



12.016

**Volksinitiative
"für den öffentlichen Verkehr"
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**Initiative populaire
"pour les transports publics"
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.11.12 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.12.12 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.12 (FRIST - DÉLAI)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.06.13 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.06.13 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.06.13 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.06.13 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.06.13 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Wir führen eine gemeinsame Eintretensdebatte über die fünf Vorlagen durch.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Depuis le début des années 1990, notre pays mène une politique des transports cohérente et durable. Cette politique portée par le peuple a notamment permis de réaliser des projets comme Rail 2000, les nouvelles transversales alpines (NLFA), le raccordement au réseau européen à grande vitesse ou encore l'aménagement du trafic d'agglomération.

Aujourd'hui, avec le dossier du financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), notre Parlement est sans aucun doute appelé à prendre la décision la plus importante depuis l'arrêté sur le financement des projets d'infrastructure des transports publics, voté par le Parlement et approuvé par le peuple en novembre 1998.

Si les transports publics ont gagné en attrait, la forte croissance de la demande s'est accompagnée d'une augmentation importante des coûts d'exploitation et de maintenance. Aujourd'hui déjà, les ressources disponibles ne suffisent plus à l'entretien ni au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire des CFF et des chemins de fer privés. La demande va continuer à progresser, poussant l'infrastructure ferroviaire à ses limites de capacité. Les prévisions annoncent une nouvelle augmentation d'environ 60 pour cent du transport des voyageurs et d'environ 70 pour cent du trafic des marchandises d'ici à 2030. Les besoins supplémentaires pour assurer l'entretien et le renouvellement sont estimés à quelque 500 millions de francs par année.

Si la réalisation du projet de développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB a permis depuis 2009 de faire un premier pas dans la bonne direction, il faut compléter la réflexion et les mesures relatives à l'aménagement futur de notre réseau ferroviaire et trouver des moyens financiers supplémentaires si l'on souhaite relever ce défi de mobilité publique.





A cet égard, l'initiative populaire "pour les transports publics", portée par une large coalition d'associations et de partis politiques, remise le 6 septembre 2010 avec 140 000 signatures, a en quelque sorte joué un rôle d'aiguillon dans la présente réflexion sur l'avenir de l'infrastructure ferroviaire. Toutefois, si le Conseil fédéral approuve l'objectif d'un financement sûr, contenu dans l'initiative, il rejette la méthode proposée et lui oppose un contre-projet direct, le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Pour le Conseil fédéral, le financement de l'exploitation et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire doit certes être assuré par un nouveau système financier, mais avec pour élément central un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire à durée indéterminée, le FIF, en lieu et place de l'actuel fonds qui, lui, est limité dans le temps.

Dans le cadre de son message, le Conseil fédéral propose également, je dirai même, aussi et surtout, un programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire et propose une première étape d'aménagement 2025. Les investissements de 3,5 milliards de francs visent principalement:

- à porter l'accent sur la capacité, et ainsi éliminer les principaux goulets d'étranglement;
- à améliorer la desserte au sein des espaces métropolitains tout comme l'accessibilité des régions de montagne;
- à renforcer le raccordement des réseaux de ville;
- ou encore à améliorer les conditions de production du trafic intérieur de marchandises.

Lors de la présentation de cet objet devant la commission le 2 février 2012, nous avons notamment pris acte que toutes les régions de notre pays, ainsi que la plupart des acteurs consultés, appellent de leurs vœux le développement de l'infrastructure ferroviaire. Sur le principe, ils soutiennent dans une large majorité les grandes lignes du projet du Conseil fédéral.

Néanmoins, de nombreux acteurs ont réclamé une extension de la première étape d'aménagement 2025 à 6 milliards de francs, des sources de financement supplémentaires et une meilleure répartition régionale des projets. Plusieurs cantons mentionnent d'ailleurs précisément des projets qui, de leur point de vue, sont plus urgents que ceux retenus par le Conseil fédéral.

Face aux enjeux et à la complexité du dossier, la commission s'est dotée des moyens nécessaires à une prise de décision fondée solide et qui se veut rassembleuse. Concrètement, la commission a mis l'accent sur trois démarches.

1. Elle a tout d'abord procédé à deux séries d'auditions. Lors de la première, elle a entendu des représentants de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, de l'Association transports et environnement, de l'Union des villes suisses, de l'Association des communes suisses, d'Economiesuisse, du Syndicat du personnel des transports, des associations de consommateurs, des associations d'usagers des transports, des CFF et de l'Union des transports publics. Lors de la deuxième, elle a encore entendu les représentants des conférences régionales des directeurs et directrices des transports publics, afin de mieux cerner les attentes des régions.

2. La commission a sollicité des informations complémentaires auprès de l'Office fédéral des transports. Ces demandes de renseignements se sont matérialisées sous la forme de douze rapports complémentaires sommaires. Elle a ainsi obtenu des précisions notamment sur la justification du choix des projets jugés prioritaires, ainsi que sur les incidences dans le choix de tel ou tel mécanisme de financement. Je dois ici relever qu'à chaque demande formulée par la commission, l'Office fédéral des transports a su faire diligence en livrant rapidement les compléments d'information requis sous la forme de rapports d'excellente qualité.

3. Et même si cela peut paraître banal, je veux encore souligner que nous avons souhaité une large discussion sur l'ensemble des points sensibles de ce dossier. Pour cela, nous nous sommes donné le temps nécessaire. C'est la raison pour laquelle nos travaux se sont étendus entre février et novembre de cette année. Aujourd'hui, je crois pouvoir dire que le temps consacré à l'examen du dossier FAIF était un bon investissement qui nous permet de vous présenter, à mes yeux et à ceux de la commission, un bon projet.

AB 2012 S 982 / BO 2012 E 982

Permettez-moi donc de profiter de l'entrée en matière pour revenir sur quelques-unes des décisions prises par la commission. La commission rejette l'initiative populaire et souhaite qu'elle soit soumise au peuple, assortie du contre-projet du Conseil fédéral. A l'instar du Conseil fédéral, nous estimons que la solution proposée par les initiants, à savoir l'affectation aux transports publics de la moitié des ressources consacrées jusqu'ici au trafic routier, est problématique et cela à deux titres au moins: d'une part, une telle répartition priverait la route d'une partie des moyens indispensables au maintien d'un réseau routier performant dont notre pays a besoin et qui, soit dit en passant, profite également aux transports publics; d'autre part, il n'est pas souhaitable que le financement du rail soit à ce point dépendant des recettes sur les carburants, ces derniers pouvant fluctuer,



voire même diminuer si le parc automobile devait progressivement privilégier d'autres types de véhicules, véhicules électriques par exemple.

Dès lors, la commission privilégie le contre-projet. Ce dernier propose en effet une vision, à savoir à la fois une solution durable pour le financement ainsi qu'une stratégie à long terme de développement du réseau. S'agissant du financement, il reprend pour l'essentiel le mécanisme du fonds FTP, qui a fait ses preuves mais qui doit être remplacé, puisque limité dans le temps.

Ces ressources sont par ailleurs adaptées en fonction des besoins, qui sont actuellement, comme je le rappelais il y a quelques instants, très importants. De plus, le développement par étapes soumises régulièrement à l'approbation du Parlement offre la possibilité d'adapter les priorités en fonction de l'évolution de la demande et de l'évolution des ressources disponibles dans le fonds.

Cela étant, la commission propose de soutenir une première étape d'aménagement plus ambitieuse que celle retenue par notre gouvernement. La commission reprend à son compte pour l'essentiel l'étape d'aménagement 2025 plus complète présentée au point 6.4.1.2.4 du message. Tout en relevant les avantages de cette variante, le Conseil fédéral a estimé que les moyens disponibles ne permettraient pas de retenir cette variante. Compte tenu de l'ampleur des besoins, notre commission a estimé nécessaire de privilégier ce paquet plus complet et d'en assurer le financement par une ressource complémentaire, sous la forme d'un pour mille de TVA.

En dépit de ce choix, toutes les régions, et c'est le cas de la mienne, ne bénéficient pas dans une même proportion de cette première étape d'aménagement, et je comprends leur impatience. C'est pourquoi notre commission a souhaité prendre des engagements forts dans la perspective de la deuxième étape du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, le STEP, celle qui couvrira la période 2025 à 2030. Par ailleurs, notre projet prend en compte la volonté exprimée des cantons d'être plus étroitement associés aux étapes d'aménagement suivantes. A leur demande également, notre commission est d'avis que le financement préalable peut être appliqué pour les projets dont la planification a été décidée et non seulement pour les projets dont la réalisation est acquise.

S'agissant des coûts, le modèle que la commission vous soumet entraînerait des dépenses de 6,4 milliards de francs. Nous proposons de financer le surcoût par rapport au projet du Conseil fédéral au moyen d'un relèvement temporaire de la TVA. Le taux devrait ainsi être augmenté de 1 pour mille de 2018, au terme de la période de financement additionnel de l'AI, jusqu'à 2030. A cette date, le remboursement des avances aura atteint son terme et les liquidités seront à nouveau entièrement disponibles pour le financement des infrastructures. En outre, le plafonnement de la déduction fiscale des frais de déplacement permettra d'augmenter les ressources du fonds de 200 millions de francs par année.

Pour ce qui est de la participation financière des cantons, la commission a adhéré au projet du Conseil fédéral selon lequel la Confédération prendra désormais en charge la part principale du financement de l'infrastructure. Les cantons seront ainsi libérés de la prise en charge d'un montant d'environ 300 millions de francs par année. En contrepartie, les cantons prendront en charge la part principale du financement des installations d'accueil, par exemple les quais et leurs différents aménagements pour les piétons, ceci à hauteur d'un montant de 500 millions de francs. Au final, la facture supplémentaire pour les cantons s'élèvera donc à 200 millions de francs. La discussion par article nous permettra de revenir plus longuement sur cette décision puisqu'une proposition de minorité a été déposée.

Enfin, la commission vous invite à soutenir une série de propositions afin de favoriser le transfert du trafic marchandises sur l'ensemble du territoire national et de mieux prendre en compte les intérêts du fret ferroviaire. Pour clore ces propos préliminaires, voici encore trois réflexions soumises à votre appréciation.

Nous avons besoin de mettre en place un financement sûr et durable de l'entretien et du développement de notre réseau ferroviaire. La commission a posé les bases d'un tel financement. Nous avons besoin d'une vision à long terme – c'est le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire; en allemand le "Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur" – et d'une réalisation par étapes. C'est pourquoi la commission vous propose d'approuver non seulement la réalisation de la première étape entre 2018 et 2025, mais également le balisage concret de la deuxième étape à réaliser entre 2025 et 2030, ceci afin d'instaurer dans ce dossier du transport ferroviaire une relation de confiance avec les régions dont les projets importants ne peuvent être pris en compte dans le cadre de la première étape.

Enfin, nous devons donner un signal fort, faire une démonstration d'unité de façon à aborder la votation populaire avec un projet bénéficiant d'une forte assise politique. En prenant la plupart de ses décisions à l'unanimité, la commission a fait le premier pas à cet égard et elle vous engage à en faire de même, et je vous en remercie par avance.

Aussi, la commission vous propose, à l'unanimité, d'entrer en matière sur tous les projets d'acte du Conseil fédéral, y compris sur le contre-projet direct à l'initiative populaire "pour les transports publics".



Avant de conclure mon rapport, je tiens à remercier Madame la conseillère fédérale Leuthard, Messieurs Füglistaller et Eder, directeur et vice-directeur de l'Office fédéral des transports, ainsi que l'ensemble des collaboratrices et des collaborateurs de l'administration fédérale, qui nous ont permis de traiter cet objet dans les meilleures conditions. J'exprime également, et cela me paraît très important, mes remerciements et ma reconnaissance aux membres de la commission pour l'état d'esprit constructif et l'ambiance de travail qui ont régné lors de l'examen de cet objet.

Hess Hans (RL, OW): Ich glaube, wir sind uns in diesem Saal grossmehrheitlich einig, dass der Verkehr einen sehr wichtigen Beitrag zur Landesversorgung leistet. Er ist unsere eigentliche Lebensader; auf ihr gelangen Pendlerinnen und Pendler zu ihren Wohn- und Arbeitsplätzen, Güter zu ihren Verarbeitungs- oder Verkaufsstätten und Touristinnen und Touristen zu ihren Reisezielen. Der Verkehr trägt massgeblich zum Wohlstand unseres Landes bei.

Mit der Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes bewahren wir Standortvorteile für unsere Bevölkerung und unsere Wirtschaft. Strassenseitig haben wir mit dem Infrastrukturfonds im Jahr 2006 die Voraussetzungen für leistungsfähige Infrastrukturen geschaffen, indem wir einen Gesamtkredit von rund 20 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Unser Verkehrsnetz braucht beides: Leistungsfähigkeit auf der Strasse und auf der Schiene. Beide Verkehrsträger haben ihre Vor- und Nachteile; das wissen wir. Mit beiden Verkehrsträgern wird die Grundversorgung gewährleistet, die für den Wohlstand unseres Landes ausschlaggebend ist. Beide Verkehrsträger haben ihre Berechtigung, sie dürfen deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Es ist deshalb folgerichtig, dass der Volksinitiative des VCS (Verkehrsclub der Schweiz) ein direkter Gegenvorschlag gegenübergestellt wird. Die VCS-Initiative geht eindeutig zu

AB 2012 S 983 / BO 2012 E 983

weit. Eine derartige Umlagerung der Mineralölsteuer ist untauglich und für uns unannehmbar. Der Gegenvorschlag des Bundesrates geht ganz eindeutig in die richtige Richtung. Es braucht einen kohärenten Ansatz, auch für die Schweizer Bahninfrastruktur, in dem die Finanzierung ein zentrales Element darstellt. Einmalige und laufende Kosten müssen gedeckt sein. Der Grundsatz der Nutzerfinanzierung muss noch viel stärker verfolgt werden. Ebenso braucht es eine langfristige und nachhaltige Finanzierung des Bahnnetzes, das heisst, es sind angemessene und ausreichende Investitionen zu tätigen, welche nicht zuletzt auch für die Erschliessung der Randregionen und Feriendestinationen von grosser Bedeutung sind.

Ich bin überzeugt, dass die langfristige Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine neue und gesunde Basis gestellt werden muss. Der zeitlich unbefristete Bahninfrastrukturfonds ist eine zukunftsfähige Lösung für den weiteren Ausbau und den Unterhalt des Schweizer Bahnnetzes; es ist ein Fonds, der die Gesamtkosten der Bahninfrastruktur berücksichtigt und sich nicht verschuldet. Genau diese Verschuldung des auslaufenden FinöV-Fonds ist leider noch eine erhebliche Altlast, die der neue Bahninfrastrukturfonds nicht zu verantworten, aber dennoch zu übernehmen hat.

Die früheren finanziellen Engpässe sind verantwortlich dafür, dass die vorgesehenen Ausbauschritte 2025 und 2030 des Bundesrates nicht alle Regionen der Schweiz berücksichtigen. Nach intensiven Diskussionen – der Präsident unserer Kommission hat das bereits gesagt – haben wir uns in der Kommission deshalb ohne Gegenstimmen entschieden, unserem Rat eine grössere erste Ausbaustufe inklusive zweckgebundener Projektierungskredite für die zweite Etappe vorzuschlagen. Dieser Vorschlag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bedingt eine befristete Verlängerung der Erhöhung der Mehrwertsteuer von einem Promille, und zwar bis ins Jahr 2030. Ich glaube, es gibt niemanden in diesem Saal, der da gerne zustimmt. Aber es scheint einfach so zu sein, dass es nicht anders geht. Ich glaube, in diesem Falle ist die Verlängerung gerechtfertigt.

Ohne diese Lösung ist es leider unmöglich, die dringlichsten Schlüsselprojekte in allen Landesteilen – von Genf über Basel, die Zentralschweiz bis nach Rorschach und Chur – rechtzeitig zu realisieren; ohne diese Erweiterung können wir die angesprochene Leistungsfähigkeit und Versorgungssicherheit nicht garantieren. Wir würden schweizweit Standortvorteile einbüssen. Schliesslich würden wir ohne das zusätzliche Engagement des Bundes leider kaum eine Vorlage haben, welche in einer Volksabstimmung mehrheitsfähig wäre.

Bitte beachten Sie, dass sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen trotz des grösseren Ausbaus auf das absolute Minimum schweizweiter Angebotsverbesserungen für die ersten fünfzehn Jahre einigen musste. Die Wunschliste ist bekanntlich lang. Vielerorts haben wir gravierende Schienenengpässe, welche längst hätten behoben werden müssen. Das haben auch die Kantone verstanden und sich in einem grossen Kraftakt auf wenige, zentrale Schlüsselprojekte verständigt. Die Kantone leisten mit der Übernahme der Finanzierung der Publikumsanlagen ihren zusätzlichen Beitrag.



Zusammen mit Kosten-Nutzen-Überlegungen und der Einnahme einer Gesamtperspektive für das Schweizer Bahnnetz hat die Kommission das vorgesehene Programm des Bundesrates nochmals sinnvoll austariert ergänzt. In diesem Sinn bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten sowie den Anträgen unserer Kommission zu folgen.

Bieri Peter (CE, ZG): Unser Kommissionspräsident hat die Ausgangslage auf sorgfältige und umsichtige Art dargestellt, wie er übrigens auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in diesem schwierigen Thema auf eine vorbildliche Art geführt hat – das möchte ich hier doch auch zu Protokoll geben. Mitunter haben wir es seiner guten Führung zu verdanken, dass wir schlussendlich zu Ergebnissen gelangt sind, die praktisch von allen mitgetragen werden konnten. Das ist bei dieser schwierigen Übungsanlage positiv anzuerkennen. Ich will nicht Dinge wiederholen, die schon gesagt wurden. Es gibt einige Bemerkungen, die ich hier anführen möchte, nicht zuletzt aufgrund der doch vielen Jahre, die ich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bin.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates hat ihre Arbeit vielleicht nicht schnell, dafür aber mit grosser Sorgfalt durchgeführt, und sie hat letztlich eine von allen Mitgliedern unterstützte Lösung gefunden. Sie versuchte, eine für alle Landesregionen akzeptierbare und für die Bundeskasse, die Kantone, die Steuerzahler und die Bahnbenutzer finanzierbare Lösung zu finden. Der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist zugutezuhalten, dass sie ein Konzept vorschlägt, mit dem die vorgeschlagenen Projekte nicht nur gebaut, sondern eben auch finanziert werden können. Denn es bestand, wie es in früheren Verkehrsvorlagen auch schon passiert ist – ich erinnere an die Beschlüsse zum Anschluss an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr –, stets die latente Gefahr, dass man den grossen Forderungen nachgab, ohne dabei zu klären, wie die Sache denn auch zu finanzieren sei.

Diese Erkenntnis musste insbesondere auch den Kantonen dargelegt werden, die bei den Anhörungen Forderungen in zehnfacher Höhe unserer Möglichkeiten stellten. Unser Kommissionsentscheid stellte mit 6,4 Milliarden Franken nicht nur eine Erhöhung des bundesrätlichen Vorschlages auf Investitionen von 3,5 Milliarden Franken dar, er war noch viel mehr: Viel schwieriger war es nämlich, von den geäusserten Wünschen in der Höhe von 42 Milliarden Franken auf 6,4 Milliarden Franken zu gelangen. Dass eine vorübergehende zusätzliche Verwendung von Mehrwertsteuererträgen keine Begeisterung zu erwecken vermag, ist verständlich. Wir können jedoch nicht schweizweit mehr Mobilität fordern, ohne dafür die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Dem Vorwurf gewisser Kreise wie etwa der Economiesuisse, der öffentliche Verkehr sei bereits heute privilegiert, kann Folgendes entgegengehalten werden: Ein Verzicht auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bringt noch mehr Verkehr auf die Strasse, er überlässt den Kantonen die Kosten – oder dann den Verkehrskollaps. Ferner nimmt er eine über das zumutbare Mass hinausgehende hohe Belastung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs in Kauf und drängt diese dann in der Konsequenz weg vom öffentlichen Verkehr hin zur Strasse. All das wollen wir jedoch nicht. Es wäre ja auch nicht klug und schon gar nicht weitsichtig.

Ich habe auch Mühe mit dem Vorwurf, als Massstab für den Bahninfrastrukturausbau müsse endlich eine nationale Prioritätenordnung, basierend auf volks- und betriebswirtschaftlicher Rentabilität, berechnet werden. Dazu ist zu sagen, dass hinter dem nun vorgeschlagenen Konzept sehr wohl wirtschaftliche Überlegungen stehen. Das kann man auch in der Botschaft und in den uns vom Bundesamt für Verkehr zur Verfügung gestellten Unterlagen nachvollziehen, auch wenn es nicht einfach zu erklären ist, dass etwa ein Bahnhofsusbau in Lausanne Verbesserungen bis nach Luzern oder Rorschach bringt. Mobilität verlangt vom Staat jedoch mehr als eine rein ökonomische Betrachtungsweise, ansonsten würden wir etwa in den peripheren Gebieten nie auch nur einen einzigen Franken in den öffentlichen Verkehr investieren.

Es wurde uns vorgeworfen, die von uns zur Planung vorgesehenen Projekte wie etwa der Brüttener Tunnel oder der Zimmerbergtunnel oder etwa auch die Verbindung nach Aarau, der Lötschberg-Ausbau, der Bahnhof Luzern beträfen bloss regionalpolitische Interessen und würden keiner Prioritätenordnung standhalten. Auch dieser Vorwurf ist schlicht nicht haltbar, sind es doch Projekte, deren Kapazitäten eigentlich schon heute zu einem guten Teil ausgeschöpft werden könnten und deren Wirkung weit überregionale Bedeutung hat.

Unsere Kommission hat auch den Mut gehabt, Projekte hintanzustellen, obwohl wir uns hier nicht nur Freunde geschaffen haben. Sie tat es jedoch, weil sie eingesehen hat, dass deren Dringlichkeit nicht gleich hoch ist und das Problem anderswie gelöst werden kann, wie dies etwa beim Axentunnel der Fall ist, oder dass es Alternativen gibt wie beim

AB 2012 S 984 / BO 2012 E 984

Wisenbergertunnel, wo als Juradurchgang der Bözberg im Rahmen des 4-Meter-Korridors ausgebaut wird. Auch





haben wir uns mit der Möglichkeit der Kreditverschiebung und der Vorfinanzierung durch die Kantone eine gewisse Flexibilität in der zeitlichen Realisierung geschaffen.

Ein Wort zu den Finanzierungsmöglichkeiten: Wir haben die zeitlich begrenzte Erhöhung der Mehrwertsteuer gewählt. Einen Verzicht auf die Schuldrückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds an die Bundeskasse betrachten wir als keine ehrliche und keine durchdachte Alternative. Ein Verzicht auf die Rückzahlung würde der Bundeskasse nicht nur die Schuldzinsen aufbürden, es würde damit auch ein Versprechen gebrochen, welches Bundesrat und Parlament mit der FinöV-Vorlage gegeben und 2005 bei der Finis-Vorlage erneuert haben.

Das letzte Mal war ich selber Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, als wir dem Bundesrat im Rahmen der ZEB-Vorlage versprochen, mit der Rückzahlung spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu beginnen. Ein einmaliger Schuldenerlass hätte zur Folge, dass im betreffenden Jahr die Erfolgsrechnung des Bundes mit etwa 9,4 Milliarden Franken belastet würde. Daran ändert auch eine Berücksichtigung des Ausgleichskontos der Schuldenbremse nichts, ist dies doch bloss eine Schattenrechnung des Bundes. Die Bundeskasse hätte bei einem solchen Schuldenerlass auch für die entgangenen Schuldzinsen des Fonds im Umfang von jährlich durchschnittlich 280 Millionen Franken aufzukommen.

Die Quintessenz dieser Überlegungen: Betrachtet man nicht nur den Verkehrsbereich für sich allein, sondern sieht die Sache auch im Lichte der gesamten Bundesfinanzen, so vermag eine solche Lösung nicht zu befriedigen; sie verkommt zu einer Scheinlösung. Insofern hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit dem Antrag auf eine vorübergehende Erhöhung der Mehrwertsteuer einen transparenten und konsequenten Weg beschritten.

Zum Schluss zur VCS-Initiative: Die vom VCS im September 2010 eingereichte Volksinitiative schlägt eine hälftige Aufteilung der für den Verkehr anfallenden Treibstoffsteuern auf Strasse und Schiene vor. Mit dieser massiven zusätzlichen Quersubventionierung der Schiene wären der ebenso notwendige Ausbau sowie der Unterhalt der Strasse nicht mehr gesichert. Sowohl der Bundesrat als auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die einstimmig entschied, lehnen dieses einseitige Begehren ab. Ein Blick auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zeigt vielmehr, dass die Mineralölsteuer trotz der Verteuerung der Autobahnvignette ab 2015 erhöht werden muss, damit das schweizerische Strassennetz den künftigen Ansprüchen genügen kann. Die VCS-Initiative ist keine – und wenn schon, dann nur eine sehr einseitige – Lösung der Verkehrsfinanzierung; sie vermag letztlich, wie man sieht, wenn man den Verkehr gesamthaft betrachtet, nicht zu genügen.

Ich werde mich in der Detailberatung als Antragsteller des Minderheitsantrages noch zur Beteiligung der Kantone äussern. In Bezug auf die Berechnungsart blieben selbst die Kantone in ihrer Meinung geteilt. Ob man sich letztlich für das eine oder das andere System entscheidet, dürfte jedoch für den Ausgang der Abstimmung über diese wichtige Vorlage nicht matchentscheidend sein. Vielmehr gilt es, dem in der Kommission gefällten Entscheid hier im Ständerat zum Durchbruch zu verhelfen, damit auch der Nationalrat ein klares Signal erhält und sieht, wie wir die zukünftige Bahninfrastruktur zu finanzieren gedenken.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen Ihrer Kommission zuzustimmen.

Imoberdorf René (CE, VS): Wir sind uns alle einig, wie das auch schon Kollega Hess angetönt hat, dass gute und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen sowohl bei der Schiene als auch auf der Strasse für unsere Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind. In den nächsten Jahrzehnten müssen aber für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt unserer Verkehrsinfrastrukturen grosse Summen bereitgestellt werden. Gemäss Bericht des Bundesrates vom 17. September 2010, "Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz", beträgt der gesamte Bedarf in den Jahren 2010 bis 2030 für die Nationalstrassen 64 bis 68 Milliarden Franken, und für die Schiene sind es 86 bis 95 Milliarden Franken.

Die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" will nun Gelder aus der Mineralölsteuer, die bis heute für den Strassenverkehr eingesetzt wurden, für den öffentlichen Verkehr und die Verlagerung einsetzen. Je nach Interpretation des Initiativtextes sollen 50 bis 65 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Damit würde die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur infrage gestellt.

Der Bundesrat benutzte nun die Beratung der Volksinitiative dazu, die Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine neue Verfassungsgrundlage zu stellen. Dieser Gegenentwurf war in unserer Kommission unbestritten. Die Vorlage Fabi war auch nötig, weil der Substanzerhalt unserer Eisenbahninfrastruktur nicht mehr gesichert ist, weil es im ganzen Land Kapazitätsengpässe auf Strecken und in den Bahnhöfen gibt und auch weil der FinöV-Fonds befristet ist.

Die Kommission hat sich mit den fünf vorliegenden Beschlüssen eingehend beschäftigt. Ziel war es, eine



Lösung zu finden, die breit abgestützt ist, die auch finanzierbar ist und die den Kantonen im ganzen Planungsprozess Mitwirkung garantiert. Die Kommission hat daher zwei Anträge angenommen, welche einen besseren Einbezug der Kantone bei den künftigen Planungen der Angebote gewährleisten sollen. Im Wesentlichen ist die Kommission der vorgezeichneten Richtung des Bundesrates gefolgt, d. h., sie hat auch bei den zusätzlichen Ausbauten diejenigen gewählt, welche aus Sicht des Bundesrates die dringlichsten sind.

Die Kernelemente der Vorlage sind das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step), vormals Bahn 2030, das in einzelne Ausbauschritte unterteilt ist respektive wird, und dessen Finanzierung. Die geplanten Investitionen für den Ausbauschritt 2025 wurden von Ihrer Kommission von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken erhöht. Damit können bis 2025 neben den wichtigsten Knotenbauten weitere Kapazitätsausbauten auf verschiedenen Strecken realisiert werden. Für den zweiten Ausbauschritt 2030 werden zusätzliche Mittel für die Planung und Projektierung zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat wird verbindlich beauftragt, bis 2018 eine Botschaft zu erarbeiten, welche weitere Kapazitätsausbauten vorsieht. Mit diesem Konzept kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll und bedarfsgerecht erweitert werden. Die grössten Kapazitätsengpässe auf Strecken und Bahnhöfen können beseitigt werden, und es können auch gewisse Beschleunigungsmassnahmen zur Aufrechterhaltung oder Einführung des Taktfahrplans realisiert werden.

Zum Schluss noch ein Wort zur Finanzierung: Der unbefristete Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur ist eine gute Grundlage für eine gesicherte Finanzierung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur sollen aus einem Topf finanziert werden. Dadurch entsteht eine Mittelkonkurrenz, und beim Beschluss von Ausbauschritten ist eine Gesamtschau der Kosten möglich. Für die Finanzierung des Mehrbedarfs beim erweiterten Ausbauschritt 2025 wurden verschiedene Finanzierungsquellen abgeklärt. Wir konnten uns dabei auf mehrere Zusatzberichte der Verwaltung abstützen; Kollega Bieri hat Sie eingehend darüber informiert.

Dazu noch einmal: Ihre Kommission beantragt Ihnen ohne Gegenstimme, in Ergänzung zur bundesrätlichen Vorlage die Mehrwertsteuer zeitlich begrenzt für die Jahre 2018 bis 2030 um 0,1 Prozentpunkt zu erhöhen. Vorfinanzierungen von Projekten, insbesondere durch die Kantone, sowie eine flexiblere Verwendung der Kredite bei baulich bedingten Projektverschiebungen hat die Kommission im Entwurf ebenfalls vorgesehen. Das ist aber nur bei Massnahmen möglich, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist.

Kurz: Die Vorlage, wie sie uns nun unterbreitet ist, ist das Ergebnis der grossen Vorarbeit des Bundesrates und der Verwaltung; wir in der Kommission sind in geduldiger Arbeit

AB 2012 S 985 / BO 2012 E 985

zum vorliegenden Konsens gekommen. Mit dem Instrument des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur und der Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds wird die Planungssicherheit für Bund, Kantone und Gemeinden sowie für die Bahnen selbst verbessert.

Ich bitte Sie, auf die Vorlagen einzutreten.

Savary Géraldine (S, VD): J'aimerais tout d'abord profiter de ce débat d'entrée en matière pour saluer la qualité du travail de la commission, qui est présidée par Monsieur Hêche.

On nous annonçait, à propos de ce projet, la guerre du rail: elle n'a pas eu lieu, pas pour l'instant du moins. On nous annonçait la fronde de quinze cantons mécontents de la répartition des crédits: ils se sont ralliés aux propositions de la commission. On nous annonçait un Conseil fédéral hésitant à investir en faveur du transport ferroviaire: il a manifesté son soutien officiel au projet qui vous est soumis aujourd'hui.

L'esprit constructif qui a présidé à nos travaux a été rendu possible grâce à la bonne intelligence qui a régné dans cette commission, à la méthode sereine et déterminée du président et à l'excellente collaboration de l'administration fédérale, en particulier de l'Office fédéral des transports qui n'a pas ménagé sa peine pour nous livrer rapport sur rapport; qu'il soit ici remercié!

Le projet qui vous est soumis tente de répondre non seulement à une attente suscitée par l'initiative populaire "pour les transports publics" déposée par l'Association transports et environnement – qui a eu le mérite dès le départ de lancer la réflexion et de formuler des propositions –, mais aussi à une attente de la population, qui utilise de plus en plus les transports publics et qui a eu parfois l'impression de se sentir flouée parce qu'on lui a dit qu'il fallait se déplacer en train, utiliser les transports publics, abandonner les trajets en voiture, et puis quand les voyageurs choisissent le train, ils se retrouvent coincés dans des trains bondés parce que les places libres sont devenues entre-temps de plus en plus rares.

Il fallait donc absolument trouver une réponse à ces attentes. Le projet discuté aujourd'hui essaye de répondre en priorité aux besoins accrus en matière de transports publics: c'est le coeur du projet que nous discutons là.



En commission, nous avons vraiment pris en considération tous les projets d'investissement présentés par le Conseil fédéral et nous nous sommes posé pour chacun la question de savoir s'il était prioritaire à l'aune de l'amélioration de l'offre en matière de transports publics.

Après avoir examiné chaque projet, nous avons véritablement considéré que ceux qui figuraient dans la liste qui vous était soumise étaient prioritaires en termes d'intérêt national pour répondre à ces besoins. Quiconque voudrait remettre en question cette liste doit se rappeler que c'est bien cette priorité que le Conseil des Etats et le Conseil fédéral affirment. Cette liste des investissements n'est pas une liste ferroviaire à la Prévert ou la somme aléatoire des exigences cantonales, mais elle permet d'offrir plus de places et plus de confort et de tenir compte de la volonté de la population sur le plan de la mobilité au moyen des transports publics.

Ce sont donc non seulement les lignes qui doivent être développées, mais aussi les gares, afin d'accueillir plus de trains, des trains plus longs et plus hauts. C'est un changement de paradigme important: on évalue les besoins désormais prioritaires, on fixe les objectifs et on cherche les moyens les plus rapides pour les atteindre. Dans ce sens, l'agrandissement des gares de Lausanne, de Berne et de Genève est fondamental, non pas parce qu'il s'agirait d'"arroser" la Suisse occidentale sur le plan des investissements, mais parce que ces gares sont désormais déclarées d'importance nationale.

Le deuxième changement de paradigme dans ce projet est que le fonds d'infrastructure est constitué sur la durée. Ainsi, son financement est assuré et pérenne: on voit où on va et avec quel argent. La population est au clair, les cantons aussi; ils peuvent dès lors adapter l'offre régionale au calendrier national. C'est la solidité de ce projet fédéral, tant dans ses objectifs que dans son financement, qui a incité la majorité de la commission, après une longue discussion, à augmenter l'enveloppe financière et à proposer une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée de 1 pour mille limitée dans le temps.

6,4 milliards de francs est bien sûr une grosse somme; 1 pour mille supplémentaire de la taxe sur la valeur ajoutée est bien sûr une charge supplémentaire pour les familles, mais ces investissements, aux yeux des membres de la commission, paraissaient indispensables pour l'avenir.

Nous avons pris des mesures pour accompagner cette feuille de route. Premièrement, les cantons seront consultés régulièrement sur l'état des travaux. Deuxièmement, des études sur des projets qui n'ont pas été choisis dans le premier paquet sont planifiées et financées. Troisièmement, le Conseil fédéral est chargé de présenter en 2018 les lignes directrices du prochain paquet de mesures. Enfin, des préfinancements sont possibles par les cantons sur des projets planifiés. Bref, la conduite de ce projet est solide, rigoureuse, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

C'est pour ces raisons que je vous invite à entrer en matière et à adopter les propositions de notre commission. C'est un projet ambitieux, que, je pense, notre pays et notre population méritent.

Graber Konrad (CE, LU): Die Arbeit in der Kommission war wirklich sehr intensiv. Wohl niemand in der Kommission hätte zu Beginn erahnt, dass diese Lösung, die jetzt vorliegt und die von der ganzen Kommission unterstützt wird, das Ergebnis dieser intensiven Kommissionsarbeit sein würde. Vor dem Hintergrund der wirklich intensiv geführten Diskussion, insbesondere auch über die Fragen des Angebots, der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierung, war ich im Vorfeld dieser Debatte schon ein bisschen überrascht, wie sich insbesondere auch Wirtschaftsverbände zum Ergebnis dieser Kommissionsarbeit geäußert haben. Ich bin hier unverdächtig, wenn ich auch eine gewisse Kritik übe, weil ich ja auch Mitglied dieser Verbände bin.

Wir haben das Angebot im Konkreten studiert und sind in der Kommissionsarbeit zur Überzeugung gelangt, dass kein Angebotsüberhang besteht, wenn wir das Projekt so verabschieden, wie es jetzt auf dem Tisch liegt. Wir haben dazu einerseits die Kantone angehört. Da haben wir eins zu eins erfahren, wo die Bedürfnisse sind und wo der Schuh drückt. Wir haben aber auch die Wirtschaftsverbände angehört. Letztlich haben wir alle unsere eigenen Erfahrungen im täglichen Leben.

Verkehrsinfrastrukturen stellen einen Erfolgsfaktor für die Schweiz dar. Sie sind letztlich auch ein Mittel, das unsere Wettbewerbsfähigkeit garantiert; sie stellen aus meiner Sicht einen sehr wichtigen Standortfaktor dar. Es wird damit sichergestellt, dass Arbeitskräfte zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Standort sind. Das Gleiche gilt für die transportierten Güter. Das ist aus meiner Sicht wichtig für die Wirtschaft.

Die Kommission hat jetzt hier vielleicht eine noch etwas schnellere Gangart gewählt; sie tat das aber durchaus auch unter Berücksichtigung der Kosten. Die Frage der Finanzierung wurde sehr detailliert diskutiert. Wir haben beim Bundesamt für Verkehr einige Zusatzberichte eingefordert, weil wir uns der Problematik der Frage der Zusatzfinanzierung auch bewusst waren. Es ging zum einen um die bereits erwähnte Frage des Schuldverzichts; wir sprechen hier von 8 bis 9 Milliarden Franken Altlasten. Einen solchen Schuldverzicht wollten wir nicht, weil das ein Bruch eines früher abgegebenen Versprechens gewesen wäre. Wir wollten das auch nicht, weil damit Präjudizien für andere finanzielle Probleme bei anderen Institutionen und Aufgaben des Bundes



geschaffen worden wären.

Eine zweite Variante wäre es gewesen, eine tiefere Verzinsung und eine Erstreckung der Rückzahlungsfrist vorzusehen. Auch damit haben wir uns intensiv auseinandergesetzt. Wir haben uns auch Modelle mit einer Rückzahlung über dreissig, vierzig oder fünfzig Jahre präsentieren lassen. Immerhin resultierte aus der Diskussion, dass die Verzinsung des Geldes zukünftig, beim Bahninfrastrukturfonds, etwas

AB 2012 S 986 / BO 2012 E 986

marktnäher erfolgt. Man hat aber eine Erstreckung der Rückzahlungsfrist nicht gewünscht, also wurde keine Erstreckung beschlossen. Letztlich blieb es, wie bereits angesprochen, bei der Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein Promille; dies wird es uns erlauben, in der nächsten Zeit die notwendigen Verkehrsinfrastrukturbauten zu erstellen.

Man kann sagen, dass die Kommission durchaus Kongruenz zwischen Projekten und Finanzierung geschaffen hat. Das ist etwas, was man in der Vergangenheit vielleicht zu wenig getan hat. Diesen Fehler hat man hier ganz bestimmt nicht gemacht. Ich erinnere auch daran, dass es – darüber spricht man heute praktisch nicht mehr – eine Kombination mit zusätzlichen Finanzierungsquellen gibt: erstens mit einer Erhöhung der Fahrpreise, die dann beim Fahrplanwechsel bestimmt wieder für grössere Diskussionen sorgen wird, zweitens mit einem Pendlerabzug, bei dem es zu Beginn ebenfalls eine grössere Diskussion gab, mit dem man aber vor allem auch raumplanerische Ziele verfolgt, drittens mit einem Beitrag der Kantone, über den wir in der Detailberatung bestimmt auch noch diskutieren werden.

Einiges wurde bereits vom Kommissionspräsidenten und von anderen Kommissionsmitgliedern gesagt. Mir ist es wichtig, Folgendes zu ergänzen: Diese Vorlage steht ja letztlich auch im Kontext der Initiative; wir müssen sicherstellen, dass der direkte Gegenvorschlag letztlich dazu führt, dass die Initiative entweder zurückgezogen wird oder nur eine sehr geringe Angriffsfläche bietet. Neben den Fragen, die in der Kommission ausführlich diskutiert wurden – Stichwort: Kosten-Wirkungs-Analysen –, ist auch wichtig, dass die Vorlage regionalpolitisch vertretbar ist. Sie muss unter verkehrs- und regionalpolitischen Gesichtspunkten den Elchtest bestehen: Sie darf nicht bereits den ersten Gegenargumenten, die genannt werden, zum Opfer fallen.

Ich habe die Sache deshalb vor allem auch aus der Sicht meines eigenen Kantons beleuchtet. Der Kanton Luzern steht bei dieser Vorlage – das sieht man, wenn man sie objektiv betrachtet – nicht zuvorderst; es gibt andere Kantone, die da aus gutbegründeten Überlegungen heraus mit höherer Priorität behandelt werden. Aber ich glaube, am Schluss muss man die Vorlage auch vor dem Volk vertreten können.

Ich denke, es ist auch für andere Regionen wichtig zu sehen, dass sich die Kommission nicht nur mit der Mehrwertsteuerproblematik auseinandergesetzt, sondern auch noch andere Ergänzungen vorgenommen hat. Erstens wurde beim Ausbauschritt 2025 eine Ergänzung zu den Projektierungskosten vorgenommen. Da ist jetzt beispielsweise für meinen Kanton, für meine Gegend wichtig, dass hier auch das Projekt Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern Erwähnung findet und dass die Projektierung, die bis jetzt vom Kanton selber vorgenommen wurde, in Zukunft vom Bund koordiniert und letztlich dann auch finanziert werden kann. Wir hatten in unserem Kanton eine Abstimmung über dieses Projekt, es ging um 20 Millionen Franken – Zustimmung in allen Gemeinden. Es ist schwierig, wenn man mit einer grossen Vorlage antritt und dann feststellen muss, dass dieses Projekt überhaupt nirgends Eingang findet, obwohl eine grosse Bevölkerungsmehrheit dahintersteht.

Zweitens hat der Kommissionspräsident auch den Ausbauschritt 2030 erwähnt. Da greife ich jetzt wiederum für unsere Region das Projekt Luzern-Zug-Thalwil heraus, das explizit erwähnt ist. Das ist sehr zentral. Wenn Sie in unserem Kanton eine Abstimmung gewinnen wollen, dann müssen Sie die Erwähnung dieses Projekts aufzeigen können. Letztlich erscheint mir auch wichtig, dass die Frage der strategischen Entwicklungsprogramme aufgenommen und dass in der Kommission klargestellt wurde, dass innerhalb der alle vier Jahre erscheinenden Entwicklungsprogramme auch Verschiebungen möglich sind. Es gibt dann Kosten-Wirkungs-Analysen, auch in Zukunft, und da ist es möglich, dass ein Projekt durch ein anderes ersetzt wird.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Vorfinanzierung gemäss Artikel 58c des Eisenbahngesetzes. Auch mit dieser Frage hat sich die Kommission auseinandergesetzt. Da wird die Möglichkeit geschaffen, dass von der Bundesversammlung bereits beschlossene Projekte vom Bund durch Vorfinanzierung prioritätsmässig nach vorne geschoben werden, wenn das in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr erfolgt. Dann scheint mir Artikel 58 Absatz 2 wesentlich. Dort wird auch die Flexibilität angesprochen, nämlich die Möglichkeit, Projekte, die allenfalls durch Beschwerden verzögert werden, eben durch andere zu ersetzen.

Für eine Zustimmung zu dieser Vorlage sind aus meiner Sicht und vor dem Hintergrund dieses Blickwinkels eben vor allem die Fragen der Fortführung der Planung, der Vorfinanzierung, der flexiblen Mittelverwendung bei Projektverzögerungen und selbstverständlich die explizite Erwähnung des konkreten Projektes im Ausbauschritt 2030 zentral. Ohne diese – hoffentlich auch vom Rat bestätigten – Ergänzungen der Kommission



wäre diese Vorlage für mich regionalpolitisch und dann auch staatspolitisch, weil nicht mehrheitsfähig, nicht geniessbar gewesen.

Abschliessend erwähne ich nochmals, dass ich die Vorlage selbstverständlich durchaus auch aus anderen Blickwinkeln beurteile. Dies haben der Kommissionspräsident und andere Votanten aber bereits ausführlich getan. Ich kann mich diesen Ausführungen nur anschliessen.

Ich bin also für Eintreten und Beschlussfassung im Sinne der Kommission.

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Schon wieder befassen wir uns in diesem Saal mit einer Gesamtplanung der Angebote des öffentlichen Verkehrs und deren Finanzierung. Auslöser war die VCS-Volksinitiative, der ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll. Das heisst aber, dass nach wenigen Jahren der mühsam errungene Kompromiss bei der Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur schon wieder Makulatur ist und das Ringen um die landesweite Versorgung mit guten Verbindungen in eine neue Phase geht.

Das ursprünglich präsentierte Paket des Bundesrates zum strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur als Gegenvorschlag zur Volksinitiative war aber für viele Regionen völlig unbefriedigend. Projekte, die in Volksabstimmungen mit grossem Mehr gutgeheissen worden waren, Streckenbauten, deren Dringlichkeit von Nutzern und Bereitstellern mit guten Argumenten über Jahre verteidigt worden waren, sind aus dem Programm geworfen worden. Ich bin sehr froh, dass sich die Kommission unter der geduldigen, kompetenten Führung ihres Präsidenten aufgemacht hat, ein Paket mit dem vorliegenden, guteidgenössischen Kompromiss zu schnüren, der für meinen Kanton entscheidende Verbesserungen enthält. Klar war von Anfang an, dass es gesamthaft ein grösseres Ausbaupaket braucht. Aber das geht nur mit einer entsprechenden Finanzierung. Diese schlagen wir Ihnen vor.

Es wird nicht allen leichtfallen, dazu Mehrwertsteuerpromille einzusetzen. Ich habe auch schon das Argument gelesen, dass man versprochen habe, nach Ablauf der Zusatzfinanzierung für die IV diese Steueraufschläge wieder aufzuheben, und dass man jetzt die Bevölkerung auf unehrliche Art und Weise betrüge. Dem ist nicht so: Die bewilligten Mehrwertsteuerpromille für die IV laufen in jedem Fall aus. Das Stimmvolk kann völlig transparent und separat über den Einsatz von einem Promille für die Verkehrsprojekte befinden. Eines muss einfach gesagt sein: Ohne zusätzliche Mittel sind die geforderten, die geplanten Ausbauschritte nicht möglich. Es geht aber hier um Investitionen, die nötig sind. Wir haben viele Möglichkeiten der Mittelbeschaffung geprüft. Wir haben dafür Zusatzberichte verlangt, sorgfältig die einzelnen Finanzierungsmodelle angeschaut. Es ging immer darum, wie wir als Land die zusätzlichen 3 Milliarden Franken aufreiben könnten. Wissen Sie, was dabei für mich frustrierend war? Am zweiten Sitzungstag der KVF nach dieser Finanzierungsdiskussion hatten wir die Leitung der Swisscom bestellt, um uns erklären zu lassen, wie sie in einem Jahr mit dem Italien-Geschäft 6 Milliarden Franken, also das Doppelte von dem, was wir mühsam suchten, verloren habe.

AB 2012 S 987 / BO 2012 E 987

Für den Kanton Aargau ist das jetzt geschnürte, ergänzte Paket sehr wichtig. Wenn man die Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse durch unser Land verkürzen will, wenn man den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen will, dann reichen die heutigen Kapazitäten zwischen Olten und Zürich bei Weitem nicht aus. So haben wir, um Zeit einzusparen, immer weniger Schnellzugshalte in unserem Kanton. Es droht uns, dass wir aus den Aargauer Städten die Anschlüsse an die grossen Zentren verlieren und unser Regionalverkehr buchstäblich unter die Räder kommt. Nebenbei bemerkt: Wo andere Gegenden einen Viertelstundentakt im S-Bahn-Verkehr haben, müssen wir uns immer noch mit einem Ganzstundentakt abfinden, und das auch auf bestens frequentierten Bahnhöfen in Gegenden mit einem Einzugsfeld von mehreren Zehntausend Bewohnern.

So ist es für meinen Kanton unerlässlich, dass die grössten Engpässe im Schienennetz zwischen Rupperswil und Mägenwil zunächst mit Überbrückungsmassnahmen zur Leistungssteigerung reduziert werden und dann ein verbindliches Projekt für den Kapazitätsausbau der Strecke Aarau-Zürich bis 2018 der Bundesversammlung vorgelegt und bis 2030 realisiert wird. Es war für uns schwerverständlich, dass das, was in der ZEB-Vorlage noch als dringlich beurteilt wurde – was also heute geltendes Gesetz ist; auch die SBB haben immer wieder betont, dass diesem Engpass vorrangig zu begegnen sei –, trotz vielen Versprechen in der Botschaft des Bundesrates fehlte.

Die prognostizierte starke Bevölkerungsentwicklung im Kanton Aargau und der heute schon bestehende Platzmangel in den Zügen fordern Bund, Kantone und die SBB heraus, die Kapazitäten auszubauen und ein noch dichteres Bahnangebot zur Verfügung zu stellen. Mit dieser Vorlage geht es nun darum, ob wir die Infrastruktur in den bevölkerungsreichsten Landesgegenden entsprechend stärken können, und das tun wir.





Wir haben dabei auch als Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter die Kantone selber in die Pflicht genommen, in der Überzeugung, dass auch sie für ein ausreichendes, umfangreiches Angebot kämpfen und ihren finanziellen Beitrag leisten müssen. Ich weiss wohl, dass die Verkehrsdirektoren in dieser Vorlage mehr eine eigene, gleichberechtigte Planungskompetenz als Besteller des Regionalverkehrs wollten. Aber die Beratung dieser Vorlage hat gezeigt, dass sich die regionalen Verkehrskonferenzen dafür besser untereinander absprechen müssten, dass sie geeinter auftreten und sich nicht untereinander und über ihre Projekte fast zerstreiten sollten. Denn gemeinsam sind sie stärker, um ihre Anliegen zu vertreten. Natürlich ist jedem sein Hemd am nächsten. Das ist auch für Ständerätinnen und Ständeräte so. Umso erfreulicher ist es, dass es gelungen ist, ein gutes Paket zu schnüren, das die einzelnen Landesteile nicht gegeneinander stellt, sondern versucht, die Bahninfrastruktur gemeinsam mittels eines gut ausgebauten und finanzierten Schienennetzes für die nächste Generation fit zu machen.

Deshalb bitte ich Sie, die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen und auf den Gegenvorschlag, eine für uns wichtige Vorlage, einzutreten sowie der Kommission zu folgen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Die Vorlage, die wir beraten, ist eine der Schlüsselvorlagen dieser Legislatur. Sie legt den Grundstein für die Bahnzukunft der Schweiz in den nächsten Jahrzehnten. Solche Investitionen sind keine Eintagsfliegen, ihre Folgen werden erst nach vielen Jahren sichtbar und sind dann umso prägender. So war es schon in den Gründerjahrzehnten des Eisenbahnbaus, und so war es auch bei den grossen Weichenstellungen für den Bau des Nationalstrassennetzes vor fünfzig Jahren. Die Verkehrsentwicklung in den Jahrzehnten danach ist denn auch schwergewichtig auf der Strasse erfolgt, und erst ab den Achtzigerjahren hat die Schiene wieder aufgeholt: mit Bahn 2000, Neat, ZEB. Und jetzt folgen, sozusagen als Krönung des Einstiegs in eine neue Bahnzukunft, Fabi und Step.

Die heutige Vorlage baut auf den Vorinvestitionen der letzten zwanzig, fünfundzwanzig Jahre auf und führt sie zukunftsorientiert weiter. Was die Kommission jetzt nach intensiven Beratungen als Kompromiss präsentiert – ich möchte das ausdrücklich würdigen –, ist eine reife politische Leistung. Es muss gesagt werden, dass der Anstoss dazu von der Volksinitiative des VCS kam. Es handelt sich um ein Musterbeispiel für eine produktive Volksinitiative. Der Gegenvorschlag geht nämlich, auch wenn er viel austarierter ist, inhaltlich sogar über die Initiative hinaus: Er führt mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds nicht nur zu einer stabilen Finanzierung, sondern mit dem doppelten Ausbaus Schritt auch zu konkreten neuen Projekten.

Nur zur Erinnerung: Schon der seinerzeitige Verfassungsartikel über den Nationalstrassenbau war der Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative. Wesentlicher noch als die Annahme oder Ablehnung einer Initiative ist, was sie konkret bewirkt. Auch hier liegt die Wirkung nahe beim realistisch erreichbaren Optimum.

Der einstimmige Kommissionsentscheid für den ersten Ausbaus Schritt 2025 in der Grössenordnung von 6,4 Milliarden Franken ist das Bekenntnis zu einer regionalpolitisch ausgewogenen Vorlage, die nicht einfach auf die Zentren ausgerichtet ist, sondern auch die Bedürfnisse der West- und Ostschweiz aufnimmt. Zusammen mit den Vorentscheiden für einen zweiten Ausbaus Schritt 2030 und kombiniert mit der Möglichkeit der Vorfinanzierung durch die Kantone handelt es sich um ein abgerundetes Paket, mit dem wir uns für eine attraktive Bahn als eine der Stärken der Schweiz auch etwas vornehmen.

Für die Ostschweiz ist der zentrale Fortschritt gegenüber der Botschaft der Kapazitätsausbau auf der Fernverkehrslinie St. Gallen-Chur, die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y, was wir umso mehr schätzen, als davon in der Botschaft noch nichts zu lesen war. Das Alpenrheintal ist eine wirtschaftlich sehr dynamische Region, wobei die Entwicklung schwergewichtig in den letzten zehn, zwanzig Jahren stattfand, nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Öffnung Europas gegen Osten und für die Schweiz mit dem Inkrafttreten der bilateralen Verträge. Positiv ist die wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region, negativ, dass der stark zunehmende Verkehr fast ausschliesslich auf der Strasse, auf der Autobahn, abgewickelt wird. Das Bahnangebot in dieser Region hinkt Jahrzehnte hinterher, was sämtlichen verkehrspolitischen Zielen widerspricht. Es ist keine Übertreibung zu sagen, dass es auf dem ganzen Streckennetz der SBB bezüglich Länge und Bedeutung keine vergleichbare Strecke gibt, die derart vernachlässigt worden wäre wie jene von Chur nach St. Gallen. Darum ist der einstimmige Kommissionsentscheid so wichtig. Auch auf dieser Fernverkehrsstrecke muss der mit Fabi/Step angestrebte Standard des Halbstundentakts erreicht werden, der ja die Grundlage für den Umstieg auf die Bahn bildet. Der Kapazitätsausbau im Rheintal mit zwei Doppelspurstrecken ist kostengünstig, weil es weder Tunnels noch Kunstbauten braucht, die teuer wären.

Wir Ostschweizer danken Ihnen schon jetzt dafür, dass Sie mit der Kommissionsvorlage diesem wichtigen Schritt für die Anbindung dieser Region an das nationale und internationale Eisenbahnnetz zustimmen. Wenn dann die aus Schweizer Sicht längst beschlossene Aufwertung der Linie Zürich-München, leider immer noch eine Baustelle, endlich auch in Deutschland funktioniert, dann werden Sie sehen, wie der Bahnausbau im



Osten der Schweiz nicht nur für unsere Region, sondern auch gesamtschweizerisch attraktiv wird. Noch ein paar Worte zur Finanzierung: Wenn ich bei einem Punkt in der Kommission eine abweichende Meinung vertreten habe, dann bei der Mitfinanzierung durch die Mehrwertsteuer. Für die Entschuldung des FinöV-Fonds gäbe es einen viel einfacheren und günstigeren Weg, nämlich die Entschuldung durch den Bund. Wegen der Lage auf den Kapitalmärkten kann der Bund derzeit zu Konditionen Geld aufnehmen, die historisch einmalig sind. Kurzfristig sind es sogar Negativzinsen für Obligationen mit bis zu fünf Jahren Laufzeit. Das heisst, Leute zahlen dafür, dass sie Geld beim Bund anlegen können. Die Finanzierung durch den Bund würde so sogar zum Geschäft.

AB 2012 S 988 / BO 2012 E 988

Es gäbe auch ein zweites Argument dafür, dass der neue Bahninfrastrukturfonds nicht mit der FinöV-Schuld starten und deshalb entschuldnet werden sollte. Wegen der viel zu starken Wirkung der Schuldenbremse, die auf das Budget referiert und nicht auf die reale Rechnung, liegen inzwischen sage und schreibe 18 Milliarden Franken auf der hohen Kante, sprich auf dem Überschusskonto des Bundes. Mit der Hälfte dieser Summe, die in den letzten Jahren überspart worden ist, also mit 9 Milliarden Franken, könnte man den FinöV-Fonds glatt entschulden und auf die Mitfinanzierung durch die Mehrwertsteuer verzichten. Die Entschuldung wäre hier umso sinnvoller, als es sich dabei ja nicht um Konsumausgaben handelt, sondern um eine Zukunftsinvestition im Interesse des Landes.

Im Interesse eines überzeugenden und gemeinsam getragenen, einstimmigen Kommissionsentscheides habe ich trotz dieser guten Argumente aber schlussendlich darauf verzichtet, diese Differenz auch noch mit einem Minderheitsantrag ins Plenum zu tragen. Ich bringe damit zum Ausdruck, dass ich den Vorschlag der Kommission, um den wir hart und lange gerungen haben, im Sinne eines Gesamtpakets unter Einschluss des Mehrwertsteuerpromilles mittrage. Sollte dieses Mehrwertsteuerpromille aber im Zweitrat nicht mehrheitsfähig sein, bin ich der Meinung, dass die Entschuldung des FinöV-Fonds noch einmal ernsthaft geprüft werden müsste. Auch die Tatsache der früheren Volksabstimmung spricht nicht dagegen, käme es doch zu einer neuen Volksabstimmung. Es kommt zu einer neuen Volksabstimmung – Fabi und Step müssen ja mit dem Verfassungsartikel im Jahr 2014 eine neue Volksabstimmung überstehen.

Insgesamt bitte ich Sie deshalb, den reifen Anträgen der einstimmigen Kommission zuzustimmen. Das Volk hat den grossen Vorlagen des öffentlichen Verkehrs immer eindrücklich zugestimmt, im Falle der Alpen-Initiative sogar gegen den Widerstand des Bundesrates und der Parlamentsmehrheit. Ich bin überzeugt, dass das auch bei dieser Vorlage, die jetzt austariert ist, gelingen wird.

Jenny This (V, GL): Heute geht es in der Verkehrspolitik um die wichtigsten Fragen überhaupt. Heute stellen wir die Weichen für die Zukunft unseres Landes. Wir können hier und heute markante Zeichen setzen. Ich kann hier nur das wiederholen, was Kollege Rechsteiner soeben gesagt hat. Wenn Wirtschaftsverbände von dieser Vorlage nicht überzeugt sind und dieser kritisch gegenüberstehen, dann spricht das für uns. Für diese zählt sowieso nur die Achse Basel-Zürich-Bern-Lausanne, und der Rest der Schweiz kann ihnen gestohlen bleiben.

Dem VCS können wir dankbar sein, denn seine Initiative hat uns letztlich gezwungen, die Verkehrspolitik für die nächsten zwanzig, dreissig Jahre zu überdenken und sicherzustellen. Bei allem, was mir heilig ist – und das ist vieles –, möchte ich Sie deshalb bitten, auf diese Vorlage einzutreten, und zwar einstimmig.

Die Frequenzen bei der Bahn haben zwischen 2000 und 2008 im Personenverkehr um sage und schreibe 42 Prozent zugenommen. Im Güterverkehr auf der Strasse sind es trotz aller Bemühungen 26 Prozent. Ein Ende ist nicht in Sicht, das Gegenteil ist der Fall. Die Prognosen bis 2030 sprechen eine sehr deutliche Sprache: Auf der Schiene wird der Personenverkehr eine Mobilitätszunahme von 45 Prozent zu verzeichnen haben, und im Güterverkehr sind es 85 Prozent, und das innerhalb von zwanzig bis dreissig Jahren. Also müsste man jetzt handeln und nicht irgendwann in nächster Zukunft. Das zeigt eindeutig und eindrücklich, dass das heutige Schienennetz die zukünftige Zunahme des Verkehrs nicht mehr bewältigen kann. Also werden viele auf die Strasse ausweichen und zusätzliche Staus und Kosten in Milliardenhöhe verursachen. Schiene und Strasse dürfen wir deshalb, Kollege Rechsteiner – und das ist wichtig für uns –, nicht gegeneinander ausspielen.

Sofern wir nicht bereit sind, beiden Verkehrsmitteln die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen, droht uns mittelfristig der verkehrspolitische Kollaps und der Super-GAU. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Wer sich in den letzten zehn Jahren sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse bewegt hat, der weiss wahrlich, wovon ich spreche.

Unser Land hat prosperiert und ist international gesehen nicht zuletzt deshalb derart stark geworden, weil



wir gute Verkehrsverbindungen und gute Infrastrukturen zur Verfügung gestellt haben. Dem sollten wir auch in Zukunft Rechnung tragen. Wo wurde denn in diesem Land in letzter Zeit investiert? Richtig, an Autobahnausfahrten und auf grossen Bahnhöfen, dort, wo sich die Dreh- und Angelpunkte befinden. Dort haben kluge Investoren investiert. Aus der Vogelperspektive sieht man das sehr gut. Immer dann, wenn unser Land bereit war, in die Zukunft zu investieren, ist es ihm gutgegangen; das hat uns letztlich Wohlstand und Arbeit gebracht. Deshalb sind die 6,4 Milliarden Franken, die Ihnen die Kommission beantragt, geradezu ein Muss.

Von den kantonalen Bau- und Verkehrsdirektoren wurden wir in der Vergangenheit im Tagesrhythmus mit Wünschen bombardiert. Ihre Wünsche gingen sogar bis 20 Milliarden Franken. Kollegin Egerszegi hat es angetönt: Nicht alle Wünsche konnten und wollten wir erfüllen. Natürlich haben wir die Betriebskosten nicht auf die letzte Kommastelle ausgelotet, aber das ist auch nicht notwendig. Wenn ich das in meinem Betrieb gemacht hätte, würde ich immer noch mit Karrette und Pickel grosse Erdbewegungen vornehmen, und das mache ich zum Glück nicht mehr.

Kollege Bieri hat eindrücklich darauf hingewiesen: Das von uns vorgeschlagene Modell ist tragbar, sofern wir auch bereit sind, die Finanzmittel bereitzustellen. Wenn wir aber – da komme ich wieder auf Kollege Rechsteiner zu – nicht mit der Kreditkarte unserer Kinder bezahlen wollen, dann müssen wir jetzt sagen, wie unsere Generation das bezahlen will. Darum ist eine Mehrwertsteuererhöhung der richtige Weg. Sie ist nicht unbedingt populär, aber der richtige Weg. Die Bevölkerung kann dann wählen: Wollen wir proppenvolle Züge und chaotische Bedingungen, oder sind wir bereit, 0,5 Rappen für einen Café Doppelcrème mehr zu bezahlen? Denn genau so viel bedeutet eine Mehrwertsteuererhöhung um 0,1 Prozentpunkt: 0,5 Rappen mehr für einen Café Doppelcrème. Das sollte uns das wahrlich wert sein.

Wenn ich mir das Konsumverhalten unserer Jugend vor Augen führe, dann muss ich sagen, dass es geradezu lächerlich ist, hier ordnungspolitisch zu argumentieren; ich weiss, dass das hier und heute in diesem Saal nicht gemacht wird, aber meine Kolleginnen und Kollegen auf der anderen Seite werden das dann genüsslich und ausreichend tun. Ich schaue aber einer Volksabstimmung, die ja dann kommen wird, äusserst gelassen entgegen. Ich freue mich nicht auf viele Volksabstimmungen und auf Kämpfe dieser Art, hier würde ich mich dann aber wirklich freuen.

Ich möchte Sie bitten, einstimmig auf diese Vorlage einzutreten und in der Detailberatung der Kommission, es gibt ja praktisch keine Minderheitsanträge, zuzustimmen, dies nicht zuletzt als Signal für alle weiteren Diskussionen, die in dieser Angelegenheit noch kommen werden.

Janiak Claude (S, BL): Ich votiere als Vertreter eines Kantons, der an einer der beiden Hauptachsen der Verkehrsströme auf Strasse und Schiene liegt und von den vielen Verkehren einerseits profitiert, aber auch viele Nachteile im nationalen Interesse zu ertragen hat. Ich votiere selbstverständlich für Eintreten. Auch im Detail stimme ich den Anträgen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zu. Beim Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ersuche ich Sie, im Hinblick auf den Ausbauschritt 2030 dem von mir übernommenen Antrag meines Kantons, wenigstens vorbereitende Planungsarbeiten bzw. Studien für den dritten Juradurchstich an die Hand zu nehmen, zuzustimmen; ich komme in der Detailberatung auf diesen Minderheitsantrag zurück.

Fabi ist eine gute Sache. Trotzdem seien ein paar kritische Anmerkungen erlaubt. Fabi war so, wie es als Botschaft daherkam, überspitzt gesagt eine SBB-Vorlage: fokussiert auf die West-Ost-Verbindung und fast ausschliesslich auf den Personenverkehr. Der Güterverkehr wird von den SBB – sie werden mir heftig widersprechen, aber ich bleibe dabei –

AB 2012 S 989 / BO 2012 E 989

vielleicht nicht stiefmütterlich, aber sicher nicht als Lieblingskind behandelt. Unsere Kommission hat die Vorlage deutlich verbessert, nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine Gesamtakzeptanz des Gegenvorschlages in möglichst vielen Regionen der Schweiz.

Die zweite kritische Bemerkung betrifft den Umstand, dass die Botschaft bisweilen eine Sicht über unsere Grenzen hinaus vermissen lässt. Das wirkt sich vor allem auf den Stellenwert aus, den sie dem Güterverkehr beimisst. Güterverkehrspolitik ist immer auch unmittelbar mit der Verlagerungspolitik verbunden. Wenn die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs nicht verbessert werden, wird es schwierig, die Ziele der Verlagerungspolitik zu erreichen.

Ich war am vergangenen Freitag zusammen mit Frau Bundesrätin Leuthard an einer Infrastrukturtagung an der ETH Zürich und habe mit Freude zur Kenntnis genommen, dass die Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung bei allen Playern unbestritten ist. Niemand bestreitet ernsthaft ihre Notwendigkeit. Verkehrsverlagerung fängt im besten Fall vor, spätestens aber an den Landesgrenzen an. Als Vertreter eines Grenzkantons, der zusammen



mit dem Kanton Basel-Stadt als erster mit den in die Schweiz gelangenden Gütern konfrontiert wird, ist mir diese Feststellung wichtig.

Meine Ausführungen zu Fabi sind aus diesem Grund immer auf die Verkehrsverlagerung und damit den Güterverkehr fokussiert. Wenn wir uns nicht rechtzeitig darauf einstellen, wie wir auf das erwartete hohe Transportaufkommen im Korridor 24, der Hauptschlagader des europäischen Eisenbahnsystems zwischen den Nordseehäfen und dem Mittelmeer, reagieren wollen, dann werden wir die Pionierrolle, die wir heute mit dem Gotthard-Basistunnel und dem Lötschberg-Basistunnel innehaben, verlieren und jedenfalls am Jura Engpässe haben. Noch wird das bestritten mit dem Hinweis darauf, in Deutschland müssten zuerst die Infrastrukturen bereitgestellt bzw. verbessert werden. Nehmen wir doch einfach zur Kenntnis, dass sich auch dort etwas tut und wir schneller als erwartet reagieren werden müssen.

Unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat beim Güterverkehr erste Verbesserungen vorgenommen, indem sie den Güterverkehr in der Verfassung verankert und Massnahmen zugunsten besserer Trassen für den Güterverkehr beschlossen hat. Das sind für meinen Kanton und mich wichtige und unabdingbare Zeichen. Das hindert mich nicht daran, mit einer gewissen Hartnäckigkeit, die dem einen oder anderen auf den Geist gehen mag, immer wieder auf die national und eben nicht regionalpolitisch begründete Notwendigkeit hinzuweisen, wenigstens zu planen, wie man auf das enorme Transportaufkommen zu reagieren gedenkt – Kollege Jenny hat vorher auch bereits Zahlen erwähnt. Den Kopf in den Sand zu stecken ist keine erfolversprechende Strategie.

Ich habe in der Kommission auf die Vereinbarung zwischen dem UVEK und dem deutschen Verkehrsminister, das sogenannte Lugano-Übereinkommen, hingewiesen. Es ist weiterhin die Grundlage für die Entwicklung des Transitverkehrs und die Güterverlagerung. Die Schweiz hat sich zur Erreichung dieser Ziele, die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs der Neat zu erhöhen, verpflichtet: Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt, durch den Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura. Bis dato lief dieses Projekt unter dem Namen Wisenberg, heute sprechen wir von einem dritten Juradurchstich. Diese Vereinbarung ist durch die Bundesversammlung genehmigt worden und am 2. Juli 1998 durch Notenaustausch in Kraft getreten. Hier sind nicht regionale Partikularinteressen das Thema – der Bundesrat hat nicht mit den Kantonen der Nordwestschweiz eine Vereinbarung abgeschlossen, sondern mit unserem nördlichen Nachbarn Deutschland.

Heute sprechen wir nicht mehr nur von der Achse Basel-Chiasso oder Basel-Brig, sondern von Korridoren – ich habe das bereits vorhin erwähnt –, speziell von Güterkorridoren; diese führen auf der Nord-Süd-Achse von Rotterdam über die Schweiz nach Genua. In diesem Zusammenhang ist das Interreg-Forschungsprojekt "Code 24" aufgelegt worden. Der Name "Code 24" setzt sich aus der EU-Bezeichnung "24" für den Korridor Rotterdam-Genua und dem Kürzel für "corridor development" zusammen. Was hat das für eine Bedeutung? Der Korridor Rotterdam-Genua gilt als Versorgungsrückgrat für Mitteleuropa, dementsprechend kommt ihm eine grosse Bedeutung zu. Der Verlauf des Korridors ist hauptsächlich durch den Rhein als Güterträger geprägt. Die Querung der Schweiz durch den Jura und die Alpen mit "Kurzschluss" zum nächstgelegenen Mittelmeerhafen in Genua folgt den historischen Handelswegen.

Der Korridor stellt aber auch in ökonomischer Hinsicht den kürzesten Link zwischen Nordsee und Mittelmeer dar. Durch den Zusammenschluss der Wirtschaftsräume in Mitteleuropa und Norditalien hat der Korridor ein sehr hohes Potenzial. Er umfasst in einem Raum von 70 Millionen Menschen ein Gütervolumen von 700 Millionen Tonnen, welches zu 50 Prozent mit der Bahn transportiert wird. Die beginnende Neuorganisation der interkontinentalen Containerschifffahrt nach Europa mittels grosser Schiffe hat einen Warenfluss ab Rotterdam via Korridor 24 in Richtung Süden zur Folge, denn die grossen Schiffe können die Mittelmeerhäfen nicht anfahren. Der Warentransport via Genua erfordert einen Umladevorgang in Sizilien und ist dadurch selbst für Norditalien langsamer als via Rotterdam und Korridor 24.

Was sind jetzt die Konsequenzen für die Schweiz? Durch diese Neuorientierung wird der Warenfluss auf der gesamten Achse von Korridor 24 in Zukunft stark anwachsen, insbesondere in der Schweiz wird dadurch die Menge der Transitgüter stark zunehmen. Diese können über die beiden Neat-Achsen geführt werden, mit Schwerpunkt Gotthard. Im Raum Basel wird aber die volle Last der Zunahme spürbar werden, und die Querung des Juras wird zunehmend zum Flaschenhals werden. Es ist das Anliegen meines Kantons und der ganzen Nordwestschweiz, dass wir nicht unvorbereitet in diese Zukunft gehen.

Fabi darf diese Entwicklung nicht ausblenden, und als erster Schritt in diese Richtung sind die Massnahmen gemäss Vorlage 4 Artikel 1 Absatz 2 Litera c zu verstehen: der Kapazitätsausbau Basel Ost, Ergolzthal und die Entflechtung Pratteln. Das hat auch die Kommission so aufgenommen. Wir anerkennen, dass die KVF-SR die Vorlage erheblich verbessert hat und den Stellenwert des Güterverkehrs hervorhebt. Wäre dies nicht geschehen und wäre die Kommission dem Bundesrat gefolgt, wäre der Widerstand bei uns vorprogrammiert



gewesen.

Ich bin selbstverständlich für Eintreten und werde mich dann noch einmal bei dem Minderheitsantrag äussern, den ich gestellt habe.

Stadler Markus (GL, UR): Der Bundesrat hat uns zur Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" einen Gegenvorschlag unterbreitet, was zu begrüßen ist, denn die Volksinitiative enthält Mängel, auf die der Bundesrat hinweist. Die Initiative entzieht der Strasse wesentliche Mittel. Die Strasse spielt gerade im Berggebiet eine wichtige Rolle und ist oft die einzige Möglichkeit für die Erschliessung. Sie ist auch für den Busverkehr, Teil des öffentlichen Verkehrs, Grundlage im eigentlichen Sinne. Die Initiative hat aber auch einen wichtigen Anstoss gegeben.

Die Ansprüche an den Verkehr – sei es bezüglich Strasse, Bahn, Luft oder Wasser – sind riesig, was unter anderem bei Fabi zum Ausdruck kommt: Die Kommission hat nach eingehender Auseinandersetzung mit den verschiedenen Kreisen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz den Verpflichtungskreditbetrag im Entwurf des Bundesrates fast verdoppelt. Wir haben kürzlich erst über den Netzbeschluss befunden und werden uns demnächst über die zweite Strassenröhre am Gotthard unterhalten – der Verkehr ist ein Mammutthema.

Auch wenn man dem öffentlichen Verkehr positiv gegenübersteht und wenn ich auch die Grundhaltung der Kommission unterstütze, so muss doch gleich zu Beginn etwas gesagt werden: Der Satz "Das Wachstum des Verkehrs ist ein Faktum, Punkt" darf nicht mit einem Punkt enden. Solange er es tut, schieben wir nämlich alle anderen Fragen des

AB 2012 S 990 / BO 2012 E 990

öffentlichen Interesses, z. B. Umwelt und Energie, beiseite, blenden wir einen Teil der Wirklichkeit aus, ist unsere Politik nicht nachhaltig. Solange dieser Satz Wirklichkeit ist, müssen wir uns zunehmend fragen, ob wir unsere Angebote und Preise richtig lenken. Wenn wir uns also heute hinter einen grossen Ausbauschnitt im öffentlichen Verkehr stellen, sollte uns gleichzeitig klar sein, dass irgendwo Grenzen dieses Ausbaus bestehen, und zwar Grenzen, das heisst für einige Interessierte Nachteile, die sich, in anderem Lichte betrachtet, im öffentlichen Interesse insgesamt wieder als Vorteile zeigen. Wachstum um jeden Preis ist nicht stimmig, das gilt auch für das Verkehrswachstum.

Mit der Neat hat die Schweiz vor Jahrzehnten eine sehr grosse Investition in die Hand genommen, die aber ihren Wert nur dann wirklich umsetzen kann, wenn sie nicht als System von zwei oder drei Tunnels, sondern als ein nationales und internationales Verkehrssystem verstanden wird. Gewichtige Teile dieses Systems bestehen heute allerdings noch nicht, sind noch nicht einmal geplant. Mit Fabi, insbesondere in der kleineren Fassung der bundesrätlichen Botschaft, geschieht aber auf der Nord-Süd-Achse fast nichts. Fabi bedeutet vor allem Ost-West-Ausbau für den Personenverkehr. Der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse kommt fast nicht vor, Kollege Janiak hat gerade darauf hingewiesen. Auch wenn die Botschaft zum 4-Meter-Korridor bereits angekündigt ist: Dies muss angesichts der Ergebnisse des letzten Verlagerungsberichtes eigentlich erstaunen und zeigt auch, dass unsere Verkehrspolitik nicht nur gradlinig ist, sondern auch enge Kurven dreht – beim Skifahren spricht man von Spitzkehren.

6,4 Milliarden Franken sind viel Geld. Wer vor allem wesentlich mehr als der Bundesrat fordert, muss auch bereit sein, mehr dafür aufzuwenden. Deshalb ist der Antrag der Kommission zu begrüßen, eine echte Finanzierung der notwendigen Aufwendungen vorzusehen und auf eine buchhalterische Prüfung, beispielsweise über einen Hokusfokus via Bilanz, zu verzichten. Das ist an und für sich gut so. Andernfalls könnten leicht Präjudizien für andere Politikbereiche geschaffen werden.

Ich unterstütze die Grundgedanken der Vorlage wie Kapazität vor Zeitgewinn, Strukturertalt bei einem moderaten Ausbau und Förderung der Verlagerungspolitik – soweit man im Zusammenhang mit Fabi überhaupt davon sprechen darf – und bin für Eintreten. Bezüglich des Axentunnels werde ich einen Minderheitsantrag vertreten.

Theiler Georges (RL, LU): Die Infrastrukturen gehören zu den Kernaufgaben des Staates, neben Bildung und Sicherheit. Gute Infrastrukturen sind wesentlich für die Wirtschaft. Schuldenmachen ist schlecht, aber nichtfunktionierende Infrastrukturen zu hinterlassen ist ebenso schlecht. Die nachkommenden Generationen werden an beidem zu nagen haben. Die werden es nicht als sehr nachhaltige Entscheidung empfinden, wenn wir hier jetzt nicht die wichtigen entsprechenden Schritte tun.

Der Bedarf ist für mich ausgewiesen, das haben mir die tagelangen, eindrücklichen Hearings mit Vertretern aus allen Regionen gezeigt. Ich habe mir erlaubt, die einzelnen als dringlich bezeichneten Milliarden zusammenzuzählen, die da zusammengekommen sind: Es waren 26. Insgesamt – Sie wissen es – waren es 42. Alles



kann ja nicht dringlich sein, ich glaube es auch nicht. Aber ich kann mir kaum vorstellen, dass sich alle diese Regionen derart täuschen, dass man mit "drei Komma und etwas" Milliarden den effektiven Bedarf abdecken kann. Ich bin also mit der Kommission überzeugt, dass es etwas mehr braucht.

Wir haben aber ein zentrales Problem: dass wir gleichzeitig mit diesem Investitionsschub, den wir nun machen müssen, noch 9 Milliarden Franken an Schulden aus der Neat-Zeit zurückzahlen müssen, inklusive Zinsen. Das ist eigentlich der Hauptgrund, weshalb wir ein Finanzierungsproblem haben. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer – ich habe damals in der Kommission den Antrag gestellt, dass wir das so machen – dient für mich eigentlich nicht primär den Investitionen, wie es jetzt irgendwie immer kolportiert und dargestellt wird, sondern dem Rückbau dieser 9 Milliarden Franken Schulden. Tun wir es nicht, steigen die Staatsschulden um 9 Milliarden. Das finde ich als Unternehmer, als Vertreter der Wirtschaft, jetzt eigentlich keine gute Idee. Deshalb habe ich dann auch etwas gestaunt nach der Rückfrage an die Kantone, aber auch an die Wirtschaft, wie sie das denn eigentlich finanzieren wollen, wenn der Bedarf ausgewiesen ist und wir gleichzeitig diese Schulden zurückbezahlen müssen. Darauf haben wir eine eindrückliche Antwort erhalten: Es herrschte ein beredtes Schweigen. Niemand hat Vorschläge gemacht, wie man die Frage der Finanzierung lösen soll.

Ich finde es gut, dass wir hier den Mut haben, die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf den Tisch zu legen und dem Volk zu sagen: "Wenn ihr diese zusätzlichen Leistungen wollt, dann müsst ihr sie auch bezahlen."

Die Konsequenzen aus dem Paket sind also für mich schlüssig und richtig. Man darf hier drin aber in Bezug auf den öffentlichen Verkehr schon auch nicht einfach nur in Euphorie verfallen. Man muss doch wissen: Wenn wir in den Zug steigen, sind 50 Prozent der Kosten vom Steuerzahler bereits bezahlt. Es mutet mich schon etwas seltsam an: Wenn moderate Erhöhungen angekündigt werden, wird schon dagegen gewettert. Man kann nicht alles haben; wir können diese 50 Prozent nicht noch auf lange Zeit erhöhen. Es ist also dringend nötig, dass die nutzerseitigen Beiträge beibehalten, wenn nicht erhöht werden. Ich erwarte vom Bundesrat, dass er diese heisse Kartoffel weiterhin in den Händen behält, möglichst geschickt natürlich, und dass er auch nicht davor zurückschreckt, in diesem Bereich weitere Massnahmen zu treffen. Wir können es uns nicht erlauben, den öffentlichen Verkehr noch mit öffentlichen Mitteln ständig zu subventionieren – zusätzlich zu subventionieren, muss man sagen.

Was mich ebenfalls stört, ist die ständige Querfinanzierung des einen Gefässes durch das andere. Das mag in gewissen Bereichen angehen, aber wir können das nicht weiter ausbauen. Hier ist das Ende dessen erreicht, was noch zumutbar ist. Ich bin deshalb froh, dass wir in der Kommission die VCS-Initiative einstimmig zur Ablehnung empfohlen haben, die bei dieser Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene noch viel weiter geht. Die Strasse deckt ihre Kosten zu hundert Prozent. Es wird jetzt noch bis vor das Bundesgericht darüber gestritten, ob es ein paar Prozent mehr oder weniger sind. Ich finde es überflüssig, dass wir beim Schwerverkehr öffentlich über solche Fragen streiten. Man sollte sich da eigentlich einigen können.

Bestimmt ist es so, dass mit dieser Vorlage nun das Mass ausgereizt ist. Ich stehe in engem Kontakt mit den Verkehrsverbänden; man ist natürlich von gewissen Dingen, die wir jetzt da beschliessen, nicht begeistert. Ich kann dahinterstehen, aber ich bitte Sie, Frau Bundesrätin, nun auch diese Fondslösung für die Strasse mit aller Energie vorwärtszutreiben. Ich erwarte zudem von jenen, die jetzt quasi die Einigkeit der KVF beim öffentlichen Verkehr heraufbeschworen haben, dass sie das auch für die Strasse tun, wenn es dann um diese Fondslösung geht. Ich weiss nicht, welche Einigkeit wir dann noch haben. Ich hoffe, dass der Kommissionspräsident, Herr Hêche, dann auch so grosszügig dafür sorgt, alle unter seinem Mantel zu sammeln, was er ja hervorragend gemacht hat; er hat das sogar bei mir fertiggebracht.

Ich wäre dafür gewesen, dass man diese Fragen der Finanzierung der Strasse und der Schiene gleichzeitig behandelt hätte, denn sie haben einen Zusammenhang. Die Strasse hat die gleichen Probleme, auch sie wird Finanzierungsprobleme bekommen. Die Finanzierungsmechanismen bei der Strasse sind ähnlich kompliziert wie jene bei der Schiene. Es wäre sinnvoll gewesen, die Diskussion parallel zu führen. Ich habe einen Antrag gestellt, aber ich war da ein einsamer Rufer in der Wüste. Vielleicht wird der Nationalrat das dann noch aufnehmen. Es wäre gut, Frau Bundesrätin, wenn wir im nächsten Jahr mindestens die Unterlagen und die Fondsideen des Bundesrates bereits auf dem Tisch hätten, sodass der Nationalrat in Kenntnis der Dinge handeln könnte.

AB 2012 S 991 / BO 2012 E 991

Ich erlaube mir noch ein paar Bemerkungen zu Teilfragen: Herr Graber hat bereits auf den Durchgangsbahnhof in Luzern hingewiesen; wir haben diesbezüglich und nicht nur diesbezüglich eine völlig unget(h)eilte Standesstimme. Luzern, das muss man einfach wissen – ich stelle immer wieder fest, dass die meisten das Gefühl haben, das sei einfach eine Bahnhofslösung –, hat immer noch einen der letzten Kopfbahnhöfe in der Schweiz. Andere sagen auch etwas negativ "Sackbahnhöfe". Es gibt Endbahnhöfe, was eine gewisse Logik hat, weil





es dort nicht weitergeht. In Luzern aber geht es immer weiter. Es ist ein wesentlicher Bestandteil, dass wir in Luzern eine Lösung erhalten, welche mit einer Durchmesserlösung den Nord-Süd-Verkehr aufnehmen kann, den Nord-Süd-Verkehr aus dem Raume Basel ins Tessin und nach Mailand oder aus dem Raume Bern über Luzern ins schöne Tessin und nach Mailand.

Für die Zentralschweiz ist das nicht einfach nur ein Regionalproblem. Natürlich brauchen wir in der Region dringend auch mehr Kapazitäten; zurzeit sind diese ausgeschöpft. Es ist aber ebenso wichtig, zur Kenntnis zu nehmen, dass dieses Anliegen eine überregionale Bedeutung hat. Wir sind deshalb froh, dass die Idee dieser Projektierungskredite aufgenommen worden ist, sodass wir sie weiterspinnen können. Es ist für mich eine wichtige Tatsache, dass die Kommission die Flexibilisierung der ganzen Planung für die Zukunft hier in die Vorlage eingebaut hat. Ich danke auch hier für die Unterstützung.

Es geht hier nicht nur um diesen Betrag von 300 Millionen Franken für die Projektierungen, sondern es geht auch darum, dass die Verwaltung, dass der Bundesrat eine gewisse flexible Entscheidungsmöglichkeit hat, welche Projekte wann effektiv zum Tragen kommen. Ich stelle fest, dass das bei der Strasse relativ gut funktioniert. Man hat dort Möglichkeiten, wenn gewisse Projekte ins Stocken kommen, andere Projekte zu bearbeiten. Wer von uns weiss schon, welches Projekt in fünf Jahren wo steht? Kein Mensch kann das sagen. Projekte, die vermeintlich gut laufen, geraten plötzlich bewilligungsmässig ins Stocken. Da braucht es einfach so etwas wie einen Projektrichter, der dann letztendlich in die Projektpipeline kommt, damit man eine gewisse Flexibilität an den Tag legen kann. Ich meine aber, dass in dieses Kapitel auch die Vorfinanzierung hineingehört. Diese hat für mich einen wichtigen Charakter – nicht damit wir die Prioritäten, welche wir hier festgelegt haben, per se infrage stellen, sondern damit wir zusätzliche Möglichkeiten haben, wenn schon jemand bereit ist, Projekte vorzufinanzieren.

Ich möchte mit einer wichtigen Bemerkung zum Schienengüterverkehr schliessen. Ich habe auch verschiedene Vorstösse dazu eingereicht. Herr Janiak, Sie gehen mir nicht auf den Geist, grundsätzlich nicht und in dieser Frage schon gar nicht. Wir haben hier über die Achse eigentlich die gleichen Meinungen. Beim Güterverkehr – das hat jedoch mit dem Nord-Süd-Verkehr allein noch nichts zu tun – geht ganz generell etwas vergessen. Man kann bössartig sagen: Es geht vergessen, weil die Güter nicht zu den Wählerinnen und Wählern gehören und damit in der Priorität immer sehr, sehr weit nach hinten geschoben werden. Aber das ist ein Fehler. Wenn wir den wirtschaftlichen Bedürfnissen, wenn wir der Logistikkette optimal Rechnung tragen wollen, so braucht es einen optimalen Schienengüterverkehr. Dieser muss selbstverständlich durch die Strasse ergänzt werden. Die Strasse leistet schweizweit noch immer den Löwenanteil. Auf der Nord-Süd-Achse ist es gerade umgekehrt, was die Mengen anbelangt. Aber ohne die Strasse geht es nicht, ohne die Schiene geht es auch nicht.

Ich bin froh, dass wir diesen Artikel in der Verfassung eingebaut haben. Ich hätte ihn lieber noch etwas strenger gesehen, wie Sie in der Kommission vielleicht festgestellt haben. Wir haben jetzt eine Lösung drin. Aber ein Verfassungsartikel bringt noch gar nichts. Jetzt müssen natürlich entsprechende Massnahmen kommen. Wir haben uns in der Kommission orientieren lassen, dass jetzt eine Güterverkehrsvorlage in Erarbeitung ist. Wir haben von entsprechenden Berichten Vorabzüge erhalten. Das stimmt mich positiv. Aber ich erwarte schon, dass der Güterverkehr den angemessenen Platz in diesen Vorlagen finden wird.

Ich danke Ihnen für die Ablehnung der VCS-Initiative. Deren Annahme wäre das Schlimmste, was uns passieren könnte, das würde die Streitereien zwischen Strasse und Schiene erst recht wieder entfachen. Ich danke Ihnen – und ich teile da die Meinung von Kollegin Jenny – für die möglichst einstimmige Zustimmung zu dieser Vorlage. Wenn wir sie durchbringen wollen, braucht es am heutigen Tag ein starkes Zeichen.

Fournier Jean-René (CE, VS): Permettez-moi en préambule de féliciter le président pour la chaleureuse réception qu'il nous a donné de vivre hier dans son canton du Tessin. Je tiens par là à remercier les autorités cantonales tessinoises et la population tessinoise pour la qualité de leur accueil.

Comme représentant du canton du Valais, je ne peux que partager le souci du respect de la promotion du fédéralisme exprimé avec force par le président Lombardi et me joindre à son appel au bon sens et à la simplicité dans notre mission d'élaboration des lois. Un merci donc sincère pour ces moments de cordialité et d'amitiés confédérales vécues dans son canton. Je le remercie aussi d'avoir choisi le moyen de transport certainement le moins onéreux, c'est-à-dire l'avion au lieu d'un train spécial pour le retour de la délégation des chambres à Berne.

J'en viens maintenant à l'objet qui nous occupe ce matin, à savoir le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. La Commission des finances a tenu à aborder la problématique très complexe du financement du trafic dans sa totalité. Autrement dit, le financement des projets routiers et celui des projets ferroviaires ont fait l'objet d'une approche commune. Cette démarche est d'autant plus souhaitable que le Parlement ne peut que difficilement faire une appréciation globale des projets relatifs aux transports et procéder



à une évaluation complète des besoins financiers futurs de par l'enchevêtrement des subventions croisées route/rail, mais également de par l'examen séquencé par secteur et dans le temps que nous imposent cette matière et la loi.

La Commission des finances rappelle la nécessité de veiller à une grande transparence dans les dossiers relatifs aux transports, transparence qui seule permettra de fixer un nombre de priorités pour les projets routiers et ferroviaires qui soit idéal tant du point de vue technique que financier. Sur le plan budgétaire, la commission estime que le projet FAIF est judicieux et nécessaire; elle salue notamment la proposition du Conseil fédéral de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire qui servirait à financer des projets d'entretien et d'aménagement et qui permettrait ainsi d'instaurer une concurrence entre les ressources destinées à la maintenance et celles destinées à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission des finances relève tout au plus que l'affectation obligatoire des ressources du fonds aura bien sûr comme conséquence de réduire quelque peu la marge de manoeuvre budgétaire du Parlement. Par contre, elle salue le fait que, malgré les besoins élevés pour le financement futur de l'infrastructure ferroviaire, la Commission des transports et des télécommunications présente une solution de financement qui n'ajourne pas le remboursement des intérêts sur avances faites au fonds pour les grands projets ferroviaires.

La répartition en deux étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, 2025 et 2030, apparaît également comme judicieuse. Une planification au-delà de 2030 paraît si hasardeuse qu'elle en perdrait toute crédibilité et resterait assurément du domaine des promesses qui n'engagent que ceux qui les écoutent.

Enfin, la commission constate également que, contrairement au Conseil fédéral qui ne précise pas dans son message quel article serait concerné par le frein aux dépenses, la Commission des transports et des télécommunications recommande à juste titre que le frein aux dépenses soit appliqué à l'article 57 de la loi fédérale sur les chemins de fer, de même qu'à l'arrêté fédéral allouant des crédits

AB 2012 S 992 / BO 2012 E 992

d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Comme les projets supplémentaires concernant l'infrastructure ont entraîné des surcoûts considérables, la Commission des transports et des télécommunications a tenu compte des besoins financiers supplémentaires importants à moyen terme et a prévu par conséquent les recettes nouvelles nécessaires pour couvrir les coûts attendus.

Du point de vue de la politique budgétaire, la Commission des finances peut donc également soutenir ce projet, car il respecte le principe responsable selon lequel toute nouvelle dépense doit être couverte par de nouvelles recettes ou compensée par de nouvelles réductions de dépenses. Il faut toutefois souligner ici qu'en hypothéquant ainsi des recettes futures, nous limitons du même coup notre marge de manoeuvre à l'avenir. Cette réflexion doit rester dans notre esprit, surtout si l'on considère les besoins clairement décrits par l'Office fédéral des routes, qui s'attend, en outre, à ce que le financement spécial pour l'infrastructure routière ait à faire face au cours des dix à quinze prochaines années à un déficit de l'ordre de 15 milliards de francs.

En conclusion, notre commission considère que le projet qui est présenté est satisfaisant du point de vue budgétaire. Elle souligne également la nécessité de ne pas perdre de vue le défi que représente le financement de l'ensemble des infrastructures de transport à moyen et long terme.

Freitag Pankraz (RL, GL): Ich bin für Eintreten und unterstütze grundsätzlich die Linie der Kommission. Als Nichtmitglied der Kommission möchte ich mich auf ein Thema konzentrieren, nämlich die Finanzierung des direkten Gegenentwurfes. Mit Blick auf die Zukunft hat für mich die Verkehrsinfrastruktur nach dem Bereich Bildung und Forschung die höchste Priorität. Das heisst, die nötigen Mittel sind, soweit tragbar, zur Verfügung zu stellen. Auch ich würde eine analoge, transparente und langfristige Finanzierung im Strassenbereich begrüßen, sie ist ja meines Wissens auch in Erarbeitung.

Bei der Finanzierung gemäss der Botschaft begrüsse ich ausdrücklich den Verzicht auf Änderung der Rückzahlung und Verzinsung für die bisherigen Eisenbahn-Grossprojekte. Das hat auch mit Glaubwürdigkeit gegenüber dem Volk zu tun. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkt ist keine tolle Lösung, aber eine realistische, und wenn das Volk Ja dazu sagt, ist sie auch ordnungspolitisch korrekt.

Ein anderer Teil der Finanzierung macht mir allerdings etwas Sorgen, und zu diesem Teil habe ich Fragen. Der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer soll ja neu auf maximal 3000 Franken beschränkt werden. In meinem Kanton gibt es relativ viele Pendlerinnen und Pendler, die in den Raum Zürich fahren. Sie haben, wenn sie den öffentlichen Verkehr benutzen, meistens Generalabonnements. Ein Generalabonnement zweiter Klasse kostet 3350 Franken, ein Generalabonnement erster Klasse 5350 Franken. Wenn die Vorlage so durchkommt, kann man also ein Generalabonnement zweiter Klasse nicht mehr ganz abziehen, von einem Generalabonnement erster Klasse noch gut die Hälfte. Und wenn nun jemand in einem Gebiet wie meinem,



in einer ländlichen Region, auf das Auto angewiesen ist, wegen unregelmässiger Arbeitszeiten oder insbesondere wegen einer weniger guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, dann heisst das gemäss der Anleitung für die Steuererklärung des Kantons Glarus etwa Folgendes: Pro Arbeitstag sind maximal noch etwa 13 Franken abziehbar.

Zur direkten Bundessteuer: Ich gehe davon aus, dass diverse Kantone dann vermutlich eine neue Regelung übernehmen würden. Aber alleine, wenn man das hier ansieht, bedeutet das, dass dies dann noch für knapp zwanzig Kilometer mit dem Auto reicht oder, mit einer Hin- und Rückfahrt, noch etwa für zehn Kilometer. Es sind dann natürlich sehr viele Menschen, die das betrifft. Gemäss Botschaft soll dieses System dem Bund jährlich etwa 200 Millionen Franken bringen und den Kantonen, weil sie 17 Prozent der Bundessteuer kriegen, auch noch etwa 40 Millionen. Darum habe ich in diesem Zusammenhang zwei Fragen an unsere Frau Verkehrsministerin:

1. Wen, und damit meine ich die Personen und die Regionen, betrifft dieser Abzug konkret und in welcher Art? Dahinter steht meine Befürchtung, es sei insbesondere mein Kanton, mit anderen zusammen, den das betrifft.
2. Kann es bei Einzelfällen, z. B. bei schlechter Verkehrserschliessung oder aus anderen nachgewiesenen Gründen, die Möglichkeit von Ausnahmen vom Maximalabzug geben? Je nach Antwort, das ist meine Überlegung, könnte sich dann insbesondere der Zweitrat noch einmal intensiv mit dieser Thematik beschäftigen.

Luginbühl Werner (BD, BE): Die Kommission schlägt auch meiner Meinung nach eine Lösung vor, die geeignet ist, die Volksinitiative zu bekämpfen. Ich möchte der Kommission für diese grosse Arbeit bestens danken. Allerdings geht die Kommission sicher an die Grenze dessen, was noch verantwortbar ist. Ich werde der Vorlage aber zustimmen, weil damit eben auch wichtige Projekte in meinem Kanton realisiert werden können. Ich stimme auch der Finanzierung zu. Allerdings bin ich der Meinung, dass der entsprechende Vorschlag keine Lösung auf lange Sicht sein kann.

Ich möchte dazu einige grundlegende und auch kritische Bemerkungen machen: Der Botschaft ist zu entnehmen, dass der motorisierte Individualverkehr den öffentlichen Verkehr heute jährlich mit 640 Millionen Franken quersubventioniert. Das ist demokratisch legitimiert, daran gibt es nichts zu rütteln. Trotzdem ist es ein unglaublich hoher Betrag, auch angesichts der Tatsache, dass der Nutzer des Autos sein Rollmaterial selber beschaffen muss. Wir entnehmen der Botschaft weiter, dass die Schienen- und Buskilometer von 2001 bis 2010 um 28 Prozent zugenommen haben. Bis 2030 wird eine weitere Zunahme des Personenverkehrs um 60 Prozent prognostiziert – um 60 Prozent bis 2030. Da stellt sich für mich schon eine erste Frage, mit der sich die Politik befassen muss: Sind diese tatsächlichen, vergangenheitsbezogenen und die prognostizierten Zunahmen ein Naturgesetz? Können und wollen wir diese Entwicklung einfach akzeptieren, ja mit einer grosszügigen Investitions- und Subventionspolitik gar noch fördern? Ich meine nein, ich meine, es braucht Korrekturen. Wir stossen doch zunehmend an Grenzen, es wurde von verschiedenen Votanten gesagt: übervolle Züge, auch auf Strassen von Kleinstädten zunehmend Verkehrsprobleme. Vor allem stossen wir an Grenzen, was die Investitionen und den Unterhalt betrifft.

Auch ich schätze unser ausgezeichnetes System des öffentlichen Verkehrs, ich profitiere auch direkt davon. Trotzdem müssen wir, so meine ich, selbstkritisch feststellen, dass wir mit unserer bisherigen Verkehrspolitik Mobilitätsanreize setzen und die Zersiedelung aktiv fördern. Seit ziemlich genau vierzig Jahren betreiben wir Raumplanung in diesem Land. Die einen meinen, das Raumplanungsgesetz habe kaum etwas gebracht. Ich bin diesem Gesetz gegenüber positiver gestimmt, vor allem, wenn ich mitberücksichtige, was realistischweise mit der Raumplanung möglich war. Für Landverschleiss und Zersiedelung, die heute beklagt werden, ist die Verkehrspolitik mindestens so sehr mitverantwortlich wie die mangelhafte Raumplanung. Eingezont hat man überall, bezüglich Entwicklung ist die Post aber dort abgegangen, wo die Erschliessung gut war. Die anderen Regionen blieben auf ihren Bauzonen sitzen.

Es gibt heute nicht nur doppelt so viele Pendler wie 1970. Wir fahren mit dem Auto auch anderthalbmal so viel wie damals. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir heute einen Kostendeckungsgrad, der unter 50 Prozent liegt. Der Nutzer zahlt also knapp die Hälfte, der Steuerzahler den ganzen Rest. Von Kostenwahrheit und Verursacherprinzip sind wir ungefähr so weit weg wie von einer bemannten Marslandung. Weil unsere Mobilität so billig ist, konsumieren wir sie à gogo, und das gilt für den Autoverkehr wie für den öffentlichen Verkehr.

Ich bin mir natürlich bewusst, dass eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung für unser Land, für unseren Wirtschaftsstandort wichtig sind. Das heisst aber noch nicht automatisch, dass wir bis in alle Zukunft in diesem Ausmass subventionieren können und





subventionieren müssen. Es ist dringend, dass wir die Finanzierung des Verkehrs, des gesamten Verkehrssystems, in den nächsten Jahren umbauen, und zwar in folgende Richtung: Wer Mobilität in Anspruch nimmt, trägt deren Kosten, im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr.

Je nachdem, wann man fährt, zahlt man unterschiedliche Preise. Das hat etwas mit Angebot und Nachfrage zu tun. Ein solches Mobility-Pricing wird in der Botschaft des Bundesrates auf Seite 1666 ebenfalls als geeignetes Instrument bezeichnet. Es sei heute noch nicht umsetzungsreif. Das mag so sein. Aber wenn wir solche Systeme in unserem kleinen, dichtbesiedelten Land nicht rasch weiterentwickeln und zur Umsetzungsreife bringen, dann befürchte ich, dass es zu einem Kollaps kommen könnte und dass unsere Verkehrssysteme unbezahlbar werden.

Noch etwas: Das Parlament hat griffige Massnahmen im Bereich der Raumplanung beschlossen. Ich bin der festen Überzeugung, dass das Schweizervolk entweder das Raumplanungsgesetz, wie wir es vorschlagen, oder die Landschafts-Initiative an der Urne annehmen wird. Ebenso klar ist für mich, dass wir im Kampf gegen den Landverschleiss und gegen die Zersiedelung nur dann erfolgreich sein können, wenn wir die Bemühungen aufseiten der Raumplanung mit einer entsprechenden Verkehrspolitik aktiv unterstützen. In diesem Sinne erachte ich unsere heutige Verkehrsfinanzierung als ein Auslaufmodell, und ich möchte das Departement und den Bundesrat ermuntern, neue, verursachergerechtere und näher an der Kostenwahrheit liegende Systeme rasch zur Umsetzungsreife zu bringen. Ich mache mir keine Illusionen – das wird in der politischen Realisierung kein Spaziergang. Wir alle sind billige Mobilität gewohnt, aber ich bin der festen Überzeugung, dass wir in diese Richtung gehen müssen, und insofern erachte ich den heutigen Entscheid als einen Zwischenschritt.

Keller-Sutter Karin (RL, SG): Im Vorfeld der heutigen Debatte wurde teilweise gesagt, dass mit dieser Vorlage vor allem eine teure "Regionalitis" gepflegt werde, dass mit der Aufstockung der bundesrätlichen Vorlage von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken sozusagen regionale Liebhabereien begehrt würden, deren Bedarf betrieblich und auch betriebswirtschaftlich kaum ausgewiesen sei. Tatsache ist aber vielmehr, dass die ursprüngliche Vorlage, die bundesrätliche Vorlage, etwas Schlagseite hatte. Gerade aus Ostschweizer Sicht musste man feststellen, dass die vorgesehenen Investitionen von 3,5 Milliarden Franken vor allem für die Westschweiz und das Mittelland vorgesehen waren.

Der Bedarf für diese Projekte ist zweifellos ausgewiesen, und ich unterstütze diese ausdrücklich. Wichtige Projekte in der Zentral- und Ostschweiz wie auch im Raum Zürich wurden jedoch nicht berücksichtigt. Bei den wenigen Vorhaben, die in der ursprünglichen Vorlage für die Ostschweiz vorgesehen waren, handelt es sich zudem um alte Versprechen aus früheren Bahnvorlagen, die noch nicht eingelöst worden sind. Das war vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Fabi-Vorlage in einer Volksabstimmung eine Mehrheit bei Volk und Ständen finden muss, etwas dürftig. Eine Vorlage, bei der ein schöner Teil der Schweiz im Wartesaal sitzen bleibt, hätte beim Volk wohl kaum eine Chance. Dass die heutige Vorlage sehr wichtig ist, drückt auch der Titel der Zeitung "Le Temps" aus. "Le Temps" spricht heute von "Le crédit ferroviaire du siècle soumis au Parlement", also von einem Jahrhundertkredit im Bahnausbau. Dass sich alle Landesteile an diesem Jahrhundertkredit beteiligen wollen, scheint legitim zu sein.

Der KVF-SR ist es gelungen, einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der die berechtigten Anliegen aller Landesteile berücksichtigt und damit auch ein sehr guter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative ist. Aus Ostschweizer Sicht möchte ich besonders die Aufnahme des Kapazitätsausbaus zwischen St. Gallen und Chur begrüßen, ein Teilprojekt des Bodensee-Rheintal-Y. Dieses Anliegen wird von den Ostschweizer Kantonen, dem St. Galler Kantonsrat und sämtlichen Gemeinden im Rheintal getragen.

Infrastrukturausbauten sind nicht einfach Liebhaberei, sondern widerspiegeln die Wirtschaftskraft einer Region oder auch deren Potenzial. So wurde beispielsweise die Ostschweiz vor einiger Zeit aufgeschreckt, als die Planer des Bundes ihre Raumplanung vorstellten, die auf wenigen Ballungsräumen – Zürich, Basel, das Bassin lémanique – basierte. Die Ostschweiz figurierte unter "ferner liefen". Dass solche Karten politisch sind, zeigte sich daran, dass nach der Vernehmlassung Bern nach Protesten zur Grossagglomeration aufgewertet wurde. Wir alle wissen, dass drei von vier Menschen in diesem Land heute in städtischen Agglomerationen leben, ob wir das wollen oder nicht. Die Schweiz wächst zu einer Grossagglomeration zusammen; Werner Luginbühl hat etwas darauf hingewiesen. Dabei ist es entscheidend, dass die sogenannten regionalen Zentren auch an die grossen Ballungsräume angebunden bleiben, dass eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung ermöglicht wird und dass damit auch die Arbeitsplätze in diesen Regionen gehalten werden. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in diesem Sinne nie wertfrei, sie widerspiegeln die wirtschaftliche, die politische und auch die gesellschaftliche Bedeutung einer Region.

Ich erinnere daran, dass es zum Beispiel während der Hochblüte der Stickerei im 19. Jahrhundert zwischen St. Gallen und Paris eine direkte Zugverbindung gab, das ist immerhin etwas; die Frau Bundesrätin muss



keine Angst haben, Paul Rechsteiner und ich werden heute keinen entsprechenden Antrag stellen. Man hat sich damals sogar überlegt, den Rheinfluss zu begradigen, um über den Rhein einen direkten Zugang zum Meer zu haben. Das wurde damals geprüft.

Aus Ostschweizer Sicht bietet das Alpenrheintal ein wirtschaftliches Potenzial, das lange nicht auf dem Radar der nationalen und, dies gilt es einzuräumen, auch nicht der kantonalen Behörden war. Die Grenze zum Osten war auch eine mentale Grenze. Tatsache ist jedoch, dass das Rheintal, beide Seiten des Rheins gerechnet, 2011 ein Exportvolumen aufweist, das höher ist als jenes von Zürich. Die frühere Randregion hat sich dank der Personenfreizügigkeit in den letzten Jahren zu einer für die Schweiz wichtigen länderübergreifenden Wirtschaftsregion entwickelt. Die Verflechtungen im Raum Oberschwaben, Allgäu, Richtung Rheintal und Vorarlberg haben mit den bilateralen Verträgen deutlich zugenommen.

Das zeigt sich auch beim Volumen auf der Strasse: Im nationalen Vergleich sticht gemäss Astra hervor, dass die Nord-Süd-Verbindung sowie alle Nationalstrassen zwischen dem Mittelland und der Romandie ein geringeres durchschnittliches Verkehrsaufkommen aufweisen. Der Modal Split könnte also hier durch entsprechende Investitionen deutlich verbessert werden.

Die ständerätliche Kommission hat sich von diesen Fakten überzeugen lassen: Der Kapazitätsausbau zwischen St. Gallen und Chur ist damit eine wichtige Investition. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein hat übrigens letzte Woche kommuniziert, dass sie trotz knapper Finanzen in die S-Bahn Buchs-Feldkirch 45 Millionen Euro investieren wird. Hier ist es natürlich dann interessant, auch die Investitionen von heute in diesem Gesamtkontext zu sehen.

Noch ein Wort zur Finanzierung: Die Kommission schlägt vor, dass die in Fabi enthaltenen zusätzlichen Ausbauten über die Mehrwertsteuer finanziert werden sollen. Wie einigen Vorrednern geht es auch mir so, dass mir das nicht restlos sympathisch ist. Die Mehrwertsteuer soll nicht zur einfachen Beute für sämtliche Anliegen in diesem Staat werden. Ich stimme aber dieser Lösung trotzdem zu, dies zum einen, weil dieses Mehrwertsteuer-Promille gemessen am Mehrwert, den wir mit den Infrastrukturvorhaben für unser Land erreichen, verhältnismässig und vertretbar ist. Zum andern wird ja auch das Volk darüber befinden und sagen können, ob es bereit ist, diese Leistung für den öffentlichen Verkehr zu erbringen.

Gestern stand in der "NZZ", dass auch bürgerliche Politiker ihre finanzpolitische Zurückhaltung ablegen würden, wenn es um Infrastrukturinvestitionen gehe. Mit diesem Vorwurf

AB 2012 S 994 / BO 2012 E 994

kann ich gut leben, denn mir geht es auch darum, finanzpolitische Prioritäten zu setzen. Es gibt doch einen klaren Unterschied zwischen Konsumausgaben und Investitionsausgaben. Ich bin deshalb auch etwas enttäuscht von den Verlautbarungen, die man aus Wirtschaftskreisen hört und die von Unverständnis im Hinblick auf die Aufstockung des Fabi-Kredits von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken geprägt sind: Gerade die Wirtschaft, unsere KMU, ist auf tragfähige Infrastrukturen in diesem Land angewiesen, um auch das Arbeitskräftepotenzial entwickeln zu können. Wir werden ja gerade auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung auf Talente angewiesen sein.

Es ist auch davon auszugehen, dass die Bevölkerung in unserem Land auf 9 Millionen anwachsen wird. Gemessen an dieser Entwicklung sind die ursprünglich vorgesehenen Investitionen zu gering.

Die Zinsbedingungen sind jetzt günstig, um die nötigen, sinnvollen und für den Standort Schweiz profitablen Investitionen anzupacken. Das müsste auch die Wirtschaft so sehen. Wenn wir jedoch zum erweiterten Paket Ja sagen, müssen wir auch zur Finanzierung Ja sagen. Reine Ausbauversprechen ohne Finanzierung dürfen wir unserer Bevölkerung nicht mehr zumuten.

Ich danke abschliessend der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen für das ausgewogene Paket. Ich bin sicher, dass die Bevölkerung, gerade auch in der Ostschweiz, diesem nun zustimmen wird. Ich wünsche mir, dass der Ständerat – wie das der Kommissionspräsident, Claude Hêche, am Anfang der Debatte gesagt hat – dieses Paket deutlich stützt und damit auch gegenüber dem Nationalrat und gegenüber der Bevölkerung ein unmissverständliches Signal aussendet.

Engler Stefan (CE, GR): Auch ich halte den direkten Gegenentwurf des Bundesrates als Gegenkonzept zur VCS-Initiative für überzeugend. Er schafft nämlich für die Eisenbahnen mehr Verlässlichkeit als die VCS-Initiative, und mehr Verlässlichkeit ist gut für den gesamten öffentlichen Verkehr, für die Bahnunternehmungen, für die Städte und Kantone und letztlich auch für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs.

In der öffentlichen Diskussion und auch jetzt in der Eintretensdebatte standen vor allem die Anzahl und die Auswahl der Infrastrukturausbauten im Vordergrund. Ich möchte die Aufmerksamkeit auf andere Themen der Vorlage lenken. Ich tue dies auch als Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn und damit als



Stimme der schweizerischen Privatbahnen.

Schaue ich mich im Ausland etwas um, etwa in Italien, in Frankreich, in England oder auch in Spanien, so stelle ich fest, dass auch in diesen Ländern vor allem die Fernverkehrslinien sehr gut ausgebaut sind. Meist kommt dort auch modernes und komfortables Rollmaterial zum Einsatz. Sobald es dann aber in die Fläche geht, ist das Bahnangebot in den Regionen stark ausgedünnt, wenn nicht sogar im Bestand gefährdet. Wenn Sie durch Italien fahren wollen, so können Sie von Zürich über Bellinzona nach Mailand und bis nach Rom und Neapel schnell mit modernem Rollmaterial verkehren. Versuchen Sie das aber beispielsweise einmal zwischen Mailand und Tirano zu tun!

Wollen wir also in unserem Land den sehr hohen Standard im öffentlichen Verkehr erhalten, so müssen wir verhindern, dass es bei uns zu ähnlichen Verhältnissen kommt. Wir dürfen uns keine Ausdünnung in den ländlichen Regionen zugunsten einer Durchoptimierung des Fernverkehrs leisten. Diese Gefahr besteht indirekt, wenn mit dem neuen Infrastrukturausbau, hinter dem ich gut stehen kann und mit dem hohe Investitionsfolgekosten verbunden sind, ein Ausbau des Regionalverkehrsangebotes einhergeht, dieses aber nicht finanziert ist. Das ist meine Sorge, nicht die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Meine Sorge ist, wie wir den Verkehr, welcher über diese Infrastruktur abgewickelt wird, finanzieren wollen.

Das Eisenbahnsystem wickelt sich in einem einfachen Dreieck ab: Man baut die Infrastruktur aus, erhöht und verbessert das Angebot, und man beschafft sich das dafür notwendige Rollmaterial. So funktioniert die Eisenbahn. Am Schluss geht es darum, auch den Betrieb des Verkehrs zu finanzieren. Herr Kollege Stadler, die Grenzen des Ausbaus sind dort erreicht, wo wir nicht mehr in der Lage sind, das Verkehrsangebot zu finanzieren.

Herr Kollege Janiak hat schon Recht, wenn er sagt, es handle sich im Wesentlichen um eine SBB-Vorlage. Das kann ich aber auch gut nachvollziehen; es ist in Anbetracht der Bedeutung der SBB für den öffentlichen Verkehr Schweiz auch gerechtfertigt. Die SBB erweisen insofern dem öffentlichen Verkehr Schweiz, so meine ich, aber keinen guten Dienst, als sie, wie in der "NZZ" von gestern nachzulesen war, beim Regionalverkehr eine Kostendeckung von 40 bis 60 Prozent verlangen. Eigentlich müsste man dort wissen, dass die Rentabilität keine statische Betrachtung zulässt, sind doch die langfristigen Investitionen, vor allem in das Rollmaterial, für den jeweiligen Kostendeckungsgrad massgebend.

Ich bin froh um das Bekenntnis des Bundesrates und auch der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in Artikel 48a Ziffern 4 und 5 des Eisenbahngesetzes, wonach der Ausbau der Infrastruktur nicht nur dem Regionalverkehr generell, sondern auch der Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen dienen soll. Dasselbe gilt auch für das Bekenntnis zum Substanzerhalt, welcher auch der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden zugutekommen soll.

Meine Frage an Frau Bundesrätin Leuthard ist die folgende: Teilen Sie die Auffassung, wonach der Ausbau der Infrastruktur zwingend mit einem Wachstum der Abgeltungsmittel für den Regionalverkehr verknüpft werden muss? Es sei denn, man beabsichtige, auf bestehende Angebote in Zukunft verzichten zu wollen. Ich lade alle Kolleginnen und Kollegen, die jetzt für den Ausbau plädiert haben, ein, dann auch hinzustehen, wenn es darum geht, die Mittel für den Regionalverkehr sicherzustellen.

Der Druck auf die Ertragskraft der Bahnunternehmungen erhöht sich zunehmend, auch aufgrund der beabsichtigten Trassenpreiserhöhung um 300 Millionen Franken ab 2017. Wir können nämlich nicht davon ausgehen, dass wir diese 300 Millionen Franken tel quel an die Benutzenden weitergeben können. Das würde dann zu einer Verschlechterung der Ertragssituation der Bahnunternehmungen führen, würde die Eigenwirtschaftlichkeit verschlechtern und damit den Abgeltungsbedarf erhöhen.

Fazit: Die Konsequenzen des Ausbaus der Infrastruktur für den Betrieb und für den Verkehr dürfen wir nicht aus den Augen verlieren. Das macht mir schon gewisse Sorgen. Ich sehe als Folge der Ausbauten einen erheblichen Druck auf die Transportunternehmungen zukommen, wenn man das heutige Verkehrsangebot – das ist für die Reisenden ja entscheidend – aufrechterhalten will.

Die Finanzierung der Infrastruktur mit Ausnahme der Publikumsanlagen soll in Zukunft neu durch den Bund erfolgen, auch für die Privatbahnen – darüber könnten wir eigentlich froh sein. Es gibt einen Minderheitsantrag, der ein anderes Konzept vorsieht. Die Kantone würden also in Zukunft von der Finanzierung entlastet. So, wie jede Medaille zwei Seiten hat, ist die Kehrseite die, dass die Kantone damit auch die Möglichkeit verlieren, bei den Prioritäten des Ausbaus mitzuentcheiden. Ich bin der vorberatenden Kommission sehr dankbar, dass sie den Miteinbezug der Kantone und der Bahnunternehmungen bei den Planungen deutlich verstärkt hat.

Zum Schluss noch zwei Fragen: Die erste betrifft die neugeschaffene gesetzliche Grundlage, wonach der Bund in der Zukunft gewährte Darlehen in Eigenkapital umwandeln können soll. Das bedeutet, dass im Rahmen einer Kapitalerhöhung die Möglichkeit besteht, Eigenkapital zu bilden, und sich der Bund ganz neue Beteiligungsverhältnisse bei diesen Bahnunternehmungen verschaffen könnte. Meine Frage ist folgende: Be-



absichtigt der Bund, in Zukunft bei den Privatbahnen Infrastruktur und Verkehr auseinanderzureissen, indem jeweils in Zukunft gesonderte Gesellschaften für den einen und für den anderen Bereich verantwortlich sein

AB 2012 S 995 / BO 2012 E 995

sollen, etwa nach dem Modell der Matterhorn-Gotthard-Bahn, welche bereits über eine Infrastruktur AG oder eine Verkehrs AG verfügt? Da interessiert mich, was die Absicht des Bundes ist.

Meine zweite Frage betrifft ein Thema, über das wir schon einmal gesprochen haben: den Autoverlad am Lötschberg, an der Furka oder beim Vereinatunnel. Mir geht es darum, in Erfahrung zu bringen, ob die Einrichtungen des Autoverlads zur Eisenbahninfrastruktur gehören. Als wir diese in den Netzbeschluss für die Nationalstrassen verpacken wollten, haben wir gesagt, es sei systemfremd, diese Einrichtungen als "Nationalstrasse" zu bezeichnen. Ich habe das verstanden. Nun geht es aber darum, im Eisenbahngesetz zu definieren, ob sie ein Teil der Eisenbahninfrastruktur sind. Wenn dem so ist, müsste man das auch sagen. Ich ersuche Sie deshalb, im Hinblick auf die Beratung im Nationalrat zu überprüfen, ob die Bestimmungen betreffend die Ziele und den Umfang der Infrastruktur angepasst werden müssen. Keine Lösung wäre es wahrscheinlich, die Anlagen für den Autoverlad und das dafür benötigte Rollmaterial, das in einem geschlossenen System benutzt wird, einfach den Bahnunternehmungen und/oder den Kantonen zu überlassen. Für mich wäre die Konsequenz eigentlich die, dass diese Anlagen einen Teil der nationalen Verkehrsinfrastruktur darstellen. Ich bitte Sie darum, das zu prüfen und es in der zweiten Phase gegebenenfalls in das Gesetz aufzunehmen.

Das sind die zwei Fragen, die ich zu dieser ausgesprochen guten Vorlage noch stellen wollte. Selbstverständlich unterstütze ich den Antrag auf Eintreten.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich danke für die einlässliche Eintretensdebatte, welche auch der Kommission gedient und ihr viel Rückhalt gegeben hat. Ich möchte mich meinerseits bei Ihnen, den Mitgliedern der Kommission, bedanken, auch wenn Sie von der Verwaltung zwölf Zusatzberichte verlangt haben. Sie haben sich wirklich seriös und intensiv mit der Vorlage befasst. Der Beschluss ist einstimmig ausgefallen.

Erlauben Sie mir, in meinen Ausführungen auf die Kernpunkte aus Sicht des Bundesrates, auf die Ausgewogenheit der Vorlage, auf Chancen und vielleicht auch auf gewisse Gefahren hinzuweisen. Selbstverständlich werde ich auch auf die Fragen eingehen.

Die heutige Debatte, wie auch die Beschäftigung mit der Vorlage in der Kommission, hat zweifellos gezeigt, dass bei den Bahninfrastrukturen Handlungsbedarf ausgewiesen ist. Obwohl der Bund heute fast 8,5 Milliarden Franken im Jahr für den Verkehr ausgibt, davon rund 5,5 Milliarden für den öffentlichen Verkehr, reichen die Mittel nicht aus. Es sind Ausbauwünsche im Umfang von 42 Milliarden Franken vorhanden – das wurde von Ihnen gesagt. Sie selber haben das von den Kantonen eindrücklich erfahren. Sie haben im Infrastrukturbericht des Bundesrates gesehen, dass uns nebst dem Ausbau auch der Unterhalt Sorgen macht. Sie erinnern sich an den Netzaudit der SBB, den wir veranlasst haben und der zutage gefördert hat, dass wir das Netz in den vergangenen Jahren zwar schon kräftig ausgebaut, aber die Kosten für den Unterhalt des bestehenden Netzes nicht sauber nachgeführt haben. Der Netzaudit hat pro Jahr einen Bedarf zwischen 500 und 850 Millionen Franken für die Behebung der Mängel beim Unterhalt zutage gefördert. Die Situation ist die, dass es in vielen Zügen keine freien Sitzplätze mehr gibt. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, wenn die Prognosen betreffend die Mobilitätszunahme bei Personen- und Güterverkehr – das, was gemäss Bundesamt für Statistik und unseren Experten in den nächsten Jahren zahlenmässig passieren wird – auch nur zur Hälfte eintreffen.

Wir müssen nun zweifellos überlegen, wie wir heute Ausbau und Unterhalt mit dem Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum mit einem sauberem Finanzierungssystem in Einklang bringen können. Das Parlament hat schon 2009 im Rahmen der ZEB-Beratung und auch im Hinblick darauf, dass der FinöV-Fonds ja befristet konzipiert ist und ausläuft, den Bundesrat beauftragt, eine Folgevorlage zum künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur zu studieren. Diese Vorlage konzipiert somit nicht lediglich die VCS-Initiative bzw. den direkten Gegenvorschlag dazu, sondern eben auch all diese bekannten Herausforderungen bei der Finanzierung der Zukunft.

Es wurde gesagt, dass die VCS-Initiative Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die heute dem Strassenverkehr zugutekommen, künftig für die Bahninfrastruktur verwenden will. Damit würden die bestehenden Probleme bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs lediglich vordergründig gelöst; das Loch, das sich auch in der Strassenkasse bereits unbestrittenermassen auftut, würde sich verlagern, und die Probleme würden sich von der Schiene auf die Strasse verschieben. Somit würden erneut Strasse und Schiene gegeneinander ausgespielt, was in einer Gesamtverkehrsoptik wirklich unangebracht, ja schädlich ist. Ich bin sehr froh, dass auch Ihre Kommission die Volksinitiative klar zur Ablehnung empfiehlt, und wir sind auch froh, dass mit diesem Gegenvorschlag eine sehr tragfähige, zukunftsweisende Antwort gefunden wurde.

Das Kernelement der Vorlage des Bundesrates ist nicht der Ausbauschritt, ist nicht die Frage, wie viele Milliar-



den Franken es sein dürfen. In dieser Diskussion hatte man das Gefühl, das sei der Kern der Vorlage, aber das trifft selbstverständlich nicht zu. Der Kern dieser Vorlage ist der Bahninfrastrukturfonds. Zum ersten Mal in der Geschichte der Schweiz werden wir mit einem Fonds unbefristet Unterhalt, Betrieb und Ausbauten transparent in Ausbausritten finanzieren. Das ist weltweit einmalig, kein Land hat das bisher umgesetzt. Wir werden auch darum beneidet, weil wir mit dieser Lösung eben nicht den jährlichen Budgetrestriktionen unterliegen, sondern eine rechtssichere, nachhaltige, stabile Finanzierung vorschlagen, die auch Planungssicherheit für die Kantone und für die Bahnunternehmen bedeutet.

Ein zweiter Teil ist Step. Wir mussten diese Ausbauwünsche im Umfang von 42 Milliarden Franken – ich rede nicht von Unterhalt, nur von Ausbau – irgendwie etappieren. Jedes Projekt, jedes Anliegen eines Kantons ist berechtigt. Wir bestreiten den Bedarf und die Notwendigkeit dieser Ausbauschritte nicht, aber sie müssen in eine Planung einfließen. Herr Ständerat Janiak, auch wenn uns die Nord-Süd-Achse wichtig ist, die Überlast des Personenverkehrs bis 2030 ist auf der Ost-West-Tangente. Dort haben wir nachgewiesenermassen fehlende Sitzplätze, insbesondere in den Spitzenstunden. Deshalb hat der Bundesrat den Fokus klar darauf gelegt und insbesondere den Arc lémanique als grösstes Nadelöhr im Personenverkehr bis 2030 identifiziert. Ein zweites Problem sind die Kapazitätsengpässe. Auch sie sind geografisch klar zugeteilt, und das ist unbestritten. Und wir haben Bahnhöfe, die den Kapazitäten und der prognostizierten Nachfrage nicht zu genügen vermögen. Das Bundesamt für Verkehr hat diese 42 Milliarden also aufgrund von statistischen und nachgewiesenen Prioritäten zugeteilt.

Der Bundesrat hatte in der Fabi-Vorlage auch den Ausbau auf 6 Milliarden Franken geprüft, und Sie haben diesen Ausbau so übernommen. Wir hatten ihn verworfen, weil die Finanzierung nicht gesichert war und weil der Bundesrat dafür keine Steuererhöhung beantragen wollte. Ich möchte Ihrer Kommission trotzdem danken: Sie hat das aufgenommen, aber immerhin mit einem Finanzierungsvorschlag. Darüber bin ich sehr froh, denn bauen kann man nur das, was bezahlt ist. Wir beharren auf diesem Prinzip, auch im Bereiche der Infrastrukturen, und ich werde deshalb darauf zurückkommen. Die Kernelemente von Fabi, der Bahninfrastrukturfonds und das Programm Step, sind somit wichtig, auch für die Planung.

Ich möchte noch kurz zu bedenken geben, welche Entwicklung diese Vorlage gemacht hat. Als ich sie vorstellte, erhielt ich eine Rekordmenge von E-Mails und Bürgerbriefen, weil der Bundesrat vorgeschlagen hatte, den Mehraufwand von 900 Millionen Franken aus mehr Mitteln des Bundes und der Nutzerfinanzierung, insbesondere aus der Pendlerpauschale, zu finanzieren. Heute stelle ich fest, dass diese Mehrfinanzierung, die der Bundesrat vorgeschlagen hat, kein Thema mehr ist. Man ist bereit, sogar noch mehr Geld

AB 2012 S 996 / BO 2012 E 996

zu verlangen – schön! Ich bin gespannt, ob Sie das durchhalten, und ich bin dann auch gespannt, ob Sie bei der Strasse dasselbe tun. Dort haben wir ja genau die gleiche Situation.

Aufgrund der Vernehmlassung erhöht der Bund seinen Beitrag um 100 Millionen Franken pro Jahr. Diese allgemeinen Bundesmittel sollen entsprechend der Teuerung für Bahnbaukosten gemäss Bahnteuerungsindex und dem Wirtschaftswachstum gemäss dem realen Bruttoinlandsprodukt indexiert werden, damit der Fonds liquide wird. Wir haben die Kantone um 100 Millionen Franken entlastet; auch das ist ein Ergebnis der Vernehmlassung. Wir haben beim Fahrkostenabzug auch korrigiert und den Maximalbetrag von 3000 Franken eingeführt.

Die Mitfinanzierung mit Mitteln der Strasse war ja im FinöV-Fonds auch einmal begrenzt. Ich muss das immer wieder betonen: Es war damals die Vorstellung des Gesetzgebers, dass auch die Strassenmittel wieder anderweitig verfügbar sind, wenn der FinöV-Fonds ausläuft. Wir sichern das jetzt. Aber wir haben mindestens die Gelder aus der Mineralölsteuer in der Vorlage befristet, bis eben die FinöV-Bevorschussung zurückbezahlt ist; das wird etwa im Jahr 2030 der Fall sein. Dann werden wenigstens diese Gelder wieder der Strasse zur Verfügung stehen. Diese Korrekturen waren in der Kommission unbestritten. Ich bin auch froh darüber, weil damit schon eine ziemlich grosse Hürde genommen ist; insbesondere auch für die Strassenverbände und für die Kantone sind diese Signale wichtig.

Auch betreffend Abstimmung mit der Strassenfinanzierung noch ein Wort an die Ständeräte, die sich dazu geäußert haben: Wir sind auftragsgemäss daran, in Kürze im Bundesrat diese Strassenlösung zu diskutieren. Auch hier geht es um einen eigenen Fonds für die Strasse oder um eine andere geeignete Form, damit wir eben hier eine adäquate, systemgleiche Finanzierungslösung auch für die Strasse beraten können.

Ich stimme auch Herrn Ständerat Luginbühl zu: Die Infrastrukturpolitik, diese massiven Investitionen werden erneut Land verbrauchen; das ist selbstverständlich ein Thema. Wir haben im Raumordnungskonzept die bessere Abstimmung zwischen Siedlungspolitik und Verkehrspolitik beschlossen. Sie werden im Rahmen der zweiten Etappe der RPG-Revision, die wir Ihnen – hoffentlich nach dem Gewinn der RPG-Abstimmung – vor-



legen werden, genau diese Abstimmung, diese Koordination noch verstärken, zusammen mit den Kantonen. Das ist heute eigentlich unbestritten.

Mit der verursachergerechteren Finanzierung ist das Mobility-Pricing gemeint. Wir haben auch hier vom Parlament den Auftrag, in dieser Legislatur ein Konzept vorzuprüfen und es Ihnen mindestens in Berichtsform zuzustellen; das ist eine Megaübung. Wir widmen uns aber dieser Aufgabe und werden Ihnen, wahrscheinlich in Kürze, auch diese Erläuterungen zur Diskussion vorlegen können, zumindest auf Ebene der Kommission. Nochmals zur Fabi-Vorlage selber, das heisst zur Frage, weshalb sich der Bundesrat im ersten Ausbauschnitt mit 3,5 Milliarden Franken begnügt hat: Ich nenne Ihnen nochmals die Prioritäten. Wir haben bis 2025 noch die Gelder aus der Neat; sie fliessen bis zu diesem Zeitpunkt. Wir haben die Gelder aus den HGV-Projekten, die auch etwa bis 2025 fliessen, und wir haben die Gelder aus der ZEB-Planung, die ebenfalls etwa bis 2025 fliessen. Wenn man diese Beträge zusammenzählt, dann sieht man, dass wir bis 2025 schon gewaltige Investitionen in die Bahn zu realisieren haben. All Ihre Anliegen und die Priorisierungen bestreiten wir nicht. Ich verstehe Ihre Haltung als Ständeräte sehr gut. Sie werden uns hoffentlich bei der Abstimmung beistehen. Sie werden dann aus einer kantonalen Optik selbstverständlich sagen: Wenn die Verteilung in der ersten Phase breiter ist, schafft das Akzeptanz. Dann können Sie sich besser vor Ihre Bevölkerung hinstellen und sagen: Es ist auch aus regionaler Sicht ausgewogen.

Ich bitte Sie, trotzdem noch ein paar Elemente zu bedenken: Das muss dann auch noch jemand bauen können. Wir haben grosses Wachstum im Bausektor; es gibt gewaltige Investitionen, welche die Bauunternehmen tätigen müssen, und ich hoffe eben, dass es vor allem schweizerische Bauunternehmen mit schweizerischen Angestellten sein werden, die das dann auch bauen können.

Ein weiteres Thema ist die Mehrwertsteuer. Ich bin froh, dass Sie unter allen Finanzierungsmitteln, die geprüft wurden, wenigstens die Mehrwertsteuer gewählt haben. Sie ist sicher das Instrument, das am verträglichsten ist. Herr Ständerat Rechsteiner, auf der Rückzahlung der Schulden muss schon auch der Staat bestehen. Schulden, auch wenn es staatliche Schulden sind, lösen sich nicht einfach in Luft auf. Es ginge ja noch, wenn man die Bevorschussung nochmals verschieben würde, aber wenn man die Schulden nicht zurückzahlen würde – da bin ich auch froh um das Votum von Herrn Ständerat Theiler –, dann würden in der Bundeskasse einfach 9 Milliarden Franken fehlen, was auch die Nettoverschuldung des Bundes um 11 Prozent ansteigen lassen würde. Das kann uns also schon nicht gleich sein. Ich bin deshalb sehr froh, dass die Kommission diese Variante verworfen hat.

Aus Sicht des Bundesrates ist die Mehrwertsteuer tatsächlich etwas, was überall ein bisschen berücksichtigt wird. Wir haben von Ihnen Vorlagen und auch Volksinitiativen zur Familienbesteuerung, die Ausfälle geben werden; zur Gegenfinanzierung steht die Mehrwertsteuer im Vordergrund. Wir haben im Bereich der Sozialversicherungen – Sie haben das von Kollege Berset gehört – bei der AHV ab 2020 Finanzierungsprobleme. Natürlich steht auch dort die Mehrwertsteuer im Vordergrund. Wir müssen einfach die Steuerlast, die Steuerquote im Auge behalten. Insofern hat der Bundesrat immer eine breite Sicht über die gesamte Steuerlast und über die gesamte Entwicklung, wie der Staat seine Investitionen tätigt.

Alle sprechen auch von stärkerer Nutzerfinanzierung. Einverstanden, aber gleichzeitig haben wir heute wieder Streichungsanträge, doch nicht zu den Pendlerpauschalen, die man nicht zu sehr angreifen will. Das geht nicht auf, wenn man von stärkerer Nutzerfinanzierung spricht.

Man muss sich auch bewusst sein, dass die Investitionen, die wir jetzt tätigen – wahrscheinlich sogar in einem höheren Ausmass als ursprünglich vorgesehen –, für die Bahnunternehmen höhere Betriebskosten, höhere Investitionen in Rollmaterial, Logistik usw. nach sich ziehen. Man wird das Ergebnis dann natürlich auch bei den Billettkosten sehen. Herr Ständerat Engler hat aus Sicht der Privatbahnen zu Recht darauf hingewiesen: Wachstum bei den Infrastrukturen ist gut, aber es führt auch zu Wachstum bei allen Bahnunternehmen, die es umsetzen müssen. Die Infrastrukturen wollen wir dann ja nutzen, wir wollen mehr Personen und Güter befördern können. Das bedingt vonseiten der Bahnunternehmen mehr Mittel. Sonst gibt es, wenn man die Kosten schlussendlich nicht auf die Nutzerinnen und Nutzer umlegen kann, sinkende Erträge.

Wenn Sie jetzt bereit sind, viel mehr zu investieren, erwarte ich von Ihnen auch, dass Sie hinstehen, wenn die Abonnements- und Billettpreise im öffentlichen Verkehr steigen, und sagen: Wer A sagt, muss auch B sagen. Denn dies wird sich als Konsequenz von mehr Investitionen verstärken. Es ist mir einfach wichtig, dass Sie diesen Zusammenhang erkennen und dass Sie dazu ebenso klar Ja sagen. Es ist für die Akzeptanz in der Bevölkerung und für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs wichtig, dass wir sagen, dass der Ausbau der Leistungen nicht gratis zu haben ist. Wenn man einen Ausbau will – ich unterstütze das sehr –, muss er auch ein Preisticket haben, das wird die Folge sein. Der Ertrag aus der Mehrwertsteuer ist nur der kleinere Teil von dem, was schlussendlich 2025 oder 2030 resultieren wird.

Wenn Sie die Mehrwertsteuer erhöhen und auch die Planungen für den zweiten Ausbauschnitt an die Hand



nehmen, ist dies sinnvoll, es ist aber auch ein Präjudiz für die Realisierung des zweiten Ausbauschnittes. Dort kommen dann noch die grossen Tunnelprojekte und der Tiefbau zum Tragen. Das ist alles legitim. Es heisst aber auch, dass der zweite Ausbauschnitt dann rund 8 Milliarden Franken kosten wird.

AB 2012 S 997 / BO 2012 E 997

Ich habe gestaunt, dass das niemand gesagt hat. Ich denke aber, dass man ehrlich und transparent sein und dies auch sagen muss. Mit diesem Artikel, mit dem, was jetzt projiziert wird, weckt man Erwartungen, und niemand wird dann sagen: "Wir projektieren nur, und es wird nicht realisiert." Es gibt immer zeitliche Verschiebungen, das ist klar. Aber mit diesem Ansatz präjudiziert man selbstverständlich auch den zweiten Ausbauschnitt, der einen Mitteleinsatz in grosser Höhe bedeutet, weil der Zimmerbergtunnel, der Brüttener Tunnel, der Chestenbergstunnel usw. darunterfallen; das ist korrekt.

Es gehört zu diesem Beschluss, dass man dann auch die Mittel massiv erhöht. Verkehrlich ist es unbestritten, es geht an sich nur immer um das Tempo des Ausbaus und um die Folgen. Die Frage ist: Was ist für diejenigen, die das zu finanzieren haben, verkraftbar?

Ich bin froh, dass die Kommission hier nicht zu sehr unter "Regionalität" litt; das Problem ist wirklich gut gelöst. Was in Lausanne gebaut wird, bringt auch ein besseres Angebot zwischen Zürich und Winterthur. Es geht um die Linien, um die verkehrlichen Auswirkungen; die sind schlussendlich entscheidend. Wenn die Perrons in Lausanne verlängert werden, dann können eben zwischen Genf und St. Gallen 400 Meter lange Doppelstockzüge fahren. Hinter der Idee des Bundesrates und hinter seiner Priorisierung steht konzeptionell gesehen eben, dass Investitionen an einen Ort gewaltige Auswirkungen auf die ganzen Strecken im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr haben.

Ich komme noch zu einzelnen Fragen. Zuerst zur Frage von Herrn Freitag zu den Fahrkostenabzügen: Wie gesagt haben wir das im Rahmen der Auswertung der Vernehmlassung nochmals mit der Steuerverwaltung durchgerechnet. Die Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3000 Franken hat effektiv zur Folge, dass von dieser Lösung nur 22 Prozent der Steuerpflichtigen betroffen sind. In vielen Kantonen – die Zahl aus dem Kanton Glarus kenne ich nicht – ist ein grosser Teil der Bevölkerung von der Bundessteuerpflicht befreit. Rund ein Drittel der gesamten Bevölkerung bezahlt ja keine Bundessteuer. Es hängt sehr von der Struktur und vom Einkommensniveau ab. Im Kanton Glarus dürfte ein grosser Teil der Bevölkerung von der Bundessteuer befreit sein. Wir haben beim Fahrkostenabzug ausgerechnet – die Kommission hat diese Unterlagen auch studiert –, was das für ein verheiratetes Paar bedeutet, bei dem beide etwas verdienen und bisher beide 6000 Franken in Abzug bringen konnten. Bei einem Bruttoeinkommen von 80 000 Franken wären es pro Jahr 59 Franken mehr, bei einem Bruttoeinkommen von 120 000 Franken wären es 152 Franken. Es ist von der Höhe des Bruttoeinkommens abhängig und vom Weg, den man zurückzulegen hat.

Selbstverständlich können diejenigen, die ein Generalabonnement erster Klasse haben, nicht den vollen Betrag abziehen. Das ist aber auch nicht das Ziel der Vorlage. Diejenigen, die lange Pendlerstrecken zurücklegen, werden von der Pauschalierung sicher mehr betroffen sein als diejenigen, die kurze Strecken zurücklegen. Wenn die Benutzung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich und man auf das Auto angewiesen ist, darf man die Kosten für das Auto schon heute abziehen; wo die Benutzung des öffentlichen Verkehrs möglich und zumutbar ist, gilt schon heute der auf den öffentlichen Verkehr beschränkte Abzug. An diesem Grundprinzip ändert sich somit nichts. Wie das im Einzelfall umgesetzt wird, ob es bei der Bemessung von Härtefällen zu Ausnahmen kommen kann, kann ich nicht sagen; das ist dann primär im Ermessen der Eidgenössischen Steuerverwaltung und Gegenstand der Verordnung. Wir schliessen es nicht aus, zumal dies bei der Frage, ob es einen zumutbaren Anschluss an den öffentlichen Verkehr gibt oder ob man auf das Auto angewiesen ist, im Einzelfall schon heute die Praxis ist. Damit wird sich die Eidgenössische Steuerverwaltung sicher befassen.

Nochmals: Es betrifft die Kantone nicht, sie sind weiterhin frei, wie sie die Abzüge für Pendler- und Berufskosten regeln wollen. Es betrifft nur die Bundessteuer.

Bei der Frage von Herrn Engler ist es wichtig, Folgendes zu sehen: Hinsichtlich der Grundfrage, die Sie bezüglich der Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb und bezüglich der integrierten Bahn aufwerfen, haben wir den Auftrag erhalten, einen Bericht vorzulegen. Dieser wird im Frühling publiziert werden. Die Expertengruppe Paul Blumenthal, die Sie sicher kennen, kümmert sich um diese Frage. Ich kann das Ergebnis nicht vorwegnehmen; der Bericht wird im Frühling zur Diskussion vorgelegt, dann wird hier über den Grundsatz entschieden werden.

Der Bund hat im Übrigen nicht vor, sich bei den Privatbahnen noch weiter zu beteiligen. Ich glaube, die Privatbahnen haben eine starke regionale Verankerung und Identität, was für die Akzeptanz wichtig ist. Deshalb glaube ich nicht, dass man ein solches Erfolgsmodell ohne Not ändern sollte.

Zu Ihrer zweiten Frage betreffend Autoverlad: Die Anlagen des Autoverlads gehören nicht zur Bahninfrastruktur.



tur. Das ist so, und meines Erachtens bleibt es auch so. Ich hoffe, damit Ihre Frage beantwortet zu haben. Noch etwas zum regionalen Personenverkehr: Er schlägt auf Stufe Bund im Jahr mit rund 1,6 Milliarden Franken zu Buche. Er ist nicht im Ansatz umstritten, aber er kostet viel. Das Bestellprinzip ist wohl nicht das beste. Die Systematik müssen wir mit den Kantonen anschauen, zumal auch die Kantone, die ja die Hälfte bezahlen müssen, zunehmend in Bedrängnis geraten. Im Rahmen der Aufgabenverzichtplanung und aufgrund der Forderung der Räte, der Bund solle eine Milliarde Franken im Jahr sparen, haben wir den Regionalverkehr erneut zur Diskussion gestellt, aber nur jene Linien, die Kostendeckungsgrade unter 50 Prozent haben. Dies geschah nicht mit dem Antrag, diese Linien zu streichen, sondern mit dem Antrag zu überlegen, wie man den Service anders, intelligenter als mit dem heutigen Bestellsystem und mit dem heutigen Angebot der Bahn, aufrechterhalten kann. Da sind wir gespannt auf die Entwicklung.

Es gibt in der Schweiz zig Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 10 Prozent. Das müssen wir schon mit den Kantonen diskutieren. Was kann und soll man aufrechterhalten? Wo ist ein Service für eine Region, gerade auch beim Güterverkehr, im Winter von entscheidender Bedeutung? Das wird weiterhin untersucht, aber nicht mit dem Ziel, den Service abzubauen, sondern mit dem Ziel, ihn anders zu organisieren. Ein Beispiel ist das Bestellsystem beim regionalen Personenverkehr, wo die Bahnunternehmen eigentlich nur umsetzen, was bestellt wird, und keinen Franken daran verdienen. Da gibt es mit Blick auf die Zukunft Verbesserungspotenzial. Voilà, ich glaube, somit habe ich die meisten Ihrer Fragen beantwortet. Vielleicht zum Schluss noch eines: Wenn die Schweiz in die Bahninfrastruktur investiert, investiert sie zweifellos an einem extrem wichtigen Ort. Auch in den Rankings zur Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes ist die Infrastruktur immer dabei. Insofern begreife ich selber die Wirtschaftsverbände auch nicht. Denn nur schon gemäss dem WEF-Ranking betreffend die Wettbewerbsfähigkeit ist die Infrastruktur ein immenser Standortvorteil für die Schweiz. Es ist ja auch das Anliegen des Bundesrates, hier bei der Bahn, bei den Stromnetzen generell moderne, leistungsfähige Infrastrukturen aufzuweisen.

Ich bin aber auch mit Herrn Stadler einverstanden: Die Grenzen des Ausbaus zeichnen sich ab. Man kann die Schweiz nicht unbeschränkt zubetonieren. Hier ist ein gutes Verhältnis zu finden und sind die heutigen Infrastrukturen vielleicht auch besser auszunutzen, denn sie sind, gemessen an einem 24-Stunden-Betrieb, nur zu etwa einem Drittel ausgelastet. Diese Gedanken müssen wir uns auch machen: investieren, um die Kapazitäten sicherzustellen, aber gleichzeitig das Bestehende besser nutzen. Das ist auch eine Aufgabe, der wir uns stellen müssen, denn die Kosten sind schon immens. Auch im europäischen Vergleich investiert die Schweiz hier massiv. Wir stehen dazu, aber das Ganze hat seine Grenzen der Belastung für die Bevölkerung und für die Wirtschaft.

AB 2012 S 998 / BO 2012 E 998

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" **1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire "pour les transports publics"**

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je me permets d'intervenir au sujet de l'article 1 alinéas 1 et 2. J'aimerais simplement indiquer que l'article 1 alinéa 1 constate la validité de l'initiative. Je rappelle qu'une initiative populaire est valable lorsqu'elle respecte le principe de l'unité de forme, celui de l'unité de matière et les règles impératives du droit international. Dans le cas présent, la validité n'est pas contestée. S'agissant de l'article 1 alinéa 2, il contient le texte de l'initiative et ne peut pas être modifié.





Angenommen – Adopté

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Über Artikel 2 werden wir erst entscheiden, wenn der Gegenentwurf bereinigt ist.

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr")

2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire "pour les transports publics")

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 81a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Egerszegi-Obrist, Bieri, Jenny, Rechsteiner Paul)

Abs. 1

... Strasse und Wasser in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Art. 81a

Proposition de la majorité

Al. 1

... route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils prennent en compte les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Egerszegi-Obrist, Bieri, Jenny, Rechsteiner Paul)

Al. 1

... route et voie navigable soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils prennent en compte les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure.



Hêche Claude (S, JU), pour la commission: La formulation du nouvel article 81a de la Constitution, reprise dans son principe de l'initiative populaire "pour les transports publics", prévoit pour la première fois un mandat constitutionnel concret en vue de l'instauration d'un système suisse de transports publics exemplaire.

De l'avis même du Conseil fédéral, si ce mandat est explicitement attribué à la Confédération et aux cantons, il ne modifie pas la répartition des compétences dans le secteur des transports. La nouvelle disposition est avant tout pragmatique puisqu'elle invite plutôt la Confédération et les cantons à garantir des capacités et une offre de prestations suffisante de transports publics. D'autre part, le texte de l'initiative populaire mentionne de manière explicite "le transfert du trafic des marchandises de la route au rail" comme une partie intégrante du système de transports publics.

Toutefois, le nouvel article 81a proposé dans le contre-projet du Conseil fédéral ne fait pas allusion au transfert modal. Car, si le Conseil fédéral approuve la revendication de placer le fret ferroviaire au sein d'un système cohérent d'objectifs de politique des transports, il juge qu'un mandat constitutionnel n'est pas nécessaire à cet effet et il privilégie d'autres solutions pour promouvoir le fret ferroviaire. Par exemple, le Conseil fédéral rappelle que le Parlement l'a chargé, en référence à la motion CTT-CE 10.3881, "Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire", adoptée par les deux chambres, de présenter une conception globale d'encouragement du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire national. L'élaboration d'un message est en cours, et l'envoi du projet en consultation est prévu pour le début de l'année 2013.

Néanmoins, soucieuse de promouvoir le transfert du trafic marchandises au moyen d'une base légale forte, la majorité de la commission vous invite à soutenir une formulation de compromis de l'article 81a, dans laquelle il est demandé à la Confédération et aux cantons de prendre en compte "les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure".

Par ailleurs, un débat a eu lieu en commission concernant la notion de "transports publics", et une discussion particulière a porté sur les installations à câbles transportant des personnes. Une minorité de la commission, dont le porte-parole s'exprimera dans quelques instants, juge que les installations à câbles n'ont qu'une importance relative dans le trafic régional voyageurs et marchandises et qu'il est inutile de faire figurer ce moyen de transport dans le mandat constitutionnel de la Confédération et des cantons visant à assurer "une offre de prestations suffisante de transports publics ... dans toutes les régions du pays".

A contrario, la majorité de la commission est d'avis que dans un pays alpin comme le nôtre les installations à câbles jouissent d'une longue tradition et qu'elles jouent également un rôle capital pour le tourisme. A ce titre, ces installations font partie de notre système de transports publics, aux côtés du rail, de la route et des voies navigables.

Par conséquent, à l'alinéa 1 de l'article 81a, la commission vous invite à soutenir, par 7 voix contre 5 et 1 abstention, la proposition de la majorité.

AB 2012 S 999 / BO 2012 E 999

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Sie sehen in der Fahne, dass die Mehrheit der Kommission zur Schiene, Strasse und zum Wasser noch die Forderung nach Seilbahnen in allen Landesgegenden hinzugefügt hat. Unbestrittenermassen sind die Seilbahnen ein wichtiger Teil der Personenbeförderung, vor allem auch in touristischen Gebieten. Weil sie diesen Stellenwert haben, gibt es auch ein spezielles Seilbahngesetz. Sie sind auch speziell im entsprechenden Artikel in der Bundesverfassung verankert.

Aber der Minderheit geht es zu weit zu fordern, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot von Seilbahnen in allen Landesgegenden sorgen sollen. Wenn ich meine Gegend betrachte, kann ich Ihnen sagen: Das wird nicht einfach sein, im Reusstal, Limmattal, im Tal der Aare, im Rheintal für ein ausreichendes Angebot an Seilbahnen zu sorgen.

Deshalb bitte ich Sie, der Minderheit zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich kann mich ganz dem Votum von Frau Egerszegi und damit der Minderheit anschliessen. Ich glaube, das mit den Seilbahnen ist in dieser Formulierung bei der Umsetzung tatsächlich problematisch. Nur wenige haben Erschliessungsfunktionen, und wir befürchten natürlich auch, dass bei dieser Formulierung zahlreiche Abgeltungsforderungen von touristischen Seilbahnbetreibern kommen, was an sich nicht beabsichtigt ist.

Beiden Anträgen ist aber auch gemeinsam, dass man den Schienengüterverkehr auf Verfassungsstufe speziell betonen möchte. Wir halten diese Nennung jedoch für unnötig, denn damit ändert sich an der bestehenden Interessenwahrung und an der finanziellen Unterstützung für den Güterverkehr nichts. Es ist mehr eine symbolische Geste nach aussen, dass man dem Güterverkehr einen höheren Stellenwert einräumt.





Deshalb kann ich mich hier der Minderheit anschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 10 Stimmen

Art. 85 Abs. 2; 87a; 130 Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 85 al. 2; 87a; 130 al. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 196

Antrag der Kommission

Ziff. 3 Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ziff. 14 Abs. 4

Zur Sicherung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hebt der Bundesrat die Steuersätze nach Artikel 25 des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009 über die Mehrwertsteuer vom 1. Januar 2018 an um 0,1 Prozentpunkt an; im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2030.

Ziff. 14 Abs. 5

Der Ertrag aus der Anhebung nach Absatz 4 wird vollumfänglich dem Fonds nach Artikel 87a zugewiesen.

Art. 196

Proposition de la commission

Ch. 3 al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ch. 14 al. 4

Pour garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral relève, à partir du 1er janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2030 au plus tard, pour autant que le délai visé à l'alinéa 1 soit prolongé, de 0,1 point les taux visés à l'article 25 de la loi fédérale du 12 juin 2009 régissant la taxe sur la valeur ajoutée.

Ch. 14 al. 5

Le produit du relèvement prévu à l'alinéa 4 est entièrement affecté au fonds visé à l'article 87a.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Nous vous proposons de relever le taux de TVA de 0,1 pour cent, soit de 1 pour mille. Un montant annuel d'environ 300 millions de francs supplémentaires sera ainsi disponible pour le financement de l'infrastructure ferroviaire.

Cette ressource complémentaire est nécessaire pour le financement des deux premières étapes du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire à long terme tel que proposé par notre commission.

Bien entendu, notre commission a examiné d'autres moyens d'augmenter les ressources des fonds; différents collègues sont intervenus à cet effet. Mais elle a en particulier souhaité connaître les possibilités d'agir sur la question du remboursement des avances consenties par la Confédération au fonds FTP et qui s'élèvent aujourd'hui à près de 9 milliards de francs. Diverses variantes semblaient imaginables: abandon ou étalement du remboursement, abandon ou réduction des intérêts dus sur ces avances. Pour des questions à la fois de principe et en raison des incidences sur les finances de la Confédération, notre commission a estimé que ces variantes ne devaient pas être retenues. En particulier, nous ne souhaitons pas qu'un tel choix entraîne des réductions budgétaires dans d'autres domaines du ménage de la Confédération. Certes, le recours à la TVA peut également s'exposer à des objections, lesquelles sont d'ailleurs rappelées en ces termes dans le message du Conseil fédéral: "Le fait que la TVA soit un des principaux vecteurs de recettes pour les finances fédérales ordinaires et qu'elle soit en premier lieu destinée à financer les besoins de base est un des principaux éléments s'opposant à son relèvement. Il convient donc d'éviter toute nouvelle affectation obligatoire, d'autant



plus que la taxe sur la valeur ajoutée contribue déjà à couvrir les besoins de financement croissants des assurances sociales."

Vous conviendrez avec moi que cette argumentation ne constitue pas un obstacle insurmontable. L'importance de la mobilité s'est progressivement imposée comme un facteur essentiel de notre prospérité et il n'y a dès lors rien de choquant à attribuer les infrastructures de transport aux besoins de base de notre société.

D'autre part, le relèvement de quatre pour mille de TVA en faveur des assurances sociales est limité à fin 2017. Il ne s'agira donc pas d'augmenter à nouveau le taux de TVA, mais d'utiliser un de ces quatre pour mille en faveur des infrastructures ferroviaires. Enfin, ce choix répond également à une exigence de transparence.

Nous souhaitons que notre pays soit doté d'un système de transports performant. Or, un tel choix a évidemment son coût et il est normal que ce dernier se traduise par une contribution de la TVA, plutôt que par un artifice quelconque qui viendrait, d'une manière ou d'une autre, pénaliser d'autres secteurs d'activité.

Dès lors, notre commission vous propose, par 11 voix contre 0 et 2 abstentions, d'accepter le recours à un pour mille de TVA supplémentaire pour alimenter le FIF, entre 2018 et 2030.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie werden verstehen, dass ich hier zunächst einmal am Entwurf des Bundesrates festhalten muss. Es ist kein unüberwindbares Hindernis, das sehe ich auch so, aber das Hindernis sind die beiden Räte und die Volksabstimmung. Im Moment bleibt der Bundesrat auf der sicheren Seite und schaut einmal zu, wie der Nationalrat sich hierzu äussert.

Deshalb bitte ich um eine Abstimmung zu diesem Absatz.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 36 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 1 Stimme

AB 2012 S 1000 / BO 2012 E 1000

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

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 Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I; ch. II introduction

Proposition de la commission





Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Schmid Martin

Unverändert

Ch. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Schmid Martin

Inchangé

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Même si la commission, à l'unanimité, a décidé de suivre le Conseil fédéral, il me semblait utile de donner un certain nombre de précisions. Donc je me permets directement d'intervenir en premier, considérant qu'une proposition Schmid Martin vient d'être déposée.

Afin de financer à l'avenir l'exploitation, la maintenance et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, il est important de rappeler que le Conseil fédéral prévoit dans son projet d'exploiter de nouvelles ressources pour le FAIF parmi lesquelles, Madame la conseillère fédérale Leuthard l'a rappelé tout à l'heure, une augmentation de la participation des utilisateurs et des bénéficiaires à hauteur de 200 millions de francs. En effet, considérant que les pendulaires sont les premiers à profiter de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, notamment du fait de la forte demande aux heures de pointe, une contribution supplémentaire de leur part se justifie, selon le Conseil fédéral. Pour ce faire et compte tenu, et j'insiste là-dessus, des résultats de la procédure de consultation, le Conseil fédéral propose dans le cadre de son message – parce qu'il y a eu une importante évolution – un plafonnement à 3000 francs, montant très proche du prix de l'abonnement général CFF, de la déduction des frais de transport dans la déclaration d'impôt. A noter que cette modification n'est prévue que pour l'impôt fédéral direct.

La solution du Conseil fédéral a le mérite de générer les quelque 200 millions de francs souhaités en ne touchant que les pendulaires dont les coûts de transport entre le domicile et le lieu de travail dépassent 3000 francs, soit à ce jour, Madame Leuthard l'a également indiqué tout à l'heure, environ 22 pour cent des contribuables. Plus particulièrement, s'agissant de la charge supplémentaire par contribuable – et j'aimerais aussi citer quelques chiffres de l'examen qui a été mené par l'office fédéral concerné –, un couple marié bénéficiant de revenus bruts annuels de 120 000 francs verra sa facture d'impôt augmenter d'environ 150 francs; pour le même revenu, une personne célibataire paiera quant à elle 66 francs de plus.

Le projet du Conseil fédéral aura donc des effets limités sur la grande majorité des personnes concernées. Mais surtout, il épargnera près de 80 pour cent des contribuables. Un plafonnement à 3000 francs de la déduction des frais de transport serait notamment sans conséquences sur les pendulaires réalisant de courtes distances et pourrait inciter une partie au moins des autres à privilégier à l'avenir les transports publics. D'un point de vue fiscal, elle permettrait de mettre sur un pied d'égalité les transports publics et le transport individuel motorisé, sachant que les défalcations des pendulaires automobilistes sont aujourd'hui nettement – on pourrait même dire très nettement – plus élevées que celles des pendulaires usant des transports publics.

Je comprends cette sensibilité des régions périphériques, étant moi-même aussi directement concerné. Cependant, dans la perspective d'une vision d'ensemble et de la nécessité de déposer un projet qui soit le plus cohérent possible et qui, encore une fois, mérite le soutien le plus unanime possible de notre chambre, je vous invite, au nom de la commission unanime, à rejeter la proposition Schmid Martin.

Schmid Martin (RL, GR): Ich anerkenne, dass sich Bundesrat und Kommission intensiv mit der Frage auseinandergesetzt haben, wie in Zukunft der Abzug der Fahrkosten geregelt werden soll. Trotzdem befriedigt mich das Ergebnis, das jetzt hier auf dem Tisch liegt, nicht. Ich bitte Sie deshalb, eine Differenz zum Entwurf des Bundesrates zu schaffen, damit sich die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nochmals eingehend mit dieser Frage beschäftigen kann.



Es wurde, auch beim Eintreten, zu Recht darauf hingewiesen, dass es auch um die Frage der Finanzierbarkeit all der von uns jetzt schon fast beschlossenen Wünsche geht. Ich anerkenne auch, dass man verschiedenste Finanzierungsträger gesucht hat. Man kann mir aber nicht unterstellen, ich würde mit meinem Antrag etwas gegen die Finanzierung tun. Ich erinnere Sie daran, dass wir zusammen in diesem Rat gerade Artikel 87a beschlossen haben, dass wir vor einigen Minuten gerade die Zweckbindung von 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen genehmigt haben und dass damit die Finanzierung für die Eisenbahnprojekte eigentlich gesichert ist. Es steht in diesem Passus, den wir alle angenommen haben, dass diese 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer zur Verfügung stehen. Sie können mir jetzt also nicht vorwerfen, dass das Finanzierungskonzept über den Haufen geworfen würde, wenn Sie meinem Antrag zustimmen würden. Das Einzige, das Sie natürlich vorbringen können, ist, dass im Bundeshaushalt im Rahmen der Ausgaben dann eine Priorisierung vorgenommen werden muss. Diese wird zugunsten der Bahn vorgenommen, wenn meinem Antrag stattgegeben wird.

Warum wehre ich mich dagegen, dass eine andere Lösung getroffen wird? Das Grundproblem liegt darin, dass der Abzug der Pendlerkosten jetzt für sämtliche Arbeitnehmer beschränkt wird und nicht nur für jene Arbeitnehmer, welche die Möglichkeit haben, die Bahn zu benützen. Nicht weil Bündnerinnen und Bündner heute auf der Tribüne sitzen, wähle ich ein Beispiel aus meinem Kanton, in dem es eben verschiedenste Orte gibt, die keine Bahnanbindung haben. Dort muss man notwendigerweise mit dem Auto zur Arbeit fahren, wenn der Arbeitsplatz nicht am Wohnort gelegen ist.

AB 2012 S 1001 / BO 2012 E 1001

Das ist in vielen ländlichen Gebieten innerhalb der Schweiz eine Realität.

Frau Bundesrätin Leuthard hat gesagt, es seien nur sehr wenige betroffen. Ich möchte Ihnen einfach ein Beispiel nennen: Wenn heute jemand von Splügen, meinem Heimatort, nach Chur pendelt, hat er pro Tag hundert Kilometer zu fahren. Er kann heute Fahrkosten von 15 000 Franken abziehen, dann bezahlt er keine Bundessteuer mehr. Das ist richtig. Weil man heute so hohe Abzüge hat, werden in diesen Gebieten viele Leute entlastet. Sie haben aber auch effektiv Kosten. Sie haben keine Möglichkeit – und da fängt mein Problem an –, auf einen anderen Verkehrsträger auszuweichen, der mit dieser Vorlage verbessert wird.

Ich anerkenne, dass die Bahninfrastruktur wesentlich verbessert wird: Wir stellen der Bevölkerung zusätzliche Leistungen zur Verfügung, und sie ist deshalb bereit, diese auch über die Mehrwertsteuer solidarisch mitzufinanzieren. Ich frage mich einfach: Ist es richtig, dass auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind und für die das Auto notwendig ist, noch mitzahlen müssen?

Ich habe in der kurzen Zeit keinen Antrag formulieren können, der so lautet, dass man den Abzug der Pendler, welche die Möglichkeit der Bahnbenutzung haben, auf 3000 Franken beschränkt. Dann hätten wir eine Finanzierung, welche eben auch denen zugutekommt, welche die Bahn benutzen können. Wir wären insoweit also kongruent. Dieser Vorschlag ist nicht so formuliert, dass ich ihn Ihnen schon heute präsentieren könnte; es ist mir aber ein Anliegen, dass man in der nationalrätlichen Kommission dieses Thema noch einmal aufnimmt und schaut, ob es nicht eine andere Lösung gibt.

Eine ganz andere Frage – das ist eine Variante, die ich hier als ehemaliger Finanzdirektor ins Spiel bringe – wäre die, ob man die Abzüge bei den Berufskosten nicht generell pauschalieren sollte. Mir fehlt hier eine auch aus steuerrechtlicher Sicht systematische Begründung, warum nur gerade die Fahrkosten begrenzt werden, während man die übrigen Aufwendungen auch in Zukunft in vollem Umfang abziehen kann. Das Folgende steht, darauf möchte ich hinweisen, im Gesetz über die direkte Bundessteuer, und zwar in Artikel 26 Absatz 1 Litera c – auch weiterhin, es wird nichts geändert -: "Die übrigen für die Ausübung des Berufes erforderlichen Kosten" können abgezogen werden. Ist das ein System, das überzeugt, auch aus steuerrechtlicher Sicht?

Wir machen jetzt mit der Botschaft über die Finanzierung der Eisenbahn auch noch Steuerrechtspolitik. Das finde ich keine gute Lösung. Da sollte der Zweitrat nochmals über die Bücher gehen können. Ich möchte auch nicht infrage stellen, dass wir das Geld zur Verfügung stellen müssen, das ist nicht meine Absicht. Meine Absicht geht einfach dahin, dass diejenigen, welche von dieser Vorlage profitieren, eben auch mehr bezahlen. Herr Luginbühl hat ja darauf hingewiesen, dass höchstwahrscheinlich auch der Kostendeckungsgrad seitens der Nutzer erhöht werden müsse; das ist auch meine Meinung. Wenn man die Möglichkeit hat, das Angebot zu nutzen, muss man eben auch bereit sein, mehr dafür zu bezahlen. Ich glaube, wir sollten dort ansetzen, das wäre systematisch gesehen der richtige Ansatz.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag, beim geltenden Recht zu bleiben, stattzugeben, damit die nationalrätliche Kommission auch im Lichte derjenigen, die überhaupt nicht auf die Bahn ausweichen können, eine andere Lösung suchen kann.



Janiak Claude (S, BL): Ich möchte Sie bitten, den Antrag Schmid Martin abzulehnen. Ich glaube, in der jetzigen Phase müssen wir keine Differenz schaffen. Der Zweirat kann dann diskutieren, wie er will. Wir müssen jetzt einfach einen Entscheid treffen.

Etwas ist schon festzustellen: In der Botschaft steht relativ wenig zu diesem Thema, und ich bin deshalb gespannt, was Frau Bundesrätin Leuthard dann noch sagen wird. Auf den Seiten 1680 und 1699 gibt es zu diesem Thema ein paar Ausführungen, aber nicht sehr viele. Doch mir scheint wichtig zu sein, dass das ja nicht eine rein steuerrechtliche Frage ist, sondern man das eben auch mit anderen Aspekten begründen kann. Herr Kollege Luginbühl hat das gemacht, und Frau Bundesrätin Leuthard hat es auch gemacht. Wenn wir explizit sagen, was die Zielsetzung ist, wenn wir das rechtfertigen, eben auch mit ausserfiskalischen Zielsetzungen, wenn wir sagen, was wir wollen, dann ist das sehr wohl möglich. Ich bitte Sie deshalb, hier der Kommission zu folgen.

Berberat Didier (S, NE): Pour ma part, je suis aussi opposé à la proposition Schmid Martin, dans la mesure où la personne qui parcourrait 200 kilomètres en voiture par jour pourrait déduire des dizaines de milliers de francs par année dans sa déclaration d'impôt, ce qui paraît vraiment contre-productif par rapport à ce que l'on souhaite pour l'utilisation des transports publics.

J'aimerais poser une question à la commission, puis au Conseil fédéral: pourquoi en reste-t-on à ces 3000 francs? Bien entendu, il faut assurer le financement du projet et il est clair que de ce point de vue l'on ne peut pas faire de cadeaux fiscaux. Certaines personnes dans ma région, qui souhaitent continuer à y vivre, doivent aller travailler très loin, que ce soit à Lausanne, à Genève ou à Berne. Pour elles, ce n'est pas un choix, mais une obligation. Ce qui me paraîtrait normal, c'est que l'on puisse au moins déduire des impôts le prix de l'abonnement général deuxième classe – on ne le demande pas pour l'abonnement général première classe, parce que c'est un plus que l'on se paie si on le souhaite –, dans la mesure où ce genre de dépenses fait partie des frais d'acquisition du revenu. Il paraîtrait en tout cas normal que le prix de cet abonnement puisse être déduit dans la déclaration d'impôt.

Or, après avoir consulté le site Internet des CFF, on constate qu'à partir du 9 décembre 2012, l'abonnement général première classe coûtera 5800 francs et l'abonnement général deuxième classe, 3550 francs. Comme je ne fais pas partie de la commission, je n'ai pas pu déposer de proposition à ce sujet, mais je pense que le Conseil national et sa commission pourront peut-être revoir cette question. Il me paraîtrait en tout cas logique que l'on mette un plafond au niveau du prix annuel de l'abonnement général deuxième classe, ce qui permettrait aux personnes qui se déplacent en transports publics de ne pas faire de perte au niveau fiscal. Je crois que ce serait une solution judicieuse étant donné que l'on souhaite que les gens utilisent de plus en plus souvent les transports publics par rapport aux transports privés.

Stadler Markus (GL, UR): Ich bin in dieser Frage in der Zwickmühle zwischen ökologischen und regionalpolitischen Anliegen. Ich habe in der Kommission einen Antrag gestellt, ihn dann aber wieder zurückgezogen, ganz klar auch mit der Erwartung, dass uns der Bundesrat im Zusammenhang mit der Motion Maissen 11.3927, "Strategie des Bundes für die Berggebiete und ländlichen Räume", generell aufzeigen wird, wie er sich die Zukunft der ländlichen Räume und der Berggebiete vorstellt.

Die zentrale Frage bei der Mobilität im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz ist eigentlich: Wer will, und wer muss? Diese Unterscheidung zu machen ist nicht ganz einfach. Im Berggebiet ist es schon so, dass für gewisse Berufe ein gewisser Zwang besteht, auswärts Arbeit zu suchen, und sich eigentlich die Frage stellt: Pendeln – meistens dann weit pendeln – oder auswandern? Das ist für uns ein Problem. Ich werde dem Einzelantrag Schmid Martin zustimmen, um damit dem Nationalrat ein Zeichen zu geben, sich die Geschichte nochmals zu überlegen. Ich gebe aber auch zu, dass ich dem Einzelantrag geteilten Herzens zustimme.

Niederberger Paul (CE, NW): Es geht tatsächlich um die Frage, wie wir die Bergbevölkerung oder die Randregionen behandeln, oder andersherum gesagt: Muss die Bevölkerung zu den Arbeitsplätzen gehen oder fahren, oder kommen die Arbeitsplätze zur Bevölkerung? Da hat ja letztthin Kollege Isidor Baumann, unser neuer Präsident der

AB 2012 S 1002 / BO 2012 E 1002

Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, den Wunsch geäußert, dass die Arbeitsplätze in die Randregionen kommen würden.

Wenn ich jetzt die Situation anschau, muss ich offen zugeben: Es befriedigt mich auch nicht. Es gäbe jetzt zum Beispiel auch die Idee – diese wurde auch schon an anderer Stelle geäußert –, dass man einen sogenannten Selbstbehalt einführen würde. Man würde also vom bisherigen System ausgehen und sagen, es





seien soundso viele Kilometer, von denen ein gewisser Teil selber zu tragen wäre.
Ich denke, wir sind gut beraten, wenn der Nationalrat sich noch zusätzliche Überlegungen zu diesem Thema macht. Deshalb werde ich jetzt, in dieser Phase, den Antrag Schmid Martin unterstützen.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je vais tenter de répondre à la question que m'a posée Monsieur Berberat, mais je ne sais pas s'il sera satisfait de ma réponse.

Ce que j'aimerais dire, c'est que tout d'abord nous avons posé le principe de l'égalité entre les transports publics et le trafic individuel motorisé. C'est le premier élément; c'est un principe de base. Le deuxième élément, qui est également fondamental, ce sont les moyens à mettre à disposition pour réaliser ce projet. Le troisième élément: nous avons constaté – parce que la commission suit ce dossier depuis un certain nombre d'années – qu'il y a eu une évolution importante entre le moment où le projet a été mis en consultation par le Conseil fédéral qui proposait 800 francs – dans le cadre de la réponse à la consultation, l'immense majorité a répondu, c'est l'avantage des consultations par ailleurs, par la négative à la proposition du Conseil fédéral en l'invitant à augmenter de manière substantielle ce montant déductible – et le moment où il a formulé une proposition à 3000 francs.

Nous avons demandé implicitement – cela figure dans un rapport – quelles étaient véritablement les répercussions, mais, je dirai, de manière un peu grossière, parce que l'on pourrait alors faire une thèse sur tous les cantons, car il y a des différences très marquées selon les cantons. Il nous a semblé, vu l'évolution et le résultat de la réponse à la consultation, que nous pouvions véritablement adopter le projet du Conseil fédéral. Je dois dire aussi que nous n'avons pas entendu de remarque négative lorsque nous avons auditionné à ce sujet les cantons et les nombreux acteurs.

Tenant compte des explications complémentaires qui ont été données tout à l'heure par Madame la conseillère fédérale, je vous invite à soutenir la décision de la commission, qui appuie le projet du Conseil fédéral, considérant que le débat se poursuivra au Conseil national. Mais il faudrait faire attention au fait qu'en adoptant la proposition Schmid Martin, vous donnez un signal totalement différent.

Notre proposition est une bonne proposition; ce n'est certainement pas la meilleure, mais elle mérite votre soutien. Sinon, il y aurait une interprétation qui n'irait pas dans le sens souhaité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Jetzt kommen wir wieder zum Fleisch am Knochen. Wenn Sie den Antrag Schmid Martin gutheissen, dann fehlen natürlich 200 Millionen Franken. Dann können Sie die Mehrwertsteuer gleich um 0,2 Prozentpunkt erhöhen.

Herr Schmid, Sie machen einen Denkfehler. Man hat schon die 2 Prozent aus der direkten Bundessteuer, aber diese erhöht sich natürlich, wenn man weniger Abzüge machen kann bei den Berufskosten. Somit sind die 2 Prozent als Grundlage nicht dasselbe, wie wenn Sie die 2 Prozent von einem Substrat messen, das tiefer ist. Wenn Sie hier diesen Artikel 26 unverändert lassen, dann geht Ihr Konzept mit dem Ausbau von 6,4 Milliarden Franken nicht auf. Dann können Sie eigentlich gleich wieder in die Kommission zurück, oder konsequenterweise müssten Sie um 0,2 Prozentpunkt bei der Mehrwertsteuer erhöhen. Das muss ich Ihnen einfach in aller Deutlichkeit sagen.

Deshalb bin ich froh, dass ich die bundesrätliche Meinung noch nicht aufgegeben habe, denn das alles muss am Schluss aufgehen, das ganze Finanzkonzept muss getragen sein, sonst können Sie nicht ausbauen, was Sie möchten; auch im Kanton Nidwalden nicht, auch im Kanton Uri nicht, nirgends. Das betrifft dann alle Ausbauprojekte. Den ersten und den zweiten Ausbauschritt können Sie nur noch reduziert vollziehen.

Nochmals: Wir haben heute bei der direkten Bundessteuer das Prinzip des unbeschränkten Abzugs von Berufskosten. Das muss man schon auch hinterfragen. Der Bundesrat hat klar gesagt, das habe ja in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass die Pendlerwege länger wurden, denn wenn man alles abziehen kann, dann hat man auch keinen Anreiz zu zügeln. Vor zwanzig, dreissig Jahren haben unsere Väter und Mütter, wenn sie eine neue Stelle weiter weg gefunden haben, zum grossen Teil auch den Wohnort gewechselt. Heute tun das nur noch wenige, denn man ist einerseits verwurzelt, aber es ist andererseits auch vom Zeitbedarf her für viele unproblematisch, Wege von einer oder anderthalb Stunden in Kauf zu nehmen. Weil man diese Fahrkosten steuerlich absetzen kann, werden sie sogar eher begünstigt. Dieser Anreiz ist schon aus Umweltgründen und wegen der Belastung des Netzes, die wiederum entsprechende Kapazitätsausbauten nach sich zieht, nicht ideal. Es hat in der Vernehmlassung übrigens eine deutliche Zustimmung gegeben.

Jetzt kann man über die Höhe streiten, darüber, wo die Grenze sein soll, ob es 2000, 3000 oder 4000 Franken sein sollen. In der Vernehmlassung sind wir hier ja nochmals einen Schritt weitergekommen. Wir sind auf diese 3000 Franken gekommen, genau deshalb, weil wir eben gesagt haben, Herr Ständerat Schmid, dass heute nur 22 Prozent der Personen mehr als diesen Betrag abziehen. Ich wage jetzt auch zu behaupten, Herr



Schmid, dass der Median des steuerbaren Bruttoeinkommens in Ihrem Kanton bei der Bundessteuer heute wahrscheinlich unter 80 000 Franken liegt. Die Bündner sind also sowieso noch viel weniger betroffen als die anderen Schweizer im Schnitt, diese 22 Prozent. Ich gebe Ihnen Recht, diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, sind stärker betroffen als diejenigen, die in Gebieten mit guten Verbindungen des öffentlichen Verkehrs leben. Aber deshalb investieren wir ja auch weiterhin in den Regionalverkehr. Wir werden das Ausbauprogramm, das auch Herr Ständerat Engler erwähnt hat, ja auch behandeln. Wir erhöhen also auch für den peripheren Bereich das Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Möglichkeiten, den Bus oder die Bahn zu benutzen.

Nochmals: Auf Ebene der Kantone – also auch der Bergkantone –, wo es für den Steuerpflichtigen wirklich einschenkt, kann man weiterhin alles abziehen. Was auf kantonaler Ebene abzugsfähig ist, ist viel massgeblicher als das, was bei der Bundessteuer abzugsfähig ist – und hier sind die Kantone und Gemeinden völlig frei.

Weiteres Argument: Wir haben jetzt eine Aufhebung der Ungleichbehandlung von öffentlichem Verkehr und Strasse. Egal, was für ein Verkehrsmittel Sie nehmen, Sie können einfach maximal diese 3000 Franken abziehen. Das ist an sich vom System her auch richtig. Zu allen Fragen betreffend die Steuerkorrektheit muss ich sagen, dass hier wirklich der falsche Ort dafür ist. Ich gebe einfach zu bedenken, dass die Kinderbetreuungskosten auch pauschaliert abzugsfähig sind – und sie sind, wenn man als Mutter oder Vater berufstätig ist, in vielen Haushalten wohl ebenso hoch wie die Kosten, die sich durch den Arbeitsweg ergeben. Bei den Kinderbetreuungskosten ist das Parlament relativ schnell damit einverstanden, dass nur ein Bruchteil dieser Kosten berufsbedingt abzugsfähig ist.

Insofern glaube ich nicht, dass das ein Durchbruch im System ist. Herr Ständerat Stadler hat es gesagt, Herr Niederberger: Man hat selbstverständlich untersucht, ob es ein besseres System wäre, wenn man einen Selbstbehalt für alle machen würde. Dann müssten aber 56 Prozent der Steuerpflichtigen inskünftig mehr bezahlen. Das ist aber Ihre Lösung. Wir haben das studiert, die Kommission hat das diskutiert; wir haben gefunden, dass wir von möglichst wenig Steuerpflichtigen mehr Geld möchten. Wir haben jetzt die Variante gewählt, die am verträglichsten ist und die die höheren Einkommen wesentlich mehr als die normalen trifft. Im

AB 2012 S 1003 / BO 2012 E 1003

Schnitt beträgt das steuerbare Einkommen umgerechnet 6400 Franken im Monat. Wenn wir sagen, dass es bei diesen 80 000 Franken steuerbarem Einkommen pro Jahr eine höhere Belastung von 59 Franken pro Jahr gibt, ist das für die grosse Mehrheit dieser 22 Prozent meines Erachtens doch erträglich. Das andere sind die höheren Einkommen. Auch da halte ich es für zumutbar, dass man diese Mehrbelastung als Beitrag für gute, noch schneller ausgebaute Infrastrukturen in Kauf nimmt.

Schmid Martin (RL, GR): Nachdem mir ein Denkfehler vorgeworfen wurde, möchte ich hier doch auch noch zu Protokoll geben, wie mein Beispiel angeschaut werden muss. Wir haben in Artikel 87a festgelegt, dass wir in Zukunft 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen direkt für die Eisenbahnfinanzierung zur Verfügung stellen werden. Ich habe jetzt nur kurz die Statistik der direkten Bundessteuer nachschauen können. Wir hatten 2008 bei den natürlichen Personen Bundessteuereinnahmen von 8,6 Milliarden Franken. Die 2 Prozent ergeben, wenn man das hochrechnet, eben diese 200 Millionen Franken. Ich glaube, das war auch die Berechnung Ihres Departementes. Wenn jetzt der Pendlerabzug gestrichen würde, würden sich ansonsten einfach die Bundessteuereinnahmen von 8,6 Milliarden – Basis 2008 – auf 8,8 Milliarden erhöhen, weil es dort mehr Einnahmen geben würde. Aber die 2 Prozent, das möchte ich im Amtlichen Bulletin festgehalten haben, beziehen sich auf die Einnahmen. Das können Sie in Artikel 87a nachlesen. Es geht nicht nur um das Delta, sondern es geht um den Gesamtbetrag der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen.

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Dopo questo dibattito quasi filosofico veniamo al voto. (*Ilarità*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 33 Stimmen

Für den Antrag Schmid Martin ... 6 Stimmen

Ziff. 3 Ingress; Gliederungstitel vor Art. 48a**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Ch. 3 préambule; titre précédant l'art. 48a***Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 48a***Antrag der Kommission*

...

b. ...

...

3. Verbesserung der Trassenverfügbarkeit.

Ch. 3 art. 48a*Proposition de la commission*

...

b. ...

...

3. améliorer la disponibilité des sillons.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: La disponibilité de l'infrastructure est un élément central de la promotion du transport des marchandises par le rail. Cela a d'ailleurs été rappelé par différents intervenants lors du débat d'entrée en matière. Afin d'assurer une meilleure prise en compte des intérêts relatifs au transport de marchandises, je me permets de vous rappeler que notre commission a adopté la motion 10.3881, "Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire", dont la réalisation est en cours. Plus récemment, lors de la session d'automne, nous avons adopté sans opposition la motion Janiak 12.3419, "Garantir des sillons de qualité et en nombre suffisant pour le transport de marchandises".

Par ailleurs, dans son message, le Conseil fédéral s'engage explicitement à créer les conditions nécessaires à un trafic de marchandises plus productif et plus efficace. Plus particulièrement, le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire prévoit d'octroyer au trafic de marchandises des sillons d'une qualité compétitive: temps de transport, fiabilité, profil. L'objectif avoué est que le trafic de marchandises dispose d'une quantité donnée de sillons horaires sur l'ensemble de la journée.

Pour les membres de la commission, il est toujours aussi crucial que la disponibilité des sillons nécessaires soit garantie pour permettre le développement à long terme du trafic de marchandises. Par conséquent, nous saisissons l'opportunité offerte par cet article 48a d'envoyer un nouveau signal au Conseil fédéral: l'amélioration de la disponibilité des sillons doit figurer dans la liste des objectifs principaux de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. C'est une position unanime de la commission.

Engler Stefan (CE, GR): Ich möchte mich zuerst dafür bedanken, dass Bundesrätin Leuthard Stellung zur Frage genommen hat, wozu der Autoverlad gehöre. Nachdem wir bei der Behandlung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz gesagt haben, der Autoverlad habe nichts mit dem Nationalstrassennetz zu tun, wird mir heute bestätigt, dass der Autoverlad aber auch nichts mit dem Eisenbahnsystem zu tun habe und nicht Gegenstand der Eisenbahninfrastruktur sei. Für mich besteht hier Klärungsbedarf in Bezug auf die Frage, wohin dieses Mischsystem "Autoverlad" gehört. Diese Frage muss geklärt werden, damit wir nicht in die Situation geraten, dass zwar die gesamte Eisenbahninfrastruktur, was den Ausbau, den Unterhalt und den Betrieb betrifft, in Zukunft vom Bund finanziert wird, aber jener Teil der Anlagen, der dem Autoverlad dient, bei den Bahnunternehmungen oder bei den entsprechenden Standortkantonen verbleibt. Ich möchte bitten, dass man das im Hinblick auf die Beratung im Nationalrat prüft. Ich gehe davon aus, dass unser Amtliches Bulletin auch von den Mitgliedern des Nationalrates gelesen wird und dass sie darauf entsprechend reagieren werden. Ich verzichte darauf, einen Einzelantrag zu Artikel 48a, bei dem es um die Ziele der Bahninfrastruktur geht, zu stellen. Eine andere Möglichkeit wäre es, mit Artikel 62, bei dem es um den Umfang der Infrastruktur geht, diese Frage – für mich ist es eine Lücke – zu klären. Ich möchte Sie aber bitten, sich dieser Sache anzunehmen. Für mich gibt es an und für sich keinen Grund, den Autoverlad anders zu sehen als den Güterverkehr, welcher explizit zur Infrastruktur der Bahn zu zählen ist.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nochmals: Der Autoverlad wird effektiv über einen separaten Kredit finanziert, und das soll so bleiben. Er ist effektiv nicht Bestandteil der Bahninfrastruktur und wird auch nicht über Fabi



finanziert, sondern bleibt ein separater Kredit.

Noch zum Antrag der Kommission: Ich kann mich dem anschliessen, obwohl die Verbesserung der Trassenverfügbarkeit nicht ein eigentliches Ziel auf der gleichen Ebene ist wie die anderen formulierten Ziele, sondern an sich mehr ein Problem der Strategie bzw. eine erstrebenswerte Massnahme. Wir widersetzen uns dem aber nicht, und wir erklären uns deshalb mit dieser Differenz einverstanden.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48b

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis

Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

AB 2012 S 1004 / BO 2012 E 1004

Abs. 2

Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht ...

Antrag Berberat

Abs. 1bis

... wird vom Bund unter Einbezug der Kantone und der Gemeinden der jeweiligen Planungsregionen ...

Ch. 3 art. 48b

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis

Le programme de développement stratégique sera suivi à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires.

Al. 2

Tous les quatre ans, le Conseil fédéral ...

Proposition Berberat

Al. 1bis

... en concertation avec les cantons et les communes des différentes régions ...

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le Conseil fédéral devra rendre compte à l'Assemblée fédérale à intervalles réguliers de l'état d'avancement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du programme de développement stratégique. Selon le projet du Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale sera informée régulièrement de l'état d'avancement, de l'éventuel besoin d'adaptations et de la suite de la mise en oeuvre du programme de développement stratégique.

Toutefois, aux yeux des membres de la commission, cette manière de suivre le processus de planification ne correspond pas aux besoins et à la volonté du gouvernement de faire participer étroitement les cantons et les régions à la conception du projet. En effet, avec la Confédération, ces derniers sont également les commanditaires du trafic régional et, à ce titre, ils assument une grande partie des coûts d'exploitation générés par l'offre. A ce titre, les cantons et les régions méritent un droit de regard et d'action sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, même si différents changements interviendront, notamment sur les flux financiers.

A l'article 48b, la commission vous propose donc de compléter et de modifier la formulation de l'alinéa 1bis et de l'alinéa 2, afin d'institutionnaliser la planification commune et les négociations entre les régions de planification et la Confédération à intervalles de quatre ans.

S'agissant de la proposition individuelle Berberat, qui concerne les communes, nous en avons discuté en commission et elle n'a pas été retenue pour les raisons suivantes: premièrement, on ajoute des acteurs supplémentaires, les communes; deuxièmement, cela va inévitablement compliquer et rallonger les procédures, voire multiplier les divergences.



Aujourd'hui, je me dois de rappeler que lors de l'élaboration de projets de lois fédérales, l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses sont tout naturellement consultées. Dans le dossier que nous traitons, elles ont été auditionnées. Le processus participatif existe et il est nécessaire.

Mais notre décision en commission ne doit pas être interprétée comme la volonté de tenir les communes, les villes, à l'écart. Il appartient tout au contraire aux cantons de veiller à ce que ces dernières soient consultées sur les dossiers les concernant. Par contre, ce sont bien les cantons qui sont les partenaires de la Confédération, et non les communes.

Pour éviter de créer de la confusion dans cette saine répartition des compétences, je vous invite à suivre la proposition de la commission.

Comme j'ai également parcouru la documentation qui nous a été envoyée par l'Union des villes suisses, je peux m'imaginer, pour ce qui concerne le fait d'associer les communes concernant des structures d'accueil – on sous-entend en l'occurrence très clairement des gares, même si à ma connaissance cela se fait déjà – je laisserai le soin, lorsqu'il faudra procéder à l'adaptation de certaines directives, à l'Office fédéral des transports de mieux préciser ces quelques règles.

Mais, malgré tout, je vous invite, au nom de la commission, à rejeter la proposition Berberat.

Berberat Didier (S, NE): Je prends acte des explications de Monsieur Hêche au nom de la commission. Je salue d'ailleurs le fait que la commission ait accepté, à l'article 48b alinéa 1bis de la loi fédérale sur les chemins de fer, une formulation qui garantit une meilleure intégration des cantons et des entreprises de transport dans la planification de l'offre. Je pense que c'est un plus par rapport au projet du Conseil fédéral.

Par ma proposition, je souhaite que cette large représentation soit encore étoffée en y associant à intervalles réguliers les communes. J'ai pris acte du fait que Monsieur Hêche nous a dit que l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses seraient étroitement impliquées et que des promesses avaient été faites qu'à l'avenir ce serait toujours le cas: c'est un pas dans la bonne direction. Il faut savoir que si les villes et les communes ne sont pas associées à l'examen des projets, la représentation restera incomplète. Les villes et les communes prennent en charge une partie des coûts des projets et partagent la responsabilité dans le domaine des transports publics. Les centres urbains sont des noeuds de transport et servent d'intersections aux flux internationaux, nationaux, régionaux et locaux, le tout dans un espace fort restreint, donc leur rôle doit être reconnu dans la loi fédérale sur les chemins de fer. Sans cette reconnaissance – cela n'a pas encore été mentionné –, l'article 50 de la Constitution qui prévoit d'intégrer les villes et les communes dans l'examen des dossiers fédéraux qui les concernent ne serait pas respecté ou serait partiellement respecté.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de modifier l'article 48b alinéa 1bis de la loi fédérale sur les chemins de fer de la version de la commission de la façon suivante: "en concertation avec les cantons et les communes des différentes régions". Cela pourrait provoquer, il est vrai, une complication de la procédure, mais il m'apparaît que, comme le propose la formulation de la commission, il est important que tous les acteurs soient représentés. Même s'il appartient à chaque canton d'associer ses communes à l'examen des projets, on sait que certains cantons sont assez enclins à le faire et que d'autres y sont plutôt réticents, parce qu'ils estiment que les seuls contacts qui doivent avoir lieu avec la Confédération doivent se faire au niveau du canton et non pas à celui des communes.

Par conséquent, il est important que, dans la loi fédérale sur les chemins de fer, pour respecter l'article 50 de la Constitution, on décide d'associer les villes et les communes à l'examen des projets concernant les transports.

Recordon Luc (G, VD): Je voudrais souligner que les communes ont souvent des organes représentatifs communs, des unions de communes, qui ne réunissent pas que les villes. Lorsqu'il s'agit d'un grand projet comme la réfection d'une gare dans une agglomération importante, il n'y a pas de doute sur la consultation. En revanche, la question des gares ou parfois même des tracés, voire le fait que les trains s'arrêtent ou non soit des questions qui peuvent être liées à la planification stratégique. Toutes ces questions impliquent des communes parfois relativement petites et il faudrait qu'elles soient ponctuellement consultées; cela me paraît s'inscrire dans l'esprit de reconnaissance accrue du rôle des communes que nous voulons promouvoir de manière générale.

AB 2012 S 1005 / BO 2012 E 1005

De ce point de vue, la formulation de la proposition Berberat est intéressante, car elle vient s'insérer dans une disposition que la commission a proposée, qui est très générale et très souple. Cette concertation, même à intervalles réguliers, ne devrait évidemment concerner que les communes pour lesquelles elle s'avère pertinente pour la période considérée. Je ne crois pas que la charge serait très grande, ni que les procédures s'en



trouveraient rallongées si on applique de manière proportionnelle et raisonnable la proposition Berberat. Dès lors, je vous encourage à adopter cette proposition.

Niederberger Paul (CE, NW): Ich bitte Sie, den Einzelantrag Berberat abzulehnen. Ich verweise diesbezüglich auf eine ähnliche Situation, die wir hatten, als wir in der SPK des Ständerates das Asylgesetz berieten. Dort wurde ein genau gleicher Antrag gestellt, wohl in anderer Angelegenheit, aber wir sind auch dort zum Schluss gekommen, dass es nicht zielführend ist, wenn man in das Verhältnis Bund/Kantone auch noch die Gemeinden mit einbezieht. Es ist selbstverständlich Aufgabe der Kantone, ihre Gemeinden in dieser Angelegenheit zu berücksichtigen. Wir können das aber nicht auf Bundesebene so in das Gesetz aufnehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, den Antrag Berberat abzulehnen, und zwar auch aus Respekt vor den drei Staatsebenen.

Der Bund plant mit den Kantonen, und die Kantone planen mit den Gemeinden. So, wie das Interesse des Bundes nicht immer deckungsgleich mit demjenigen der Kantone ist, ist auch ein Kanton in seiner Planung nicht immer deckungsgleich mit der einzelnen Gemeinde. Er muss auch eine Triage machen, er muss Überlegungen und Priorisierungen anstellen. Wir glauben deshalb, es sei richtig, den Antrag Berberat abzulehnen.

Selbstverständlich haben wir beispielsweise zunehmend mit den Metropolitanregionen zu tun, die sich organisiert haben und die bei uns vorsprechen. Wir hören diese selbstverständlich an und versuchen auch dort, die Interessen der von einem Projekt direkt Betroffenen wirklich zu integrieren. Aber ich denke, man muss einfach respektieren, dass der offizielle Planungspartner der Kanton ist. Daran möchte ich nicht rütteln. Es wäre auch extrem komplex. Jetzt haben die Kantone ja bereits Projekte für über 42 Milliarden Franken gemeldet. Was würde das dann bedeuten? Bei allen Projekten muss man nochmals die betroffenen Gemeinden einladen und konsultieren; das ist schwierig. Somit hätten wir nach der Planung, die dem Parlament vorgelegt wird, dann die Bauplanungen, bei denen über die Baubewilligungsverfahren usw. auf kommunaler Ebene ein sehr starker Einbezug der betroffenen Regionen garantiert wäre. Ich würde beim heutigen System bleiben, sonst wird das Ganze nur schon angesichts der Planung zu komplex. Dann können wir wahrscheinlich auch den Vierjahresrhythmus vergessen.

Recordon Luc (G, VD): Si je m'autorise à reprendre la parole, c'est qu'il y a quand même, à mon avis, un problème important, révélé par l'intervention de Monsieur Niederberger et par celle de Madame la conseillère fédérale Leuthard, qui tient à la conception que l'on a du rôle des communes dans notre ordre constitutionnel. Ce n'est pas un problème banal, mais un problème important. Si j'entends les deux dernières interventions qui ont précédé celle que je fais maintenant, j'en déduis que les communes sont vraiment reléguées au rang de subordonnées complètes des cantons. Cette subordination est en partie réelle, mais dois-je rappeler, outre l'article 50 de la Constitution fédérale dont Monsieur Berberat fait état, les dispositions de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire? Et Dieu sait que ce dont nous discutons aujourd'hui a des effets considérables sur l'aménagement du territoire, qui réserve quand même dans les cas pertinents – j'insiste: pas de manière générale, tous azimuts – le rôle important des collectivités locales, dont il doit être dûment tenu compte, ne serait-ce que parce qu'il y a manifestement un certain oubli, ou une certaine désinvolture, à l'égard de ce rôle de la part de certaines personnes aussi éminentes que les deux préopinants.

Je souhaite vraiment que l'on adopte la proposition Berberat ou alors que l'on propose une formule qui garantisse que les communes ne soient pas traitées par-dessous la jambe.

Berberat Didier (S, NE): Je sais qu'il n'est pas de bon ton de prendre la parole après l'intervention de la conseillère fédérale ou du conseiller fédéral en charge du dossier, mais je souhaite rappeler qu'il existe au titre 3 "Confédération, cantons et communes", chapitre 1 "Rapports entre la Confédération et les cantons", de la Constitution fédérale une section 3 "Communes" dont l'article 50 traite précisément des communes. Dès lors, je suis quelque peu inquiet d'entendre Madame la conseillère fédérale Leuthard dire que les communes n'ont pas de rapports directs avec la Confédération et que tout doit passer par les cantons.

Je suis conscient que dans cette salle le fait de défendre les communes n'est pas toujours très populaire, dans la mesure où notre conseil est composé de beaucoup d'anciens membres émérites des autorités cantonales – ce qui est d'ailleurs un enrichissement pour notre Parlement. Cependant, qu'on le veuille ou non, même s'il ne faut pas associer forcément les communes à l'examen de tous les dossiers, il faut au moins respecter l'article 50 de la Constitution.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: A l'alinéa 2, la commission a souhaité apporter une précision. La notion "à intervalles réguliers" n'est pas une notion temporelle précise; c'est pourquoi nous proposons de



préciser cette notion en la remplaçant par "tous les quatre ans".

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 31 Stimmen

Für den Antrag Berberat ... 6 Stimmen

Ziff. 3 Art. 48c

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Ch. 3 art. 48c

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Chaque étape d'aménagement vise également à maintenir la qualité de l'offre sur le réseau grandes lignes existant et prévoit les crédits nécessaires à cet effet.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le réseau ferroviaire est un système où chaque tronçon est tributaire des lignes adjacentes. Dès lors, il est tout à fait concevable qu'une modification de tracé, même s'il s'agit d'une amélioration, agisse, ou puisse agir, d'une manière pénalisante sur l'offre d'une ligne adjacente. Il serait tout de même incongru que la mise en oeuvre d'un programme, aussi ambitieux pour la majorité, se traduise par une dégradation de l'offre sur certaines lignes. Pour éviter ce phénomène, notre commission propose de compléter l'article 48c par une disposition qui, le cas échéant, permettra d'investir dans des mesures de correction, et de ce fait, de maintenir au minimum la qualité de l'offre existante.

Je rappelle que dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, que nous avons appelée "loi ZEB", le Parlement avait également adopté une disposition précisant, à l'article 6: "Si les mesures prévues entraînent des inconvénients pour le trafic régional, des mesures de construction seront prises pour y remédier." Ce que nous avons prévu pour le trafic régional vaut naturellement également pour le trafic grandes lignes.

AB 2012 S 1006 / BO 2012 E 1006

La commission a adopté cette disposition par 11 voix contre 0 et 2 abstentions.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48d

Antrag der Kommission

Abs. 1

Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

Abs. 2

Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

Ch. 3 art. 48d

Proposition de la commission

Al. 1

En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et procède aux planifications nécessaires des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.

Al. 2





Les cantons sont responsables du contenu de l'offre de planification régionale. Ils s'organisent en régions de planification adaptées. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Par cette disposition, le Conseil fédéral souhaite créer une base juridique autorisant l'Office fédéral des transports à effectuer les planifications nécessaires pour analyser les particularités et les caractéristiques, les avantages et les inconvénients des différentes mesures envisagées et évaluer des variantes afin de développer les transports publics. Pour ce faire, les entreprises ferroviaires concernées et les cantons seront consultés de manière appropriée. Cette consultation pourra notamment se faire par des délégations des autorités, le but étant d'harmoniser de manière optimale les intérêts des cantons et des régions.

Or, à l'instar de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, la commission a une nouvelle fois jugé la formulation du Conseil fédéral à l'article 48d un peu trop vague pour véritablement garantir la participation des cantons. Ces derniers doivent assumer un rôle actif dès le début, c'est-à-dire lors de la planification et de l'aménagement de l'infrastructure et de l'offre. Par ailleurs, l'Office fédéral des transports, en sa qualité de responsable du processus, doit être mieux associé, car d'une part le financement des mesures intervient essentiellement à travers le fonds d'infrastructure ferroviaire et d'autre part la Confédération doit assurer le lien entre les intérêts des différents cantons et l'utilisation efficace des fonds.

Par conséquent, la commission vous propose, à l'unanimité, d'ancrer plus explicitement les compétences des cantons et le rôle de l'Office fédéral des transports au niveau de la loi. Cette volonté se traduit plus particulièrement par la formulation suivante de l'article 48d proposée par la commission. D'une part, à l'alinéa 1, "l'OFT coordonne et procède aux planifications nécessaires des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe" – et c'est important – "les entreprises ferroviaires concernées." D'autre part, à l'alinéa 2, "les cantons sont responsables du contenu de l'offre de planification régionale. Ils s'organisent en régions de planification adaptées. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée."

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48e; 48f; Gliederungstitel vor Art. 49

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 48e; 48f; titre précédant l'art. 49

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 49

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Abs. 2

Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

Ch. 3 art. 49

Proposition de la majorité

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Al. 2





Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Vous l'aurez constaté, nous ne discutons pas uniquement de l'article 49, mais aussi de quelques articles complémentaires.

Jusqu'ici, la Confédération finançait les lignes CFF et cofinçait les lignes de chemins de fer privées et les lignes régionales. La contribution actuelle des cantons à cet effet est estimée à environ 300 millions de francs par année. Le Conseil fédéral propose que la Confédération prenne en charge la part principale du financement de l'infrastructure. Les cantons seraient ainsi libérés d'un montant d'environ 300 millions de francs par année. En contrepartie, les cantons prennent en charge la part principale du financement des installations d'accueil, ceci à hauteur de 500 millions de francs. Ce montant correspond donc aux 300 millions de francs consacrés précédemment à l'infrastructure du trafic régional et aux 200 millions de francs supplémentaires demandés aux cantons dans le cadre de l'augmentation des ressources destinées à l'infrastructure ferroviaire. Cette solution répond aux vœux des cantons de conserver – et c'est important de le relever – un droit de regard sur l'utilisation de leurs contributions. Les installations d'accueil, ce sont par exemple les quais, les passages inférieurs et supérieurs pour les piétons, l'éclairage, l'équipement des quais et les zones d'attente. La majorité de la commission approuve ce choix, tout en ne sous-estimant pas les difficultés éventuelles d'application d'une telle disposition. Il appartiendra à l'Office fédéral des transports et aux CFF de définir avec suffisamment de précision les règles d'application de cette disposition. Sachant que ce choix est le fruit d'un travail de recherche de solutions, effectué en commun par l'Office fédéral des transports et les cantons, il serait pour le moins quelque peu délicat de se laisser séduire par une autre solution, dont les incidences n'auraient pas été au préalable examinées.

Par conséquent, je vous demande de rejeter la minorité Bieri, c'est-à-dire de suivre la commission qui a pris sa décision, par 8 voix contre 5, puisque les incidences de cette proposition, je le répète, notamment pour les cantons, ne sont pas connues à ce jour.

Bieri Peter (CE, ZG): Im Verlauf der ganzen Vorberatung hat die Kommission nach intensiven Debatten jeweils eine grosse Übereinstimmung gefunden, wie Sie das auch heute gesehen haben. Eine eigentliche Differenz gab es bei der hier vorliegenden Frage. Hier blieben die Meinungen geteilt,

AB 2012 S 1007 / BO 2012 E 1007

und die Sache blieb unentschieden – klar, es gibt eine Mehrheit und eine Minderheit. Geteilter Meinung sind in dieser Frage auch die Kantone. Für den Bund ist dieses Thema an sich nicht matchentscheidend, ist doch der Kantonsbeitrag an die Bahninfrastruktur unabhängig von der Art der Berechnung. Bei neu zusätzlich 200 Millionen Franken ist der Beitrag also bei insgesamt 500 Millionen Franken angesetzt.

Der Vorschlag des Bundesrates und damit der Mehrheit hat den Vorteil, dass ein definierter Aufgabenbereich vor Ort, im eigenen Hoheitsgebiet, in die gesetzlich abgesteckte Entscheid- und Finanzierungskompetenz der Kantone fällt. Innerhalb der gesetzlichen Vorgaben sind dann die Kantone und die Bahnen frei in der Ausgestaltung der Publikumsanlagen. Hier liegt aber auch der Haken der Lösung der Mehrheit. Die Bahnunternehmen werden nicht umhinkommen, für jede Publikumsanlage bei Bau, Betrieb und Unterhalt entsprechende Leistungsvereinbarungen mit den jeweiligen Kantonen abzuschliessen.

Dass dies ein schwieriges und aufwendiges Verfahren ist, erkennt man schon daran, dass in Artikel 57 des Eisenbahngesetzes, das hier später auch aufgeführt wird, eine ebenso umfangreiche und ordentlich definitions- und umschreibungsbedürftige Regelung getroffen werden muss, damit diese Finanzierungsbereiche einigermassen sauber gesetzlich bestimmt werden können. Auch Absatz 5 von Artikel 57 des Eisenbahngesetzes versinnbildlicht diese Unschärfen, wenn bei der Kostenzuteilung von einem "offensichtlichen Missverhältnis" gesprochen wird, das dann korrigiert werden müsste. Wenn wir zur Kenntnis nehmen, dass allein schon das Normalspurnetz 1800 Bahnhöfe und Haltestellen aufweist, für welche die Bahnunternehmen mit jedem Kanton Verträge über Bau, Betrieb und Unterhalt ausarbeiten müssen, so wird deutlich, wie bürokratielastig und schwerfällig dieses System ist.

Demgegenüber ist die von der Minderheit vorgeschlagene Form wesentlich einfacher, weil sich der Verteilungsschlüssel für die 500 Millionen Franken einfach und bezüglich der Beitragshöhe genau und abschliessend berechnen lässt. Als Basis dienen die im Regionalverkehr bestellten Personen- und Zugskilometer. Damit wird auch zum Ausdruck gebracht, dass derjenige Kanton, der viel Verkehr nachfragt, auch einen höheren Beitrag leistet. Wenn ich dies hier vorstelle, spreche ich übrigens eigentlich gegen die Interessen meines Kantons, der mit meinem Vorschlag aufgrund seiner guten Verbindungen mehr bezahlen würde. Auch haben wir in Zug die meisten Publikumsanlagen schon modernisiert. Ich spreche hier also weniger für meinen Kanton als vielmehr



für ein schlankes, einfaches System. Leicht bevorteilt werden mit dem Vorschlag der Minderheit Kantone mit eher wenig bestelltem Regionalverkehr, sprich Bergkantone und dünnbesiedelte Kantone, die zudem in der Zukunft noch grosse Bauvorhaben in und an den Bahnhöfen werden realisieren müssen. Die Befürchtung der Kantone, sie hätten mit dem Vorschlag der Minderheit ein geringeres Mitspracherecht, ist etwas zu relativieren, haben wir doch gerade vorhin in die Artikel 48b und 48d wichtige Bestimmungen aufgenommen, welche die Kantone gefordert haben und welche ihnen eine frühzeitige Mitsprache bei der Planung ermöglichen.

Die Quintessenz der Überlegungen der Minderheit ist die: Welches System die Kantone effektiv wollen, ist offen. Es gibt keine wirklich offensichtliche, grosse Mehrheit. Die Kantone sind in dieser Frage etwas geteilter Meinung. Der Antrag der Minderheit ist einfacher und weniger bürokratisch. Die Bahnunternehmen favorisieren deshalb diese Lösung. Wir haben, um die Kantone nicht nur als Zahlstellen zu betrachten, ihr Mitspracherecht bei der Planung gestärkt. Die Kantone bezahlen regelmässig, dafür nicht mit Zahlungsspitzen, die vor allem kleinere Kantone bei Grossprojekten nur schwer verkraften könnten.

Ich würde Ihnen beliebt machen, die doch starken Argumente der Minderheit zu bedenken und ihrem Antrag zuzustimmen. Ich denke, dass auch die Frau Bundesrätin und die Verwaltung damit leben könnten, denn hier ist, um es etwas plakativ zu sagen, das Einfachere der Feind des Komplizierteren.

Stadler Markus (GL, UR): Die Mitfinanzierung dieser Publikumsanlagen passt eigentlich nicht so richtig zu den NFA-Grundprinzipien: Wir gehen hier wieder in Richtung Aufgabenverflechtung. Eigentlich müssten wir von einer nationalen Bahn ausgehen, und eine Bahn ohne Publikumsanlagen gibt es nicht. Wenn wir schon aus finanziellen Gründen zu dieser grundsätzlichen Mitfinanzierung stehen, dann sollten wir wenigstens die Verteilungskriterien und die Abgrenzungskriterien gegenüber dem Mehrheitsantrag verbessern.

Diese Publikumsanlagen werden gewissen einheitlichen Standards entsprechen müssen, da ist nicht jeder Kanton frei. Die Züge, die von Zürich nach Mailand fahren, sind in einem grossen Kanton und in einem kleinen Kanton gleich lang; man kann also die Perronlänge nicht je nach Kantonsgrösse verlängern oder verkürzen. Die Publikumsanlagen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang: Wenn man die Geleise verlegen wird, wird man auch die Perronanlagen verlegen müssen. Es gibt also gar nicht volle Freiwilligkeit in Bezug auf diese zwei Partner: Die fiskalische Äquivalenz wird gar nicht spielen, sondern der Zweite ist dann der Gefangene des Ersten.

Diese Publikumsanlagen haben heute eine ganz unterschiedliche Qualität; Kollege Bieri hat darauf hingewiesen. Er kommt aus einem Kanton, der es sich leisten konnte, die Anlagen heute schon zu aktualisieren. Ich komme aus einem Kanton, der sich das bisher weniger leisten konnte. Es kann doch nicht sein, dass wir hier für eine Regelung Hand bieten, bei der dann ausgerechnet jene Kantone, die das Geld bisher nicht hatten, künftig dazu verknurrt werden, grössere Anteile an die Finanzierung ihrer Publikumsanlagen zu leisten! In diesem Sinne bitte ich Sie sehr, der Minderheit zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dieser Artikel hat eine lange Geschichte hinter sich. Wir hatten ja am Anfang die 300 Millionen Franken als Beitrag der Kantone, und wir haben den Kantonen respektive der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) immer signalisiert, dass wir bereit sind, auf einen Vorschlag von ihrer Seite, wie sie diesen Beitrag leisten wollen, einzugehen. Für den Bund wäre es selbstverständlich am einfachsten, er könnte gemäss dem NFA-Schlüssel einfach pauschal jedem Kanton seinen Beitrag in Rechnung stellen. Die Kantone haben das explizit abgelehnt.

Der Vorstand der KöV hat sich jetzt nochmals über diesen Artikel gebeugt und ist zum Schluss gekommen, dass die gefundene Lösung mit den Publikumsanlagen dem Willen der Kantone entspricht. Dies aus folgendem Grund – da haben sich dann eben auch die Finanzdirektoren eingeschaltet -: Wenn ein Kanton zum Beispiel beim Programm Step 1, so, wie es aufgegleist ist, kein Projekt hat, es aber trotzdem über eine Pauschale mitfinanzieren muss, ist es für diesen Kanton relativ schwierig, der Bevölkerung zu Hause zu erklären, warum er Projekte im St. Galler Rheintal und in Lausanne finanzieren muss, während im eigenen Kanton nichts finanziert wird. Das war genau das Argument der KöV, dass man sagt: Okay, wenn man etwas selber mitbestimmen, mitgestalten kann und einen direkten Nutzen für die Region hat, ist es viel einfacher zu sagen, man beteilige sich an der Publikumsanlage und finanziere sie.

Es gibt für einen Kanton natürlich Möglichkeiten bei der Gestaltung der Publikumsanlage. Das entspricht grundsätzlich eben auch dem NFA. Die Bahninfrastruktur bleibt ja Bundesaufgabe. Bei der Publikumsanlage kann man sich tatsächlich streiten, inwiefern diese zur Bahninfrastruktur gehört, wo die Schnittgrenze ist, wie man sie ausgestalten kann. Deshalb finden wir, dass wir die Kantone, wenn die KöV mit dieser Regelung einverstanden ist, hier auch unterstützen und dass wir entsprechend dem Äquivalenz- bzw. Subsidiaritätsprinzip und der Aufgabenteilung nicht wieder so eine pauschale Verbundaufgabe beschliessen sollten.



AB 2012 S 1008 / BO 2012 E 1008

Noch etwas an die Adresse von Herrn Ständerat Bieri: Die SBB haben heute praktisch mit jedem Bahnhof zig – wirklich mehrere – Leistungsaufträge. Auf einen Leistungsauftrag mehr oder weniger käme es also wirklich nicht an. Es sind Hunderte von Leistungsaufträgen, die sie verwalten – das ist also kein Argument.

Die SBB selber haben natürlich auch lieber, wenn sie von A bis Z bestimmen können, was in jedem Bahnhof passiert und wie die Publikumsanlagen aussehen. Sie wären selbstverständlich froh, wenn die Kantone hier nicht unbedingt mitbestimmen könnten. Dann gibt es einfach einen Standard, der durchgesetzt wird. Meines Erachtens ist aber die Ausgestaltung des Bahnhofareals für die Bevölkerung einer Region doch relativ zentral. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, man sollte den Antrag der Mehrheit der Kommission unterstützen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Bieri abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Ausgabe ... 39 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 3 Art. 51 Abs. 1–3; 51a*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 51 al. 1–3; 51a*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 51b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Engler**Abs. 3*

... von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet, oder um sich ...

Ch. 3 art. 51b*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Engler**Al. 3*

... peut renoncer au remboursement de prêts si le canton y renonce aussi ou si elle participe aux ...

Engler Stefan (CE, GR): Ich halte mich ganz kurz. Mit diesem Einschub in Artikel 51b möchte ich den Spielraum etwas vergrössern, um Bilanzvereinigungen bei den Transportunternehmungen zu erleichtern. Die Fassung des Bundesrates sieht vor, dass bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes in Eigenkapital umgewandelt werden können, vorausgesetzt, die aktienrechtlichen Beschlüsse in den jeweiligen Generalversammlungen



kommen auch zustande. Im zweiten Satz von Absatz 3 sieht die Bestimmung vor, dass der Bund auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten kann, um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen. Das Ganze ist für viele Bahnunternehmungen ein technisches Bilanzproblem, weil dadurch, dass in ihren Bilanzen die bedingt rückzahlbaren Darlehen immer auf- und nachgeführt werden, die Eigenkapitalquote dieser Unternehmungen sehr tief ist. Nun möchte ich einfach den Spielraum etwas öffnen, indem der Bund auch dann Hand bieten kann, auf solche Rückzahlungen zu verzichten, wenn die Kantone ihrerseits bereit sind, ihren Anteil an diesen bedingt rückzahlbaren Darlehen herzugeben oder darauf zu verzichten. Ich glaube nicht, dass der Bund damit eine neue Verpflichtung übernimmt. Er hat immer noch die Möglichkeit, das zu wollen oder nicht zu wollen. Mit diesem Einschub ermöglichen wir es aber, ausserhalb von notwendigen Bilanzsanierungen eine solche Einigung zwischen Kanton und Bund zu finden.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je dois dire très honnêtement que je suis un peu emprunté face à cette proposition. Néanmoins, je trouve que la question de fond posée par Monsieur Engler mérite un examen. Je ne suis pas à même d'indiquer une position favorable ou défavorable. Pour l'instant, je maintiens la position de la commission, qui est également celle du Conseil fédéral, et je trouve qu'avant de se déterminer sur la proposition Engler, il serait nécessaire de faire un examen complémentaire des incidences et répercussions de celle-ci.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die erste kurzfristige Prüfung hat ergeben, dass wir das wahrscheinlich annehmen könnten. Es ist ein Spezialthema und ändert vermutlich in der Praxis relativ wenig; insofern kann ich dem zustimmen. Der Nationalrat kann es sicher nochmals überprüfen, dann können wir anhand von konkreten Beispielen wahrscheinlich auch mehr sagen.

*Angenommen gemäss Antrag Engler
Adopté selon la proposition Engler*

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Qui interrompiamo la seduta. Riprendiamo le nostre deliberazioni sull'oggetto lunedì 3 dicembre 2012. Con questo siamo giunti a termine della prima settimana di sessione. Vi ringrazio per la collaborazione!

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr
La séance est levée à 12 h 55*