

wir in Zukunft ein neues Trassenpreissystem brauchen, damit wir eine wirklich gute Verlagerungspolitik machen können.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Zunächst entschuldige ich mich dafür, dass die Antwort dem Motionär zu kurz erschienen ist. Wir haben aber im Bundesrat die Philosophie, dass wir uns sehr kurz halten, wenn wir eine Motion annehmen, während wir sehr langfädig werden, wenn wir eine Motion ablehnen. Immerhin: Dass Sie unsere Antwort mit einem Mirock vergleichen, zeigt, dass es uns doch gelungen ist, eine gewisse Attraktivität zur Schau zu stellen. Es freut mich, dass Sie in diesem Sinne offenbar Gefallen am Antrag des Bundesrates finden.

Wie gesagt: Ihr Anliegen teilen wir. Wir sind auch bereit, so schnell wie möglich, ja sofort die ersten Schritte einzuleiten. Dazu ist es allerdings nötig, dass die Differenzbereinigung im anderen Geschäft in dieser Session über die Bühne geht; dann werden wir bereits in der Verordnung – und zwar bereits auf nächstes Jahr – die ersten Schritte bei den Trassenpreisen machen können. Als Ziel haben wir, dass vergleichbare Strecken gleich hoch tarifiert werden sollen. Es soll zudem vermehrt auf die Auslastung Rücksicht genommen werden, d. h. hohe Preise in Zeiten hoher Nachfrage und umgekehrt. Das können wir – und wollen wir auch – sofort machen.

Wie Sie aber selbst gesagt haben, ist die gesamte Angelegenheit sehr viel komplexer. Eigentlich haben die Trassenpreise ja nicht etwa den Zweck der Verlagerung zum Inhalt, sondern die Finanzierung des Unterhaltes der Infrastruktur. Wenn wir jetzt aus anderen Gründen, nämlich aus Gründen der Verlagerung, ein neues System einführen wollen, wenn wir an irgendeiner Ecke zu «schräubeln» beginnen, müssen wir woanders dafür sorgen, dass der Unterhalt trotzdem finanziert ist. Das macht es sehr, sehr kompliziert. Deswegen kommt dieser Aspekt in der Bahnreform 2 zur Sprache. Wir brauchen hierfür eine gesetzliche Grundlage, weil die Finanzierung einerseits aus den Trassenpreisen besteht, welche sich wieder auf Güterverkehr und Personenverkehr aufteilen, und andererseits auf der Leistungsvereinbarung mit den SBB beruht. Wenn wir also an einem Ort runterschrauben, müssen wir an einem anderen Ort rauft, und das ist eine relativ komplexe Angelegenheit, die Sie nachher bei der Gesetzgebung ja auch wieder beschäftigen wird.

Jedenfalls danke ich Ihnen, dass Sie die Kriterien auflisten, die da infrage kommen können. Wir sind im grossen Ganzen mit allen Kriterien, die Sie in Ihrer Motion nennen, einverstanden, wie wir das bei der Motion Pedrina 07.3272 auch schon gesagt haben. Vorbehalte haben wir bei der Vergleichbarkeit mit den umliegenden Ländern; ganz so einfach ist das nicht. Beispielsweise haben Sie jetzt gesagt, unsere Trassenpreise seien dreimal so hoch wie im Ausland. Das stimmt so gesehen nicht, weil bei uns die Energiekosten inbegriffen sind, bei unseren Nachbarländern aber nicht. Das macht einen grossen Unterschied. So gibt es noch mehrere Unterschiede. Wenn man sie genau aufschlüsselt, sieht man, dass es sehr viel schwieriger ist. Dazu kommt auch, dass sich die Infrastruktur unseres Schienennetzes mit den Brücken und Tunnels aus topografischen Gründen ohnehin völlig anders gestaltet als in unseren Nachbarländern. Von daher kann man diese Angleichung nicht einfach so vornehmen; mit diesem Teil können wir also nicht einverstanden sein.

Mit dem Grundziel aber, dass die Trassenpreise auch mit einer Lenkungsabsicht neu gestaltet werden, sind wir einverstanden, und wir werden in diesen zwei Stufen vorgehen.

*Angenommen – Adopté*

## 07.047

### Güterverkehrsvorlage

#### Projet de législation concernant le trafic marchandises

##### Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 08.06.07 (BBI 2007 4377)

Message du Conseil fédéral 08.06.07 (FF 2007 4147)

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

Ständerat/Conseil des Etats 19.12.07 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 16.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 17.09.08 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.12.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 19.12.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBI 2009 219)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2009 213)

Text des Erlasses 3 (BBI 2009 223)

Texte de l'acte législatif 3 (FF 2009 217)

Text des Erlasses 4 (BBI 2009 231)

Texte de l'acte législatif 4 (FF 2009 225)

##### 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. 6

###### Antrag der Mehrheit

###### Abs. 1, 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

###### Antrag der Minderheit

(Hêche, Berset, Diener, Gruber Konrad, Imoberdorf, Leuenberger-Solothurn)

###### Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

###### Art. 6

###### Proposition de la majorité

###### Al. 1, 1bis

Adhérer à la décision du Conseil national

###### Proposition de la minorité

(Hêche, Berset, Diener, Gruber Konrad, Imoberdorf, Leuenberger-Solothurn)

###### Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Wir sind in der ersten Runde der Differenzbereinigung. Der Ständerat hat diese Vorlage als Erstrat vor mehr als einem Jahr, am 3. Oktober 2007, noch in der alten Zusammensetzung behandelt. Inzwischen hat sich nicht nur die nationalrätliche KVF, sondern auch der Nationalrat in der Herbstsession dieses Jahres über dieses Geschäft gebeugt.

Im Bereich des Güterverkehrs hat sich die Situation nicht unbedingt erfreulich entwickelt. Der Schwerverkehr auf der Strasse hat weiter zugenommen, der Anteil der Bahn am Transit-Schwerverkehr stagniert. Die SBB mussten beim Güterverkehr einschneidende betriebswirtschaftliche Sanierungsmassnahmen einleiten, nachdem die Verluste massiv auf das Gesamtergebnis des Unternehmens drückten. Die angekündigte Schliessung der Werkstätte für den Unterhalt von Güterwagen in Bellinzona führte zu heftigen Diskussionen bis hin zur Niederlegung der Arbeit der Werkangestellten. Während die BLS die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn intensiviert, suchen die SBB derzeit geeignete Kooperationsformen mit inländischen und ausländischen Logistikanbietern. Die KVF der beiden Räte sind in der Zwi-



schenzeit zweimal, durch das Departement und die SBB direkt, informiert worden.

Für den Güterverkehr kann und muss die Zukunft folgendermassen vorgezeichnet werden: Es geht darum, ein langfristig verlässliches, unabhängiges Angebot zur Deckung der Güterverkehrsfrage sicherzustellen, den verfassungsmässigen Auftrag zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wahrzunehmen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken. Unsere ersten Entscheide tragen diesem Ansinnen Rechnung. Der Nationalrat ist grundsätzlich dem bundesrätlichen Entwurf, der auch von uns akzeptiert wurde, gefolgt. Er hat, nicht zuletzt im Hinblick auf die jüngsten Ereignisse im Güterverkehr, die ich soeben geschildert habe, in einigen Punkten Anpassungen vorgenommen. Insbesondere hat er in der Vorlage 2b den Zahlungsrahmen für die Förderung des nichtalpenquerenden Schienengüterverkehrs, sprich vor allem des Binnengüterverkehrs, um 100 Millionen Franken erhöht, den Verwendungszweck auf die Förderung innovativer Lösungen erweitert und die Bewilligung des Kredits nicht auf 2011, sondern im Sinne einer schnelleren Verfügbarkeit auf die Inkraftsetzung dieses Bundesbeschlusses vorverlegt. Im Weiteren hat er im Eisenbahngesetz bei Artikel 9b einen erweiterten Passus für eine bessere Trassenpreisgestaltung festgelegt.

Unsere Kommission schliesst sich in diesen Fragen dem Nationalrat an. Die einzige Frage, die es hier im Rat nochmals zu diskutieren gilt, ist diejenige der Beschlussfassung über die Alpentransitbörse. Hier haben wir denn auch eine Mehrheit, die mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen ist, und eine Minderheit. Wir haben bereits in der ersten Beratung ausführlich über die Möglichkeit der Alpentransitbörse diskutiert und aufgrund unserer Erkenntnisse beschlossen, dass der Bundesrat unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abschliessen kann. Für die Umsetzung soll der Bundesrat in der Folge der Bundesversammlung eine Gesetzesvorlage unterbreiten. Diese doppelte parlamentarische Hürde obsiegte damals in unserem Rat relativ knapp mit 21 zu 18 Stimmen gegen einen Antrag Inderkum, der dem Bundesrat die Kompetenz zur Verhandlung mit der EU ohne Zustimmung der Bundesversammlung geben wollte, jedoch wie der Nationalrat für die Umsetzung eine Gesetzesvorlage verlangte. Diese Lösung – nennen wir sie Lösung Inderkum – wurde im Nationalrat von Frau Gabi Huber aufgenommen und obsiegte dort gegenüber der bundesrätlichen Fassung mit 110 zu 82 Stimmen und gegenüber der ständerätlichen Fassung mit 126 zu 60 Stimmen.

Der Bundesrat hingegen hätte gemäss seinem Entwurf zu diesem Gesetz die alleinige und abschliessende Kompetenz, die Alpentransitbörse einzuführen. In dem Sinne ist der Beschluss des Nationalrates ein Mittelweg zwischen der Fassung des Bundesrates und dem ursprünglichen Entschied unseres Rates. In Anbetracht der Tatsache, dass der Antrag Inderkum damals bei uns beinahe so viele Stimmen erhielt wie der Antrag der Kommission und sich der Nationalrat mit diesem Konzept kompromissbereit zwischen Bundesrat und Ständerat stellte, habe ich denn auch den Stichentscheid zugunsten des nationalrätlichen Konzeptes gegeben. Ich bin der Meinung, dass sich dies auch rechtfertigen lässt, da dieser Vorschlag sowohl bei uns als auch im Nationalrat von Parlamentariern aus dem am meisten betroffenen Kanton Uri stammt. Es wäre nach meiner Ansicht etwas schwierig zu erklären, wieso man in einem ersten Umgang für die Einführung einer Alpentransitbörse eine doppelte parlamentarische Zustimmung fordert – wenn Sie dieses Gesetz dazuzählen, sogar eine dreifache – und dann in einem zweiten Umgang diese Kompetenz direkt dem Bundesrat geben will. Sie haben auch eine Zuschrift des Schweizerischen Gewerbeverbandes, der Astag und von «Strasse Schweiz» erhalten, die uns auffordern, wieder auf unseren ersten Entscheid zurückzukommen. Sie sehen also, dass der Beschluss des Nationalrates, der dem Konzept der beiden Urner Inderkum und Huber entspricht, in der guten Mitte liegt.

Wir haben uns sowohl bei der Differenzbereinigung als auch an einer darauffolgenden Sitzung in der Kommission intensiv mit der Einführung einer Alpentransitbörse auseinandergesetzt. Wir haben die beiden Standesinitiativen Uri und Tessin berücksichtigt, welche die Einführung einer solchen Börse fordern, wenngleich etwa die Tessiner für sich und für den Binnenverkehr Ausnahmen beanspruchen wollen, die sich wahrscheinlich kaum im Sinne einer Nichtdiskriminierung umsetzen lassen. Wir haben in der KVF auch die beiden Gutachten von Professor Weber von der Universität Zürich und von Frau Kaddous von der Universität Genf diskutiert, welche sich über das Verhältnis von Alpentransitbörse und Landverkehrsabkommen aussprechen. Während Frau Kaddous in ihrem Gutachten klar zum Schluss kommt, dass eine Alpentransitbörse mit einer echten Wirkung in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen stehe, kommt Herr Weber zu einem weniger eindeutigen Schluss, auch wenn er zu bedenken gibt, dass zumindest der Gemischte Ausschuss Schweiz-EU seine Zustimmung geben müsste. Quintessenz der beiden Gutachten: Ohne Einverständnis der EU ist die Einführung einer wirkungsvollen und lenkenden Alpentransitbörse nicht möglich.

Eine Alpentransitbörse würde auch nur dann Sinn machen, wenn sie bezüglich des gesamten Alpenbogens zum Tragen käme, da sie ansonsten nur einen Umwegverkehr provozieren würde, der letztlich für die Umwelt zusätzliche Nachteile mit sich brächte. Auch gaben wir uns in der Kommission Rechenschaft darüber, dass die interne Umsetzung den alpenquerenden Binnenverkehr auf massive Art beeinflussen würde. Denken Sie etwa an den Verkehr über alle Alpenpässe, die schweizerische Täler miteinander verbinden, welche über keine Bahnverbindungen verfügen.

Aus all den genannten Gründen empfiehlt Ihnen die mit meinem Stichentscheid zustande gekommene Mehrheit der Kommission, hier dem Nationalrat zu folgen.

**Hêche Claude (S, JU):** En demandant de revenir à la formulation du Conseil fédéral à l'alinéa 1 de l'article 6, je suis bien conscient que je déroge un peu aux règles conventionnelles en vigueur. Toutefois, ma proposition trouve sa justification dans les éléments nouveaux intervenus au cours de l'examen de ce dossier.

Ainsi, la discussion menée en commission sur le rapport entre l'Accord sur les transports terrestres et la Bourse du transit alpin nous a permis de mieux cerner les compétences du Conseil fédéral. Les deux avis de droit sollicités s'accordent en effet sur le fait que la marge de manœuvre du Conseil fédéral dans la négociation avec l'Union européenne sera en réalité très limitée.

Par ailleurs, au début de cette année deux initiatives ont été déposées par les cantons du Tessin et d'Uri dont nous avons auditionné les représentants. Le président de notre commission en a parlé tout à l'heure.

Considérant que nous ne répondons pas véritablement aux requêtes formulées par les auteurs des initiatives qui demandent notamment un transfert de la route au rail du trafic des marchandises avant la fin 2012, il ne nous semble pas logique d'introduire, dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle disposition légale, un délai supplémentaire qui repousserait encore la concrétisation de cet important projet. C'est donc sur la base de ces nouvelles données que je me permets de rouvrir la discussion au sujet de l'article 6.

Dans le domaine de la politique de transfert du trafic vers le rail, la Suisse a toujours été avant-gardiste et doit continuer d'assumer son rôle de pionnier. La poursuite de cet objectif passe aujourd'hui par l'introduction d'une Bourse de transit alpin dont la réussite dépend très étroitement des négociations avec l'Union européenne.

Dès lors, seule une disposition bien négociée et coordonnée sur le plan européen au sein du Comité mixte pourra être couronnée de succès. Cet impératif justifie selon moi que la compétence de négocier soit donnée au Conseil fédéral. Nous ne devons pas faire peser une épée de Damoclès sur notre négociateur, ce qui compliquerait ses tractations. Aussi, nous devons nous limiter à fixer le cadre général du

mandat confié au Conseil fédéral et lui faire confiance tout en sachant bien que son pouvoir de négociation sera limité. En outre, permettez-moi d'exprimer mon étonnement à l'égard de ceux qui émettent des craintes sur la caution démocratique de cette délégation de compétences au Conseil fédéral. Je leur rappellerai simplement que cette caution a déjà été donnée au Conseil fédéral par le peuple à maintes reprises. Voici un bref rappel.

En 1994, le peuple a décidé de donner un délai de dix ans pour réaliser le transfert de la route au rail. La même année, le peuple a accepté une base constitutionnelle pour l'introduction de la RPLP et le financement de la NLFA. En 1998, le peuple a approuvé la loi d'application de la RPLP attaquée en référendum. En 2001, c'est l'accord avec l'Union européenne sur les transports terrestres qui a été accepté. En 2004, le peuple a rejeté le contre-projet à l'initiative Avanti – qui prévoyait notamment le percement d'un deuxième tunnel routier au Saint-Gothard. Enfin, en février dernier, les cantons du Tessin et d'Uri ont déposé deux initiatives.

Si nous avons de bonnes raisons d'être fiers de notre démocratie directe, qui implique de manière étroite les citoyennes et les citoyens dans la prise de décisions politiques, nous prenons encore trop de temps pour concrétiser les signaux populaires. Or, dans le cas présent, la population la plus concernée par cette affaire – la Suisse centrale et le Tessin – s'est clairement exprimée. Les deux initiatives cantonales relèvent par ailleurs que la lenteur de la mise en place de la politique de transfert peut être assimilée à un non-respect de la volonté populaire. Par conséquent, rallonger une nouvelle fois le processus d'élaboration de cette loi, avec une possibilité de référendum, c'est non seulement mettre en danger la réalisation d'un projet capital pour la politique de transfert du transport des marchandises de la route vers le rail, mais c'est surtout ne pas tenir suffisamment compte de la volonté du peuple.

Lundi dernier, le président sortant de notre conseil, Monsieur Brändli, et son nouveau président, Monsieur Berset, ont rappelé – à mes yeux de manière pertinente – l'importance du respect des minorités et de la prise en compte de l'avis de celles-ci. A mes yeux toujours, c'est aussi dans cet esprit que le combat est mené depuis de nombreuses années par la population et les autorités des cantons d'Uri et du Tessin.

Ainsi, vu l'importance de l'enjeu, je vous propose, par ma proposition de minorité, de reprendre la formulation du Conseil fédéral, solution qui concrétise la volonté du peuple suisse et qui donne à notre pays toutes les chances de traiter ce dossier avec rapidité et également avec efficacité.

Au surplus, et afin d'associer les Chambres fédérales aux décisions, le Conseil fédéral pourrait par exemple consulter les commissions compétentes avant toute prise de décision, dans le but d'éviter que se répète l'expérience malheureuse liée à l'abaissement du monopole postal.

**Brändli Christoffel (V, GR):** Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Nationalrat zu folgen. Es ist wichtig, dass eine allfällige Umsetzung der Alpentransitbörse auf dem Gesetzesweg erfolgt. Das Parlament muss bei der allfälligen Ausarbeitung mitwirken, auch das Volk muss die Möglichkeit erhalten, je nach Ausgestaltung das letzte Wort zu sprechen.

In der Tat gibt es gute Gründe, welche die weitgehende Abtretung der Kompetenz für die Detailausführung an den Bundesrat nicht als zweckdienlich erscheinen lassen. Dazu nur ein paar kurze Hinweise: Die Einführung dieser Alpentransitbörse ist – das wurde hier gesagt – sehr stark abhängig von den Vereinbarungen mit der Europäischen Union, und wir haben es ja bei der LSVA erlebt, dass heute wegen dem Diskriminierungsverbot der ganze Binnenverkehr belastet wird. Davon wurden vor allem die peripheren Gebiete betroffen. Die LSVA ist dadurch zu einer Abgabe zu Fiskalzwecken geworden, sie hat nur noch sehr wenig mit dem Transitverkehr zu tun. Hier, meine ich, scheuen gebrannte Kinder das Feuer.

Es besteht natürlich die grosse Gefahr, dass auch bei der Alpentransitbörse auf Druck der EU die Interessen des Binnenverkehrs nicht berücksichtigt werden, und ich möchte auf zwei Probleme hinweisen: Vorerst einmal muss der Binnenverkehr sichergestellt werden, ohne dass man Durchfahrtsrechte kaufen oder erwerben muss. Ich möchte das am Beispiel des San Bernardino erklären. Wir haben vor etwa vierzig Jahren den San Bernardino realisiert, und damit war ein Teil des Kantons Graubünden – Misox und Calancatal – erstmals auch im Winter mit dem übrigen Teil Graubündens verbunden. Das war vorher nicht der Fall, vorher mussten Sie über den Gotthard, um ins Misox zu gelangen. Es ist heute so, dass Churer Unternehmen im Misox offerieren können, mit dem Lastwagen hin- und zurückfahren können, und es gibt natürlich enorme Wettbewerbsverzerrungen, wenn Sie jetzt damit beginnen, zu sagen: Wegen irgendwelcher Diskriminierungsverbote müssen hier Durchfahrtsrechte erworben werden, um sogar den binnenkantonalen Verkehr sicherzustellen. Das Gleiche betrifft natürlich die Versorgung des Kantons Tessin. Herr Hêche war etwas kühn, als er mich mit Bezug auf den Respekt vor Minderheiten zitiert und daraus abgeleitet hat, dass man dann der Alpentransitbörse zustimmen könne. Lieber Kollege, hier werden Minderheitenprobleme kreiert, wenn man den Binnenverkehr in diese ganze Problematik mit einbezieht.

Zum zweiten Problem: Das Ziel der Beschränkung des alpenquerenden Verkehrs auf 650 000 Fahrten bezieht sich auf die sogenannten Transitstrassen. Damit sind nicht alle Übergänge gemeint, sondern es geht um den Nord-Süd-Verkehr auf den Hauptachsen. Es ist natürlich absehbar, und wir haben das bei der Schliessung des Gotthardtunnels auf eindrückliche Art erlebt, dass es zu Umwegverkehr kommt, der die übrigen Übergänge, die für den Nord-Süd-Verkehr nicht geeignet sind, schwer belastet. Auch hier sind Lösungen zu finden. Es kann aber nicht sein, dass wegen teurerer Durchfahrtsrechte Umwegverkehr generiert wird. Auch hier muss sichergestellt werden, dass der Verkehr von Grenze zu Grenze nicht einfach umgelagert wird, sondern dass er eben auch reduziert wird. Herr Bieri hat bereits darauf hingewiesen. Ich verzichte, hier auf weitere Punkte einzugehen, nachdem der Präsident zur Kürze aufgerufen hat. Aber es ist für mich klar, dass die vorliegenden Grundlagen eine Kompetenzteilung an den Bundesrat in dieser Frage nicht zu lassen und dass sich das Parlament in Bezug auf die Ausgestaltung alle Rechte vorbehalten muss.

Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

**Imoberdorf René (CEg, VS):** Eine starke Minderheit unserer Kommission verlangt die Rückkehr zur Version des Bundesrates, wonach eine direkte Einführung der Alpentransitbörse durch den Bundesrat ermöglicht würde.

Wie jetzt schon mehrmals erwähnt wurde, hat das Schweizer Volk bereits 1994 über die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene abgestimmt. Das Resultat der damaligen Abstimmung war eindeutig und unmissverständlich. Bis heute können wir keine Resultate vorweisen, und der Lastwagenverkehr über die Schweizer Alpenpässe und durch die Alpentunnels nimmt weiter zu. Immer unter der Annahme, dass die Alpentransitbörse realistisch ist und sich auch umsetzen lässt, dürfen wir den Auftrag des Schweizer Volkes nicht einfach ignorieren. Eine schnelle Einführung der Alpentransitbörse sollte Vorrang haben. Auch wenn wir den bundesrätlichen Entwurf vorziehen, wird es noch lange dauern, bis erste Resultate vorliegen. Wie schon Kollege Hêche erwähnt hat, müssen wir das Ganze auch unter dem Eindruck der Standesinitiativen Tessin und Uri sehen. Aber auch andere Kantone, wie der meine, sind vom Gütertransitverkehr auf der Strasse stark betroffen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

**Jenny This (V, GL):** Ich möchte Sie ebenfalls bitten, der Mehrheit zuzustimmen.

Wenn Kollege Imoberdorf darauf hinweist, dass das Volk der Verlagerung zugestimmt hat und wir keine Resultate vorwei-

sen können, dann ist das doch nicht einmal die halbe Wahrheit. Ich meine, wir haben immerhin 20 Milliarden Franken in die Neat investiert. Dass diese Verlagerung erst greifen kann, wenn die Neat betriebstauglich ist, ist wohl allen klar. Hier einfach zu sagen, es sei nichts gegangen, obwohl der Verkehr zugenommen hat, scheint mir doch ein wenig kühn zu sein.

Es kann doch nicht sein, dass ein so weitgehender Eingriff, wie das die Einführung der Alpentransitbörsen darstellt, ohne Mitbestimmung des Parlamentes geregelt wird! Wir sind uns ja wohl alle einig, dass die Alpentransitbörsen wirtschaftlich wie auch gesellschaftlich in der Verkehrspolitik eine massive – massive! – Zäsur darstellen wird. Dies ist ein Eingriff von allergrößter Bedeutung! Und ausgerechnet hier wollen wir uns selber kupieren. Das halte ich für grundsätzlich falsch, zumal die Transitbörsen bzw. deren Umsetzung nicht zu unterschätzen ist. Wir werden den Spekulationen, wie sie bei Börsen üblich sind – das wissen wir aus der letzten Zeit –, Tür und Tor öffnen. Auf der Strecke werden Klein- und Mittelbetriebe und die Randregionen bleiben. Die Auswirkungen auf die Ostschweiz sind zudem überhaupt nicht abzusehen; Kollege Brändli hat darauf hingewiesen. Im Bereich der praktischen Umsetzung sind Fragezeichen mehr als angebracht. Mit Verlaub, Herr Bundesrat, auch wenn ich höchstes Vertrauen in Sie habe: Bezuglich praktischer Umsetzung vertraue ich diesem Parlament viel mehr als der Verwaltung und dem Bundesrat.

Deshalb möchte ich Sie bitten, der Mehrheit zuzustimmen.

**Büttiker Rolf (RL, SO):** Ich möchte nicht verkehrs-, sondern rechtspolitisch argumentieren. Herr Bundesrat, ich bin der Auffassung, dass Ihr Entwurf, der Entwurf des Bundesrates, den die Minderheit wiederaufnimmt, mit der Verfassung nicht übereinstimmt. Wenn die Umsetzung eines Staatsvertrages den Erlass eines Bundesgesetzes nach sich zieht – ich kann mir nichts anderes vorstellen, als dass man den Staatsvertrag, den man in Brüssel abschliesst, dann umsetzen muss – und wir so vorgehen, wie es die Mehrheit vorsieht, kommt gemäss Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 3 der Bundesverfassung normalerweise das fakultative Staatsvertragsreferendum zur Anwendung. Wenn wir hingehen und dem Bundesrat eigentlich Carte blanche zum Verhandeln, Abschliessen und Umsetzen geben, dann kommt es überhaupt nicht mehr zur Anwendung.

Ich muss zur Verteidigung des ersten Ständeratsbeschlusses noch sagen, dass gemäss Artikel 141a Absatz 1 der Bundesverfassung die Möglichkeit bestanden hätte, nicht nur den Staatsvertrag dem Parlament vorzulegen, sondern dies gleichzeitig mit der Umsetzung zu tun; das ist die sogenannte Paketlösung, und das ist in der Verfassung ausdrücklich vorgesehen. Damit kann man logischerweise das fakultative Referendum zweimal verhindern.

Wenn man den Entwurf des Bundesrates mit Blick auf die Verfassung unter die Lupe nimmt, muss man natürlich auch den Antrag der Mehrheit, also das, was wir jetzt vorschlagen, unter die Lupe nehmen. Es gehört ja zum Ständerat als Chambre de Réflexion, diese Dinge etwas anzuschauen. Ich muss zugeben, dass der Antrag der Mehrheit, wie man sieht, wenn man ihn anschaut, natürlich auch seine Nachteile hat. Man müsste nämlich sagen, dass eigentlich das Parlament und dann eben auch das Volk – denn es befindet via Referendum über den Parlamentsbeschluss – den Grundsatzbeschluss müssen fassen können, um dann die konkrete Umsetzung, die er nach sich zieht, dem Bundesrat zu überlassen. Man muss sich das einmal vorstellen: Der Bundesrat geht nach Brüssel, macht einen Staatsvertrag, kann diesen gemäss Mehrheit ohne Genehmigung durch die Bundesversammlung abschliessen, und dann scheitert die Umsetzung. Dann haben wir auch ein staatspolitisches Problem im Haus, nicht nur ein rechtspolitisches Problem. Wenn man von der Verfassung ausgeinge, bestünde die richtige Lösung darin, Herr Bundesrat, dass man betreffend den Grundsatzbeschluss zu einem Staatsvertrag kommt, der vom Parlament genehmigt werden muss, und die Umsetzung dann in die Verordnung nimmt. So wäre es eigentlich

richtig; wir haben diesen Vorschlag in der Kommission aber nicht diskutiert. Das wäre die beste Lösung gewesen.

Sie haben vorhin, bei der letzten Diskussion, ja gesagt, wir müssten mit dieser Vorlage vorwärtsmachen. In der jetzigen Situation, wenn das Parlament und das Volk mitbestimmen können – das Volk befindet über das Referendum über den Parlamentsbeschluss –, gibt es keine andere Lösung, als eben der Mehrheit zuzustimmen. Sonst haben wir, das muss ich sagen, die Verfassung mindestens geritzt.

**Diener** Verena (CEg, ZH): Ich gehöre zur starken Minderheit. Ich möchte Sie bitten, sich den Überlegungen der Minderheit anzuschliessen. Wir haben in unserem Land eine von unserer Bevölkerung mitgetragene und mitbestimmte Verkehrspolitik, um die wir im Ausland immer wieder beneidet werden. Ich glaube, es gibt wohl kaum einen gesellschaftlichen Bereich wie gerade die Verkehrspolitik, der in unserem Land so breit abgestützt ist. Unser Volk und das Parlament haben in verschiedenen Schritten die Zielrichtung immer wieder bestätigt. Das gibt letztendlich auch dem Bundesrat die Legitimation, mit diesem Geschäft zu uns zu kommen.

Die Frage ist jetzt: Was bezweckt man eigentlich, wenn man dem Bundesrat nicht die Möglichkeit gibt, die Verhandlungen frei zu führen? Diese Freiheit ist selbstverständlich durch die Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen eingeschränkt. Was will man eigentlich erreichen? Es tönt immer so schön, wenn man die politische Mitsprache fordert, um das Ganze breiter abzustützen. Aber wenn man die Voten im Nationalrat genau verfolgt, dann sieht man, dass die Verkehrspolitik, die von der Bevölkerung mehrfach bestätigt wurde, immer wieder hinterfragt und torpediert wird. Dazu muss ich sagen: Das hat für mich wenig mit unserem Demokratieverständnis zu tun, sondern entspricht eher einer Verhinderungspolitik.

Wir brauchen einen raschen Fortschritt in der Verlagerungspolitik. Wir haben eigentlich eine vierzehnjährige Leidensgeschichte hinter uns. Wenn wir den Weg mit der alten Version unseres Rates beschreiten würden – die ich nicht mitzuverantworten habe, weil sie vom Rat vor den letzten Wahlen beschlossen wurde –, würden wir dem Bundesrat für die Verhandlungen eine so starke Fessel anlegen, dass das Wort «Verhandlungen» vom Inhalt her eigentlich gar nicht mehr stimmen würde. Ich wünsche mir einen Bundesrat, der mit gestärktem Rücken in diese Verhandlungen geht. Diese Verhandlungen werden ja nicht einfach sein. Ich wünsche mir einen Bundesrat, der diese Verhandlungen speditiv und als Stimme unseres Landes mit einem guten Selbstbewusstsein führt und mit einem Vertrag zurückkommt, der es uns ermöglicht, das alte Versprechen, das wir unserer Bevölkerung abgegeben haben – nämlich die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene –, schnell umzusetzen.

Es gibt eine alte Weisheit: Zu viele Köche verderben den Brei. Ich bin überzeugt: Wenn man als Rahmenbedingung für den Abschluss eines solchen Vertragswerkes wieder die ganze parlamentarische Mitarbeit vorsieht, dann wird der Bundesrat so unter Druck sein, alle Partikularinteressen auch noch gebührend mitzuberücksichtigen, dass eine solche Verhandlung schwer zu führen sein wird und das Resultat nachher massiv zerflückt wird. Damit werden wir weiterhin viel Geld investieren – Herr Jenny hat es gesagt: 20 Milliarden Franken für die Neat; bei dieser Vorlage sprechen wir jetzt ja nochmals markant Mittel. Wir schieben das ganze Verlagerungsziel nochmals um zehn Jahre hinaus. Wenn wir dann am Schluss nur Geld investiert haben, unser Ziel aber nicht erreichen, dann geraten, wie ich glaube, unser Parlament und unser Land in eine Glaubwürdigkeitskrise, was ich mir nicht wünsche.

Von daher unterstütze ich die Minderheit und erwarte vom Bundesrat, dass er in diesen Verhandlungen selbstbewusst und zielstrebig vorangeht.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Zunächst eine Bemerkung zur Transitbörsen überhaupt, zu den Voten von Herrn Brändli

und Herrn Jenny: Sie haben gesagt, es seien gewaltige Eingriffe, die da geplant würden. Ich möchte noch einmal richtigstellen: Man muss sich das nicht als eine Börse mit schreienden Börsenmaklern vorstellen mit dem Resultat, dass nur noch derjenige auf der Strasse durch die Alpen fahren kann, der möglichst viel bezahlt, sondern es geht um ein Steuerungsinstrument. Wir möchten erreichen, dass mehr zu Randzeiten gefahren wird, dass die Durchfahrten anmeldet werden, damit man richtig planen kann. Wenn wir die Kurven anschauen, sehen wir, dass es, wenn die Verteilung etwas besser ist, durchaus möglich ist, die Strasse auch mit dem jetzigen «einröhriegen» Tunnel besser zu managen.

Es werden nicht nur finanzielle Kriterien eine Rolle spielen, sondern, wie Sie zu Recht gesagt haben, beispielsweise auch die regionale Versorgung. Das ist natürlich etwas Wichtiges, wie auch die Dringlichkeit: Frischware ist dringlicher als Alteisen usw. Diese Kriterien werden auch eine Rolle spielen, nicht nur die finanziellen. Es ist natürlich nicht so, dass der internationale Transit dann auf der genau gleichen Stufe wie beispielsweise die regionalen Passagen wäre; beim S-Verkehr haben wir das ja entsprechend gemacht. Ich sage Ihnen das einfach zur Beruhigung.

Ich bin froh, dass der ursprüngliche Entwurf des Bundesrates wieder aufgenommen wird. Wir haben damals eine rechtliche Überlegung gemacht. Es gibt die Vorstellung, der Bundesrat könnte jetzt schon, per Verordnung, eine Alpentransitbörse einführen. Wir sehen das aber nicht so und sind im Bundesrat zum Schluss gekommen, dass wir eine gesetzliche Grundlage brauchen. Das, was Sie hier beschlossen, ist die gesetzliche Grundlage. Wir sind der Meinung, diese gesetzliche Grundlage genüge dann, damit wir mit einer Verordnung die Details regeln können.

Ein Argument ist natürlich auch die Geschwindigkeit, das wurde zu Recht gesagt. Mit einer solchen Verordnung wären wir sehr viel schneller, und das Vorhaben könnte rascher umgesetzt werden. Wir haben ja immerhin noch das Verlagerungsziel, das uns von der Verfassung vorgeschrieben wird und das wir bis jetzt nicht erreicht haben. Das Element der Geschwindigkeit würde also auch eine Rolle spielen. Wir müssen ohnehin eine Einigung mit der EU erzielen. Ob es dann ein Vertrag sein wird, wie jetzt fast alle annehmen, ist nicht gesagt, das ist noch offen. Beim S-Verkehr z. B. haben wir auch keinen Vertrag, wir haben uns mit der EU einfach geeinigt. Den S-Verkehr, wie wir ihn organisiert haben, erachtet die EU als mit dem bilateralen Strassenverkehrsabkommen kompatibel. So etwas ist bei der Börse auch eine Möglichkeit, es muss also nicht unbedingt ein Staatsvertrag sein.

Von daher unterstützen wir natürlich immer noch unsere ursprüngliche Idee.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 21 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit ... 17 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**

#### Art. 2

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates  
*Proposition de la commission*  
Adhérer à la décision du Conseil national

**Bieri Peter (CEg, ZG)**, für die Kommission: Der Bundesrat wollte mit einer jährlichen Maximaltranche von 220 Millionen Franken darauf schauen, dass man nicht in irgendeinem Jahr überschiesst und dann in späteren Jahren zu wenig Fi-

nanzkompetenz hat. Die nationalrätliche Lösung gibt dem Bundesrat etwas mehr Spielraum, die Mittel flexibler einzusetzen. Nicht zu vergessen ist die Tatsache, dass es sich hier um einen Rahmenkredit handelt, der dem jährlichen Budgetbeschluss der Bundesversammlung unterstellt ist.

**Le président** (Berset Alain, président): Le Conseil fédéral se rallie à la proposition de la commission.

*Angenommen – Adopté*

**2b. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs**

**2b. Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes**

#### **Titel; Art. 1 Abs. 1, 1bis, 1ter; Art. 2, 2a**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Titre; art. 1 al. 1, 1bis, 1ter; art. 2, 2a**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Bieri Peter (CEg, ZG)**, für die Kommission: Für den Zahlungsrahmen zur Förderung des nichtalpenquerenden Güterverkehrs haben wir 100 Millionen Franken für die Jahre 2011 bis 2015 eingesetzt. Der bundesrätliche Beschluss sah dafür keine Kredite mehr vor. Der Nationalrat hat den von uns eingesetzten Betrag nun verdoppelt und die Inkraftsetzung etwas früher angesetzt. Das gilt, sofern wir das Gesetz schneller zu Ende beraten. Es dürfte sich um einen Unterschied von einem Jahr handeln.

Kurz zur Geschichte: Beim Wagenladungsverkehr hat man sich dafür entschieden, den Trassenpreis bis 2007 zu verbilligen, um den Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse auszugleichen. Im Rahmen des Entlastungsprogramms 2003 hat man die Beiträge schneller abgebaut. In der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB hat man in Artikel 11 Absatz 2 definiert, dass im Wagenladungsverkehr SBB Cargo im eigenwirtschaftlichen Bereich ein flächen-deckendes Angebot erstellt. Der Nationalrat hat hier nun, nicht zuletzt im Lichte der schlechten finanziellen Ergebnisse von SBB Cargo und der eingeleiteten Restrukturierungsmassnahmen, zusätzliche Mittel eingestellt. Unsere Kommission unterstützt den nationalrätlichen Beschluss einstimmig; wir sind der Meinung, dass es in Anbetracht der eingeleiteten Massnahmen und im Vorfeld grosser Infrastrukturinvestitionen richtig ist, den bisherigen Binnengüterverkehr auf der Schiene zu behalten. Mit den Beiträgen soll jedoch nicht einfach nur der Binnengüterverkehr verbilligt werden; es geht um Beiträge an Effizienzsteigerungen und um eine Verbesserung des Modalsplits. In Absatz 1ter sagt der Nationalrat auch, welche Verkehrsarten im Vordergrund stehen, und er sagt, dass insbesondere innovative Lösungen in der Verlagerungskette zu fördern sind. Zum letzten Punkt sei erwähnt, dass es dazu verschiedene interessante Lösungsansätze gibt, die von der angewandten Forschung her praxisreif sind und nun der Umsetzung bedürfen. Mit Artikel 2a wird vor Ende 2012 ein Zwischenbericht über die Wirkung der getroffenen Massnahmen gefordert.

**Le président** (Berset Alain, président): Le Conseil fédéral se rallie aux propositions de la commission.

*Angenommen – Adopté*

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

Für Annahme der Ausgabe ... 34 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(0 Enthaltungen)

**Das qualifizierte Mehr ist erreicht***La majorité qualifiée est acquise***3. Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechtes****3. Loi fédérale sur les modifications du droit des transports****Ziff. 1 Art. 9b Abs. 4****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. 1 art. 9b al. 4****Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Der Nationalrat hat eine Änderung der Regelung bezüglich der Entgeltung für die Benützung der Infrastruktur festgelegt. Konkret geht es um die Trassenpreisgestaltung, die wir in diesem Rat mit der Motion Büttiker ja soeben einmal mehr diskutiert haben. Der Nationalrat hat die alte Formulierung des Gesetzes mit einem zusätzlichen Satz ergänzt. Der Bundesrat wollte das Trassenpreisberechnungssystem ohnehin im Rahmen des dritten Teilkartells der Bahnreform 2 neu regeln. Damit sich die Wettbewerbssituation im Schienengüterverkehr verbessert, hat der Nationalrat Artikel 9b Absatz 4 des Eisenbahngesetzes ergänzt. Der Zusatz besagt, dass sich der Deckungsbeitrag für den Schienengüterverkehr als Teil des Trassenpreises nicht mehr allein in Abhängigkeit vom Gewicht des Zuges berechnen lassen soll. Außerdem sollen durch die zeitliche Differenzierung des Trassenpreises die vorhandenen Trassen besser genutzt werden. Mit der Zustimmung zu diesem nationalrätlichen Beschluss, mit dem der Bundesrat einverstanden ist, ist eine Änderung des Trassenpreissystems auf Verordnungsstufe bereits auf den Fahrplanwechsel 2009 möglich.

Unsere Kommission schliesst sich hier dem Beschluss des Nationalrates an.

**Le président** (Berset Alain, président): Le Conseil fédéral se rallie à la proposition de la commission.

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

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 3a al. 1****Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Hier wird nur das Wort «vorübergehend» gestrichen. Wir waren im ersten Umgang der Meinung, dass mit «vorübergehend» Gewähr bestehen, dass die Mittel für den Schienengüterverkehr nicht unbefristet gesprochen werden können. Mit der Streichung

entfällt diese Voraussetzung. Unsere Kommission kann sich der Fassung des Nationalrates anschliessen. Damit haben wir die Sache zu Ende beraten – ich hätte lediglich noch eine Schlussbemerkung zu machen.

**Angenommen – Adopté**

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Nachdem wir dieses Geschäft nun zu Ende beraten haben und keine Differenzen mehr bestehen, habe ich zwei Bemerkungen zu machen:

1. Die Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes werden auf das alte, derzeit geltende Personenbeförderungsgesetz abgestützt und nicht auf jenes, das wir in der noch nicht verabschiedeten Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (Röve) derzeit behandeln.
2. Das heutige Transportgesetz wird nicht jetzt aufgehoben, sondern erst mit Inkrafttreten der Röve.

Damit ist dieses Gesetz bereit für die Schlussabstimmung. Es sind keine Differenzen mehr vorhanden; es ist uns gelungen, die recht umfangreiche Vorlage in anderthalb Durchgängen zu Ende zu beraten, wofür ich Ihnen herzlich danke.

**Schluss der Sitzung um 09.50 Uhr***La séance est levée à 09 h 50*