Trassenpreisgestaltung äussern und dieses in den Vordergrund rücken.

Wir haben es bereits mehrmals erwähnt: In Bezug auf die notwendigen Kapazitäten können wir aufgrund der Elemente, die uns die SBB-Studie geliefert hat, davon ausgehen, dass dank einer Glättung der sogenannten Ganglinien über eine andere Trassenpreisgestaltung ziemlich viel bewegt werden kann. Die Gestaltung der Trassenpreise ist ein kompliziertes Gebilde, aber ich glaube, dass wir mithilfe der Verwaltung eben einen brauchbaren Kompromiss für eine erste Stufe, für eine erste Anpassung des Systems haben, damit man die Trassenpreisgestaltung sukzessive optimal ausrichten kann. Viele haben sich hier für eine bessere Gestaltung der Trassenpreise ausgesprochen. Insbesondere kommt es nochmals auf den Hupac-Vertreter Giezendanner an; dieser sagt ja immer, es sei nötig, dass bei den Trassenpreisen etwas gehe; wenn es hier aber darum geht, konkret vorwärtszumachen, kommen wieder alle Bedenken auf.

Ich bitte Sie, hier ein konkretes Zeichen zu geben. Es ist ein wichtiges Instrument für die Mobilisierung der Kapazitäten, und in diesem Rahmen ist es effektiv notwendig, dass dieses Instrument eingeführt wird, dass es nicht noch einmal vier oder fünf Jahre hinausgeschoben wird. Sonst wird es unmöglich sein, das Verlagerungsziel zu erreichen. Wenn bei allen wichtigen Instrumenten einfach ein Nein dieses Rates folgt, dann ist die Sabotage des Volkswillens wirklich komplett.

Ich bitte Sie, sich das einmal zu überlegen und zumindest zu diesem bescheidenen Instrument Ja zu sagen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich halte die Lösung der Mehrheit für sinnvoll. Wir wollten in der Bahnreform 2 ohnehin die ganze Trassenpreisvergabe grundsätzlich neu regeln. Aus anderen Gründen ist die Bahnreform jetzt etwas ins Stocken gekommen. Wir werden Ihnen auf Ihren Wunsch hin hier tranchenweise Änderungen vorschlagen müssen. Es wäre in unseren Augen also durchaus sinnvoll, wenn hier dieser erste Schritt getan werden könnte.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Auch ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen. Es ist unbestritten, dass die Trassenpreise einen enormen Einfluss auf das haben, was auf den Schienen dann wirklich läuft. Das geltende Recht sieht vor, dass der Bundesrat die Grundsätze für die Bemessung festlegt und deren Veröffentlichung regelt. Die Mehrheit möchte einen Schritt weiter gehen und zumindest einmal zwei Prinzipien, die ohne Zweifel sinnvoll sind, festlegen. Das erste Prinzip sieht vor, dass auf vergleichbaren Strecken die gleichen Trassenpreise gelten. Das zweite Prinzip, das noch viel wichtiger ist, sieht vor, dass über die Trassenpreise die Bahnkapazitäten optimal gesteuert werden. Das heisst, dass dort, wo es freie Trassen gibt, via Trassenpreisgestaltung dafür gesorgt werden kann, dass diese Trassen eben auch tatsächlich benutzt werden. Es ist eine Konkretisierung, es sind zwei Prinzipien, die hier eingeführt werden und die ohne Zweifel sinnvoll sind.

Ich bitte Sie also, der Mehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen. Es ist eigentlich auch nicht sehr sinnvoll, zu sagen, wir warten auf irgendein anderes Projekt. Auch bei einem anderen Projekt müsste ein Artikel mit genau diesen Bestimmungen formuliert werden. Die Prinzipien, die wir hier formuliert haben, sind sinnvoll, also können wir sie auch jetzt beschliessen.

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

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1023)

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 81 Stimmen

Ziff. II Ziff. 2–5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II ch. 2–5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 6

Antrag der Minderheit

(Aeschbacher, Amherd, Berberat, Fehr Jacqueline, Nordmann, Pedrina, Simoneschi-Cortesi)

Titel

6. Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen

Art. 1 Abs. 3

Der Bund fördert mit finanziellen Beiträgen die Forschung und Entwicklung von Lärmschutzmassnahmen an Schienenfahrzeugen und Schieneninfrastrukturen.

Art. 5 Abs. 3

Für Fahrzeuge, die vor 2010 oder weniger als fünf Jahre nach der Sanierung aus dem Betrieb genommen werden, werden keine Finanzhilfen ausgerichtet.

Ch. II ch. 6

Proposition de la minorité

(Aeschbacher, Amherd, Berberat, Fehr Jacqueline, Nordmann, Pedrina, Simoneschi-Cortesi)

Titre

6. Loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer

Art. 1 al. 3

La Confédération encourage financièrement la recherche et le développement de mesures permettant de lutter contre le bruit des véhicules et infrastructures ferroviaires.

Art. 5 al. 3

Aucune aide financière ne sera accordée pour les véhicules qui seront mis hors service avant 2010 ou moins de cinq ans après l'instauration de ces mesures.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Für diejenigen, denen es etwas schnell gegangen ist: Wir sind auf Seite 34 der Fahne. Es geht um das Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

Wenn wir die Kapazitäten auf der Schiene steigern, haben wir mehr Züge, wir haben aber auch mehr Eisenbahnlärm. Das, meine ich, verpflichtet uns auch, dafür zu sorgen, dass bei der Lärmsanierung der Bahnen mit Hochdruck weitergearbeitet wird.

Mein Minderheitsantrag besteht aus zwei Punkten. Erstens will ich im Zweckartikel, dort, wo es um den Gegenstand dieses Gesetzes geht, noch etwas einfügen, nämlich mit Absatz 3: Es ist die Verpflichtung des Bundes, dass er mit finanziellen Beiträgen «die Forschung und Entwicklung von Lärmschutzmassnahmen an Schienenfahrzeugen und an Schieneninfrastrukturen» fördert. Es geht also darum, dass man die Möglichkeiten, die in der Technik existieren, genauer analysiert, die Forschung fördert, weil hier in diesem Bereich noch ein relativ grosses Potenzial besteht, Lärm zu reduzieren. Es geht also um eine Zustimmung dazu, dass der Bund hier bei der Forschung helfend einspringen kann. Zweitens möchte ich, dass Fahrzeugsanierungen, für die der Bund auch Geld zur Verfügung stellt, nicht nur dann durchgeführt werden können, wenn diese Sanierungen so ausgelegt sind, dass die Fahrzeuge noch während zehn Jahren leistungsfähig sind, sondern dass Beiträge auch an Fahrzeugsanierungen gegeben werden können, wenn die Fahrzeuge noch mindestens fünf Jahre im Verkehr stehen. Das ist also

eine Verkürzung der Frist. Die Bestimmung gemäss Absatz 3 von Artikel 5 entspricht genau dem heutigen Gesetz, nur die Zahl zehn ist auf fünf reduziert worden; doch auf der Fahne stehen die Zahlen zehn und fünf. Das ist also ein Druckfehler auf der Fahne; es muss heissen: «Für Fahrzeuge, die vor 2010 oder weniger als fünf Jahre nach der Sanierung aus dem Betrieb genommen werden, werden keine Finanzhilfen ausgerichtet.» Es geht also um eine Verkürzung der Frist von zehn Jahren auf fünf Jahre. Das ist der einzige Unterschied gegenüber dem geltenden Gesetz.

Bei Artikel 1 Absatz 3 geht es nur darum, dem Bund die Zuständigkeit zu geben, dass er mit finanziellen Beiträgen die Forschung noch etwas unterstützen kann.

Ich bitte Sie, diesen beiden Anträgen zuzustimmen. Es geht nicht um Hunderte von Millionen Franken, es geht wahrscheinlich nicht einmal um einen siebenstelligen Betrag; aber es geht darum, dass die Forschung Fortschritte machen kann, dass sie vonseiten des Bundes unterstützt wird, damit der Lärm beim Schienenverkehr möglichst stark reduziert werden kann. Wir hoffen, dass mehr Güter statt auf der Strasse auf der Schiene transportiert werden. Es geht darum, dass man auch jene Leute schützt, die nicht an Durchgangsstrassen des Güterverkehrs wohnen, sondern an Durchgangsbahnlinien des Güterverkehrs.

Pedrina Fabio (S, TI): Ich möchte mich im Namen der SP-Fraktion zur Anpassung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen äussern. Es geht meiner Meinung nach primär um zwei Ziele. Das eine: Wir müssen bestehende Massnahmen zur Lärmbekämpfung fördern und ausbauen und darauf drängen, dass sie gesetzeskonform umgesetzt werden, das heisst die Wagensanierung bis 2009 und die baulichen Lärmschutzmassnahmen bis 2015. Das zweite Ziel: Wir müssen europaweit Einfluss nehmen, dass der Eisenbahnlärm bei allen Staats- und Privatbahnen mit System und effizient angegangen wird. Auf der Ebene der Massnahmen gibt es drei Elemente; es sind nicht die einzigen, aber die wichtigsten in diesem Bereich:

1. Umbau aller schweizerischen Güterwagen auf K-Sohle. Der Absatz im Gesetz, dass die Wagen, die zehn Jahre vor der Ausserbetriebsetzung stehen, nicht mehr saniert werden sollen, muss wegfallen bzw. das muss auf fünf Jahre reduziert werden. Die letzten Berichte des BAV weisen darauf hin, dass die Güterwagensanierung, die bis 2009 hätte abgeschlossen werden müssen, bis dann nicht abgeschlossen werden kann. Es wird von einer Fristerstreckung für die SBB-Güterwagen bis 2012 und für die privaten Güterwagen bis 2014 gesprochen. Ich muss auch noch hervorheben, dass diese Wagen dank der Sanierung auch länger in Betrieb bleiben könnten.

2. Die Weiterentwicklung der LL-Sohle. Da die LL-Sohle mit weit weniger technischem, finanziellem und zeitlichem Aufwand eingebaut werden kann, sollen die Forschung und die Erprobung durch das BAV mit zusätzlichen Geldern aus der Lärmsanierung unterstützt werden.

3. Die Einführung von lärmarmen Blockzügen. Blockzüge, welche das Parlament bei der Gesetzesberatung 1999 als nicht umsetzbar betrachtete, sind heute Tatsache. Ein Grossteil der Güterzüge im kombinierten Süd-Nord-Verkehr sind Blockzüge. Diese Züge könnten als Einheit für die Lärmsanierung in erster Priorität behandelt werden.

Wenn die genannten Ziele erreicht werden sollen und wir die genannten Massnahmen auch umsetzen wollen, dann brauchen wir diesen Zustupf, brauchen wir diese Forderungen, die in den Minderheitsantrag eingebettet sind. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, die Minderheit Aeschbacher zu unterstützen und nicht der Mehrheit zu folgen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Die Forderung der Minderheit Aeschbacher ist eigentlich schon lange erfüllt: Sie wissen, dass wir bei der FinöV-Vorlage, Preisstand 1998, 1,33 Milliarden Franken für Lärmschutzmassnahmen, aber auch für die Sanierung von Bahnwaggons bewilligt haben. Es kann ja wohl nicht sein, dass wir die Privatwirtschaft – es ist nämlich die Privatwirtschaft, die Güterwaggons herstellt – auch noch

in der Forschung unterstützen. Es gibt verschiedene Fahrzeugbauer in der Schweiz, im Personen- wie auch im Güterwagenbereich, die sehr erfolgreich sind – wir sind stolz auf sie –, aber es gäbe eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber den ausländischen Firmen, wenn wir diese Firmen auch in der Forschung unterstützen würden. Es kann doch nicht sein, dass wir uns in die Privatwirtschaft einmischen. Es gibt kein Bedürfnis danach. Die Forschung wird in die Kalkulationen für den Verkaufspreis der Fahrzeuge mit einbezogen. Da hat also der Staat ganz sicher nichts zu suchen. Ich weiss nicht, woher die Inspiration des Herrn Aeschbacher kommt.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Alles Verständnis für den Lärmschutz – wir wollen uns ja auch alle Mühe geben, hier das Notwendige zu tun. Den Lärmschutz als solchen treiben wir voran, auch mit den dazu notwendigen finanziellen Mitteln. Aber dass nun die Forschung für den Lärmschutz aus diesen Beträgen bezahlt werden soll, macht mir etwas Mühe. Ich befinde mich aufgrund meiner Funktion ohnehin ein bisschen im Clinch mit der Forschung. Alle Parteien haben einander überboten, als es darum ging, wie viel Geld künftig in die Forschung gebuttert werden soll. Da sind Wachstumsraten von 4,5 Prozent beschlossen worden. Beim Verkehr steht nun eine Wachstumsrate von 2 Prozent zur Diskussion. Faktisch heisst das Nullwachstum, gemessen an der effektiven Teuerung. Sie verstehen, dass ich es nicht gerne hätte, wenn ich vom Geld, das ich für die Sache brauchen sollte, noch etwas in die Forschung geben müsste.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: La proposition de la minorité Aeschbacher au chiffre 6 prévoit de modifier la loi sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Cette proposition concerne des moyens technologiques qui n'ont pas vraiment grand-chose à voir avec la politique des transports puisqu'on veut s'ingérer, comme cela a été dit, dans la recherche des entreprises pour réduire le bruit.

Les mesures de réduction du bruit sont connues. Un projet à ce sujet a été présenté au Parlement. Si vous vous en souvenez, c'est une enveloppe de 1,85 milliard de francs qui a été mise à disposition pour la réduction du bruit. En fait, ce n'est que 1,33 milliard qui a été utilisé jusqu'à aujourd'hui, ce qui veut dire qu'il reste 500 millions de francs qui n'ont pas été jugés utiles mais qui avaient été en principe attribués à la lutte contre le bruit. Si tout l'argent n'a pas été investi, c'est aussi parce que, après analyse, l'assainissement des wagons n'a pas été jugé nécessaire. Des assainissements ont certes été nécessaires, mais aujourd'hui, toutes les nouvelles voitures qui arrivent sur le marché répondent aux normes antibruit. Aussi, vouloir investir dans quelque chose qui n'est pas utile n'est pas une bonne proposition.

Les 500 millions de francs restants, qui n'ont pas été utilisés pour les mesures de lutte contre le bruit, sont réinjectés dans le projet ZEB 1 et pour la NLFA. Cela étant, j'ai de la peine à comprendre certains soutiens apportés à cette proposition de minorité de la part de personnes qui voulaient tout à l'heure faire un amalgame avec le financement des infrastructures. Car là, clairement, l'argent restant pour la lutte contre le bruit est reporté sur les infrastructures et est totalement utilisé. En effet, l'enveloppe de 1,8 milliard de francs a été prioritairement attribuée à la lutte contre le bruit; il est resté 500 millions qui sont attribués aux infrastructures.

Je vous demande donc clairement de rejeter la proposition de la minorité qui prévoit de modifier la loi sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, parce que ce n'est pas utile. Clairement, selon l'administration, on ne sait pas comment utiliser cet argent.

La proposition défendue par la minorité Aeschbacher a été rejetée en commission par 14 voix contre 8.

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

*Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 07.047/1024)*

Für den Antrag der Minderheit ... 73 Stimmen

Dagegen ... 91 Stimmen

Ziff. III, IV*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. III, IV*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 07.047/1025)*

Für Annahme des Entwurfes ... 143 Stimmen

Dagegen ... 31 Stimmen

4. Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen**4. Loi fédérale sur le transport des marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition**Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress, Art. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 3a***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Die Bundesversammlung kann Mittel zur Förderung ...

Abs. 2–5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

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

Streichen

Eventualantrag der Minderheit

(Schenk Simon, Bignasca, Binder, Caviezel, Föhn, Giezendanner, Hany, Hochreutener, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime)

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

Abs. 4

Der Bund kann zur Förderung des Güterverkehrs Investitionen mit Finanzhilfen oder Darlehen finanzieren. Die Beiträge haben nach marktüblichen Sätzen verzinst zu werden.

Art. 3a*Proposition de la majorité**Al. 1*

L'Assemblée fédérale peut accorder des fonds pour ...

Al. 2–5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

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

Biffer

Proposition subsidiaire de la minorité

(Schenk Simon, Bignasca, Binder, Caviezel, Föhn, Giezendanner, Hany, Hochreutener, Hutter Markus, Rickli Natalie, Rime)

(au cas où la proposition de la minorité serait rejetée)

Al. 4

Pour favoriser le trafic ferroviaire de marchandises, la Confédération peut financer des investissements au moyen d'aides financières ou de prêts. Les contributions portent des intérêts conformes à la pratique du marché.

Schenk Simon (V, BE): Im Namen der Kommissionsminderheit bitte ich Sie, den ganzen Artikel 3a zu streichen. Der Antrag zu Absatz 4 ist eigentlich ein Eventualantrag, falls die Streichung des ganzen Artikels 3a nicht durchkommt.

Die Begründung ist hier ähnlich wie jene zu den Vorlagen 2b und 2c, wo wir Nichteintreten beantragt haben. Wir haben keinen Verfassungsauftrag, den Binnenverkehr zu subventionieren. Die Förderung des Binnengüterverkehrs würde zu massiven Mehrausgaben führen, und vor allem würden wir damit Leistungen unterstützen, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht niemals kostendeckend sein können. Das widerspricht jeglicher finanzpolitischer Vernunft. Ausserdem würden die Fördergelder den Wettbewerb verzerren und die Strassentransporte im Inland gegenüber den Schienentransporten benachteiligen. Wenn auch der Binnengüterverkehr auf die Schiene verlagert werden soll, nähme das der Schweizer Wirtschaft doch jegliche Dynamik. Es sprechen insbesondere folgende vier Gründe für die Unterstützung der Minderheit:

1. Es besteht kein Verfassungsauftrag.
2. Die finanzpolitische Optik spricht gegen diese Mehrausgaben.
3. Es entsteht ein Wettbewerbsnachteil für den Strassenverkehr.
4. Die Verzettlung der Mittel schränkt die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze ein. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, den vom Ständerat eingefügten Artikel 3a zur Förderung des Binnengüterverkehrs zu streichen.

Jetzt zu Absatz 4 von Artikel 3a, falls mein Streichungsantrag nicht durchkommen sollte: Im Namen einer starken Kommissionsminderheit bitte ich Sie, bei Absatz 4 von Artikel 3a das Wort «zinslos» zu streichen und dafür eine marktübliche Verzinsung festzuschreiben. Wer nur ein bisschen marktwirtschaftlich denkt, unterstützt diesen Minderheitsantrag. In der Kommission war es mit 13 zu 12 Stimmen ein ganz knapper Entscheid, und ich gehe davon aus, dass die Fraktionen, die wirtschaftsfreundlich denken, sich auch entsprechend dafür aussprechen werden. Wir haben bereits bei der Bahnreform 2 die Verzinsung eingebracht. Deshalb ist es logisch, dass die Verzinsung auch in diesen Artikel gehört. Wenn wir mit der Unterstützung des Binnengüterverkehrs schon einen weiteren finanzpolitischen Sündenfall in die Güterverkehrsvorlage einbauen wollen, dann wenigstens nicht mit einem happigen A-fonds-perdu-Beitrag, sondern mit einem Beitrag, der nach marktüblichen Zinssätzen verzinst wird.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Pedrina Fabio (S, TI): Die Minderheit will de facto die Unterstützung des Binnenverkehrs durch die Hintertüre bodigen. Ich glaube, wir haben bei der Vorlage 2b den Grundsatzentscheid bereits gefällt, und es gilt nun, ihn zu bestätigen. Bei Absatz 4 will uns die Minderheit einfach ein enges finanzielles Korsett aufzwingen, damit das Ganze scheitert. Ich glaube, dass auch dieses Thema im Grundsatz bereits vorhin abgehandelt worden ist.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich kann es nur bestätigen: Hier geht es um die Rechtsgrundlage für all das, was Sie soeben beschlossen haben. Wenn Sie bei diesen Beschlüssen bleiben wollen – wovon ich ausgehe –, müssen Sie der Mehrheit zustimmen.

Was den Antrag der Minderheit Schenk Simon betrifft, muss ich darauf hinweisen: Wenn Subventionen zu marktüblichen Zinsen abgegolten werden müssen, dann braucht es gar keine Subventionen; das ist ja der Umstand, an dem schon oft die Bemühungen um PPP gescheitert sind. Wenn marktübliche Zinsen bezahlt werden müssen, dann können Sie das Geld auf dem Markt aufnehmen. Der Staat muss dann nicht mit irgendwelchen anderen Mitteln – seien es Subventionen, seien es zinslose Darlehen, seien es besonders günstige Darlehen – einschreiten.

Hämmerle Andrea (S, GR), für die Kommission: Ich spreche zuerst zum Minderheitsantrag Schenk Simon auf Streichen, das ist ja der Hauptantrag. Hier müssen wir uns schon im Klaren sein: Wir hatten gestern die Eintretensdebatte über die Beschlüsse 2b und 2c, heute hatten wir die Abstimmungen darüber und auch die Detailberatung. Was wir jetzt machen: Mit Artikel 3a auf Seite 38 der Fahne schaffen wir die Rechtsgrundlage für das, was wir vorhin beschlossen haben. Wenn wir kohärent sind, dann müssen wir diese Rechtsgrundlage jetzt schaffen, sonst funktioniert das Ganze nicht. Wir hatten die Debatte vorhin. Es ist nicht ganz logisch, nicht ganz kohärent, aber aufgrund der Fahne, vom Aufbau her, ist es nicht anders zu machen. Jetzt müssen wir der Rechtsgrundlage selbstverständlich zustimmen, für die wir ja schon alle Beschlüsse gefasst haben.

Zum Eventualantrag der Minderheit Schenk Simon, also zu Absatz 4: Ich möchte das unterstreichen, was Herr Bundesrat Leuenberger gesagt hat: Wenn das zu marktüblichen Bedingungen verzinst werden muss, dann ist es kein Beitrag mehr, dann braucht es auch kein Gesetz dafür. Deshalb ist dieser Eventualantrag ohnehin abzulehnen.

Le président (Bugnon André, président): Le groupe radical-libéral soutient la proposition de la majorité. Le groupe UDC soutient la proposition de la minorité Schenk Simon (biffer l'article 3a).

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1027)

Für den Antrag der Mehrheit ... 115 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1026)

Für den Antrag der Mehrheit ... 109 Stimmen

Für den Eventualantrag der Minderheit ... 60 Stimmen

Art. 4–18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.047/1028)

Für Annahme des Entwurfes ... 117 Stimmen

Dagegen ... 57 Stimmen

Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr

La séance est levée à 12 h 55