



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

Fortsetzung – Suite

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)

Block 2 (Fortsetzung) - Bloc 2 (suite)

Français Olivier (RL, VD): La décision prise ce matin concernant le bloc 1 du projet FAIF nous permet d'aborder favorablement le projet 3 présenté par le Conseil fédéral, les décisions du Conseil des Etats et les propositions de notre commission.

Ce matin, nous avons accepté le financement des deux premiers projets et, implicitement, nous avons jugé utile que les décisions du Conseil des Etats et les propositions de notre commission viennent compléter le projet du Conseil fédéral.

Je ne veux pas vous faire perdre trop de notre précieux temps: le groupe libéral-radical soutient la majorité des propositions de notre commission. Ces propositions sont raisonnables, utiles.

A titre personnel, je dirai qu'il n'y en a presque pas assez, sachant que la personne à qui Madame Leuthard a succédé à la tête du DETEC avait soumis des projets à 10, voire 20 milliards de francs, ce qui a donné de grands espoirs aux régions. Aussi, il est légitime que certains d'entre vous demandent de compléter la liste des propositions; c'est compréhensible, d'autant plus que bien des propositions ont été déposées en commission et que nous devons faire des choix afin de garantir que nos décisions permettent de réduire les étranglements des flux actuels et ceux de demain, par l'augmentation du trafic annoncé.

Certaines propositions, dont la mienne, sont toutefois nouvelles. Il s'agit d'une proposition développée par le groupe libéral-radical qui témoigne de sa vision de l'avenir. Nous constatons qu'il y a des disparités choquantes sur le réseau. En effet, de Saint-Gall à Genève, il y a des discontinuités dans l'équipement, qui limitent la performance des convois. Aujourd'hui, nous achetons des trains qui roulent à plus de 200 kilomètres à l'heure; nous avons adopté les projets qui fixent des niveaux de sécurité pour permettre aux trains de rouler à plus de 200 kilomètres à l'heure. Néanmoins, cette performance présente aujourd'hui de grandes disparités. Il n'est pas correct que les trains roulent en moyenne à 175 kilomètres à l'heure sur notre réseau principal, sur certains





tronçons de l'axe est-ouest, alors que sur des réseaux de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale, voire d'Olten à Bâle, ils roulent en moyenne à moins de 100 kilomètres à l'heure.

Garantir une vitesse moyenne sur tout le réseau principal est la revendication du groupe libéral-radical: cela est conforme à l'esprit du message FAIF que nous examinons. Il faut rappeler qu'un temps de parcours plus court augmente la capacité de l'infrastructure et garantit l'attrait des transports publics.

Nous vous recommandons de soutenir la version du Conseil des Etats et les propositions de la commission, tout comme d'être indulgents à l'égard des propositions individuelles.

Binder Max (V, ZH): In diesem Block, bei den Vorlagen 4 und 5, ist die SVP-Fraktion nicht einheitlicher Meinung. Eine Mehrheit der Fraktion wird bei Artikel 1 der Vorlage 4 der Minderheit I (Huber) folgen. Man könnte jetzt, wie es Frau Huber gemacht hat, sagen, dass das Ständeratskonzept finanziert sei und wir diese 0,1 Prozent Mehrwertsteuer umsonst einkassieren würden, wenn wir zum Bundesratskonzept zurückkehren würden. Dafür hätte wahrscheinlich auch die Bevölkerung kein Verständnis. Die SVP-Fraktion hat sich mit einer knappen Mehrheit dafür entschieden, der Minderheit I (Huber) zu folgen, und zwar mit der Begründung, dass nun endlich und zuerst Strassen zu bauen seien und dann erst Schienen. Dementsprechend sollen alle anderen Anträge, also auch derjenige der Minderheit II (Quadri) zur Umfahrung von Bellinzona wie auch der aus meiner Sicht völlig richtig liegende Antrag der Minderheit Hurter Thomas – aus Schaffhausen – abgelehnt werden. Es geht hier tatsächlich um Schweizer Interessen, die für einmal auf deutschem Gebiet liegen.

Persönlich kann ich Ihnen sagen, dass ich bei beiden Abstimmungen der Mehrheit folgen werde, was in beiden Vorlagen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates bedeuten würde. Ein Teil unserer Fraktion wird die Minderheit II (Quadri) und die Minderheit Hurter Thomas unterstützen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Bei diesem Block 2 mit den zwei Bundesbeschlüssen über den Ausbauschritt 2025 gehe ich auch wieder gemäss den Minderheitsanträgen vor. Ich bitte Sie wiederum – das kann ich schon jetzt sagen –, diese abzulehnen, weil sich die Mehrheit auch hier sehr gut und in Übereinstimmung mit dem Ständerat und dem Konzept der Kantone positioniert hat.

Kommen wir zur Minderheit I (Huber) bei Artikel 1 im Beschluss 4. Wir haben ja schon erwähnt, dass das, was Frau Huber sagt, mit dem Bundesrat, also mit den 3,5 Milliarden Franken, kongruent ist. Es ist somit ein politischer Entscheid. Sie haben am Morgen die Mehrwertsteuererhöhung gesprochen, und insofern wäre es entsprechend konsequent, dann halt hier die 6,4 Milliarden Franken zu beschliessen. Nochmals: Wir sind nicht dagegen, aber ich mache auf die Folgekosten aufmerksam.

Dann noch eine Bemerkung zur Abweichung Ihrer Kommission bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g: Hier wurde gegenüber dem Ständerat die Formulierung zu "Bellinzona-Tenero: Kapazitätsausbau" verändert. Wir sind – dies zuhanden der Materialien – damit einverstanden. Das ist nur eine Formulierungsänderung, die einen flexibleren Einsatz der Mittel für die Strecke Bellinzona-Locarno, für die 150 Millionen Franken, die dafür vorgesehen sind, ermöglicht. Deshalb ist es besser als die Formulierung "Contone-Tenero".

Dann kommen wir im selben Artikel 1 zu Buchstabe jbis. Auch hier zuhanden der Materialien: Der Bundesrat ist mit dem Antrag der Kommission einverstanden. Auch hier ist es

AB 2013 N 789 / BO 2013 N 789

vor allem eine bessere Formulierung, die uns mehr Flexibilität für die Projektierungsphase gibt, ohne dass hier zusätzliche Kosten ausgelöst würden.

Anders ist es hingegen beim selben Passus mit dem Einzelantrag Français zu Buchstabe jbis. Ich bitte Sie, diesen Einzelantrag abzulehnen.

Ich verstehe natürlich die Motivation. Jede Region möchte für die Planungsphasen und für Projektierungen der Zukunft ihre Projekte hier jetzt auch noch irgendwo aufgelistet sehen. Ich muss Ihnen einfach sagen: Für zusätzliche Projektierungen muss etwas passieren. Jede Projektierung kostet locker zwischen 100 000 und 400 000 Franken. Je mehr Sie in die Vorlage hineinschreiben, umso mehr muss die Verwaltung tätig werden. Dieser Antrag ist effektiv auch kostenrelevant. Mit staatlichen Mitteln viele zusätzliche Studien und Projektierungen zu lancieren, wobei der Realisierungszeitpunkt völlig ungewiss ist, ist kein effizienter Einsatz der Mittel des Staates. Es ist auch unzweckmässig, gleichzeitig zu viele Planungen und Projektierungen durchzuführen, weil man dann Hoffnungen weckt, dass die entsprechenden Projekte im nächsten Ausbauschritt aufgenommen werden.

Das in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe jbis vorgesehene Paket ist bereits sehr anspruchsvoll. Deshalb bitte ich Sie, es jetzt nicht zu erweitern. Beide von diesem Einzelantrag befürworteten Vorhaben würden teure Neubaustrecken beinhalten. Mit dem Ausbauschritt 1 haben wir in dieser Region doch bereits wesentliche





Mittel aus dem Programm ZEB vorgesehen. Es gäbe hier weitere Folgeinvestitionen. Das ist nicht opportun. Zuletzt muss man bei diesem Antrag auch die Projektierung Roggwil-Zürich Altstetten mit einer südlichen Umfahrung von Olten und Aarau als Konkurrenzprojekt berücksichtigen. In diesem Projekt haben wir schon Kapazitätserweiterungen zwischen Aarau und Zürich vorgesehen.

Ich möchte noch zu Artikel 1 Absatz 3 Stellung nehmen: Gemäss dem Antrag der Minderheit I (Huber) wäre dieser Absatz zu streichen. Beim Antrag der Minderheit II (Quadri) zu Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe f geht es um die Umfahrung von Bellinzona. Auch diesen Antrag muss ich Ihnen zur Ablehnung empfehlen.

Die Umfahrung Bellinzona haben wir im Rahmen der Planungsarbeiten und der Priorisierungen zu Step untersucht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass wir hier ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben, und deshalb ist dieses Projekt, so, wie heute sein Stand ist, in die Dringlichkeitsstufe 2 geschoben worden. Der heutige Stand des Projekts hat Kosten von 1,16 Milliarden Franken zur Folge, und das sagt wahrscheinlich schon sehr viel über dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.

Andererseits hat es sich aber auch gezeigt, dass die Umfahrung Bellinzona dann notwendig wird, wenn die Kapazitäten für den alpenquerenden Verkehr weiter ausgebaut werden müssen. Das ist mit der Eröffnung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels sowie mit den Kapazitäten, die auch unter Einbezug der Zufahrtsstrecken berechnet sind, erst nach 2030 der Fall. Deshalb denken wir, es ist aus den genannten Gründen richtig, hier an der Dringlichkeitsstufe 2 festzuhalten. Wir meinen, hier ist eben die Planung zu überarbeiten, die Projektreife zu prüfen. Dieses Projekt ist noch nicht in einem Stadium, in dem wir es aufnehmen könnten. Zu Vorlage 5 und zur Minderheit Huber bei Artikel 1: Auch hier gilt wieder, dass das ein politischer Entscheid des Parlamentes ist.

Zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas zu Artikel 2a, betreffend die Schaffhausen-Basel-Connection: Da, muss ich sagen, war ich ein bisschen erstaunt, und ich war noch erstaunter bei den heutigen Äusserungen zu diesem Projekt. Ich war erstaunt, weil es falsch ist, Herr Fehr Hans-Jürg, was Sie gesagt haben. Herr Grossen Jürg hat es korrekt wiedergegeben, das wurde auch in der Kommission so dargelegt. Die HGV-Kredite sind aus dem FinöV-Fonds finanziert. Wenn allenfalls Kreditreste vorhanden wären, dann deshalb, weil alle diese Gelder vom FinöV-Fonds in den Bahninfrastrukturfonds übertragen werden. Da können Sie nicht plötzlich dann wieder Kreditreste reservieren und sagen, das sei noch ein alter HGV-Topf, den wir alimentiert hätten. Das Gesetz sieht klar vor, dass die Gelder des FinöV-Fonds in den Bahninfrastrukturfonds übertragen werden. Somit würden diese Gelder – sofern es sie überhaupt gibt, wenn die HGV-Projekte weniger als 1,09 Milliarden Franken ausmachen – auch an den Bahninfrastrukturfonds gehen. Damit konkurrenzieren wir, wenn Sie Gelder für diese Elektrifizierung sicherstellen wollen, ganz klar andere Projekte der ersten Ausbaustufe.

Ein weiteres Argument: Ich habe ja auch mit dem deutschen Verkehrsministerium, mit der Deutschen Bahn regelmässige Gespräche. Dabei ist dieses Projekt nicht einmal in der zweiten Priorität, es wird bei unseren Gesprächen nicht einmal angetönt. Ich habe kürzlich den Chef der Deutschen Bahn darauf angesprochen – vergessen Sie das Projekt. Auch Baden-Württemberg hat den Bund und das BAV bis heute offiziell nicht kontaktiert und nicht erklärt, dass das für sie dringlich sei, eine Priorität sei und dass das irgendwo finanziert sei. Das sind Realitäten.

Ich habe wie Sie in Kopie einen Brief aus den Kantonen Schaffhausen und Basel bekommen – auch die Thurgauer haben unterschrieben –, notabene einen Brief des Agglomerationsprogramms Basel. Als die drei Regierungsräte bei mir waren, war das genau das Thema. Projekte wie dieses, bei dem sich die Schweiz auf fremdem Boden, bei einer regionalpolitisch sicher relevanten Bahnlinie engagiert, sind typische Projekte der Agglomerationsfinanzierung, das hat mit HGV schrecklich wenig zu tun. Zu den Agglomerationsprogrammen wurden die Kantone vorstellig. Wir haben gesagt, dass sie legitim seien. Viele Grenzkantone geben solche Projekte auch über die Agglomerationsprogramme ein, aber nicht über den HGV-Kredit. Bezüglich HGV hat das Parlament die Linien und die Kosten bestimmt; dieses Paket können Sie nicht jederzeit aufschneiden, nur weil eine Region jetzt nochmals eine Idee hat.

Ein weiteres Element: Die Streckenführung ist tatsächlich komplett auf deutschem Gebiet – komplett auf deutschem Gebiet. Herr Nationalrat Hurter weiss das. Wir haben ja vom Bund her jetzt auch in Frankreich und in Italien Engagements, aber grundsätzlich auf der Basis von Darlehen und nicht so, dass wir es finanzieren, wenn die Schweiz einfach ein Interesse und einen Nutzen hat. Sonst würde ich Ihnen beim Projekt Ceva Folgendes beliebt machen: Die Genfer könnten auch rasch noch kommen und sagen, das sei für sie prioritär; dort sind dann hunderttausend Personen betroffen und nicht nur zehntausend.

Passen Sie also hier auf, dass Sie nicht verschiedene Schubladen durcheinanderbringen und vor allem verkehrspolitisch und regional nichtbestrittene Möglichkeiten nicht anders priorisieren, als wir es jetzt mit allen Kantonen gemacht haben: Mit ihnen haben wir alle Projekte vertieft hinsichtlich Kosten und Nutzen geprüft und haben die üblichen Priorisierungen festgelegt.



Noch ein letztes Argument: Wir haben die Untersuchungen über dieses Projekt ja immer noch am Laufen. Wir stehen diesem Projekt nicht negativ gegenüber. Aber zuerst erwarten wir wie üblich, dass Deutschland oder mindestens das Land Baden-Württemberg mit einem konkreten Projekt und mit einer Finanzierungszusage vonseiten Deutschlands an uns herantritt, sodass wir das prüfen und festlegen können, wie viel der Bund und die Kantone daran bezahlen können. Es hat sich auch noch kein Kanton dazu geäußert, wie wichtig ihm ein bestimmtes Projekt wäre und wie viel er daran bezahlen würde. Deshalb ist das eine schwierige Ausgangslage. Damit ein Projekt auch verkehrlich von Nutzen wäre, müssten wir verlangen, dass ein Halbstundentakt eingeführt würde und dass der Tarifverbund, das Generalabonnement usw. dort gültig wären. Es kann schon sein, dass wir das einmal erreichen, aber sicher nicht in dieser ersten Ausbauphase; das ist völlig unrealistisch. Weil wir hier einen Staatsvertrag aushandeln müssen, werden Sie einen solchen sicher nicht vor zwei Jahren zu Gesicht bekommen, selbst wenn es wie hier um die künftige Elektrifizierung geht.

AB 2013 N 790 / BO 2013 N 790

Dazu kommt noch ein aussenpolitisches Argument: Alle Projekte mit Deutschland sind im Verzug. Sie kennen die Situation bei der Rheintalbahn, die als Neat-Zufahrtsstrecke strategisch sehr wirkungsvoll ist. Deutschland ist mit Sicherheit ein bis zwei Jahre im Verzug, auch wegen mangelnder Finanzierung. Für die Ostschweiz bedeutend ist die Südbahn mit der Strecke Ulm-Friedrichshafen-Lindau: Auch dort geht es um die Elektrifizierung und um bessere Anbindungen. Für den Kanton St. Gallen ist das die erste Priorität. Wir kriegen dort von Deutschland auch die Nachricht: Es tut uns leid, aber mangels Finanzierung wird sich dieses Projekt um ein bis zwei Jahre verzögern.

In der Gesamtbeurteilung und aus der Perspektive des Bundes und nicht nur eines Kantons müsste ich also das Geld in ganz andere Strecken investieren als in die Strecke Basel-Schaffhausen, die sich komplett auf deutschem Gebiet befindet. Es tut mir leid, aber das passt jetzt wirklich nicht in diesen Beschluss hinein, vor allem nicht in diesem Zeitpunkt.

Hutter Markus (RL, ZH): Frau Bundesrätin, um mit Ihren Worten zu sprechen: Ich war auch etwas erstaunt. Sie haben uns eine Vorlage in einem Umfang von 3,5 Milliarden Franken vorgelegt, und Sie haben sich nicht mit einem Wort für Ihre eigene Vorlage eingesetzt. Deshalb meine Grundsatzfrage: Wie ernst nimmt es der Bundesrat mit seinen Botschaften, wenn er bei der ersten Gelegenheit selber davon abweicht? Können wir in Zukunft davon ausgehen, dass es bei diesen Bundesratslösungen um unverbindliche, vielleicht auch etwas zufällige Ideen geht, die dann der Absender selbst gleich aufgibt?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist eine berechtigte Frage, aber wir sind auch Realpolitiker. Die Notwendigkeit dieser Zusatzstrecken ist von uns ja nicht bestritten. Sie waren mangels Finanzierung nur zeitlich zurückgeschoben. Wenn sich das Parlament – der Ständerat hat das so gemacht –, die Kantone und die Finanzdirektoren so positionieren, wenn die Finanzierung da ist, dann wehre ich mich nicht gegen eine vorzeitige Realisierung dieser Projekte, weil es nicht bestritten ist, dass sie nötig sind, dass sie zum Ausbau gehören. Es ist für uns wirklich eine Frage, ob sie zusätzlich finanziert sind. Wenn ja, ist es für uns okay, sonst nicht. Ich glaube, das habe ich deutlich gesagt.

Beim HGV-Anschluss-Gesetz hat sich der Bundesrat seinerzeit auch gewehrt. Mit den SBB waren wir mit 670 Millionen Franken einverstanden und hielten das für nötig. Dann sind die Regionen gekommen, es gab Allianzen, und wir sind bei 1,1 Milliarden gelandet. Die Kritik an unserem Vorschlag lautete – notabene aus Ihrem Kanton, Herr Hutter –, er sei zu romandielastig, wir hätten zu viele Mittel dort eingeschossen, Zürich und die Ostschweiz hätten nichts. Wenn Sie halt mehr wollen oder es schneller haben wollen, dann müssen Sie für die zusätzlichen 0,1 Prozent Mehrwertsteuer sein. Wenn Sie dem Bundesrat folgen wollen, müssen Sie sagen, es sei eine Frage des Zeitpunktes – ganz einfach.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben vorhin bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke von Schaffhausen nach Basel gesagt, Sie möchten keine exterritorialen Kredite mehr geben. Ich stimme mit Ihnen völlig überein. Ich stimme auch mit Ihrer Haltung betreffend die Regionallinie mehrheitlich überein. Was werden Sie aber sagen, wenn ich Sie frage: 260 Millionen Franken für Italien? Sie werden mir wahrscheinlich sagen, es sei ein Darlehen. Aber das Darlehen für den Olimpino-Tunnel wurde bis heute nicht zurückbezahlt. Sie wissen, dass wir dieses Darlehen auch verlieren werden. Was sagen Sie dazu?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist genau das, was Sie gesagt haben. Ich stehe ein für Darlehenslösungen. Wenn das die Projekte beschleunigt und im Sinne der Schweiz ist, dann stehen wir dazu. Aber es müssen Darlehen sein. Gerade dort ist es im Sinne der Verlagerungspolitik, es ist im Sinne der verladenden Wirtschaft,



und es beschleunigt den Bau von Linien, die sonst wahrscheinlich mangels liquider Mittel Italiens auf Jahre hinaus unvollendet bleiben würden. Aber ich beharre darauf, dass wir Lösungen über Darlehen suchen, auch wenn wahrscheinlich die Rückzahlung längere Zeit dauern wird. Das ertragen wir. Aber wenn der Staat beginnt, überall à fonds perdu zu bezahlen, dann kommen wir nicht mehr aus einer Forderungsmentalität heraus.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich bin schon etwas erstaunt, dass Sie gerade nicht mehr wissen, dass Sie den SBB eine Grenzgürtelstrategie aufgezwungen haben, um eben im Grenzbereich zu wachsen. Aber nun zu meiner Frage: Bei der FinöV-Abstimmung von 1998 wurde dem Volk gesagt, für die HGV seien 1,2 Milliarden Franken vorgesehen. Verwendet wurden 1,1 Milliarden. Und jetzt wollen Sie einfach diese 100 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds hinüberschieben? Sagen Sie mir: Wo steht das? Politisieren Sie nicht am Volk vorbei?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, das Volk hat die Strecken definiert. Wir haben immer transparent informiert, was wir in Deutschland unter dem Titel HGV finanzieren. Das war Teil des Konzepts und Teil der Abstimmung. Man kann nicht einfach neue Linien aufnehmen, wenn man sieht, dass es vielleicht noch Mittel hat. Wir wissen es ja noch nicht; die Bauzeit dauert noch sieben Jahre, denn diese Kredite sind bis 2020 gesprochen. Vielleicht gelingt es, dafür zu sorgen, dass am Schluss 80 Millionen Franken übrig bleiben. Ob es am Schluss so ist, kann ich im Moment weder bejahen noch verneinen. Aber es wäre komplett falsch, jetzt noch neue Linien in diese HGV-Konzeption aufzunehmen, denn das war dem Volk nicht bekannt. Das wäre jetzt wirklich unsinnig. Der Kanton Schaffhausen ist mit diesen HGV-Krediten, so glaube ich, nicht schlecht bedient – auch in den nächsten Jahren. Deshalb: Gegen Agglomerationsprojekte beim zweiten Ausbauschnitt haben wir nichts, aber jetzt die Prioritäten für den ersten Ausbauschnitt zu ändern wäre gegenüber vielen anderen Regionen weiss Gott unfair.

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Zunächst: Sie haben zweimal gesagt, die Linie Schaffhausen-Basel befinde sich komplett auf deutschem Staatsgebiet. Ich erinnere Sie einfach daran, dass der Kanton Schaffhausen zur Schweiz gehört und ein Viertel dieser Linie durch den Kanton Schaffhausen führt.

Meine Frage: Es gibt hier einen zentralen Differenzpunkt, den auch Herr Grossen heute Morgen angesprochen hat. Sie haben jetzt die These von Herrn Grossen bestätigt. (*Zwischenruf Bundesrätin Leuthard: Das ist keine These!*) Sie haben die These von Herrn Grossen bestätigt, dass das Geld beim Bahninfrastrukturfonds, bei diesen 6,4 Milliarden Franken, fehle, wenn wir unter HGV-Titeln Geld für die Elektrifizierung der Hochrheinbahn ausgeben. Ich behaupte das Gegenteil und stelle Ihnen folgende Frage: Wenn es im HGV-Topf kein Geld mehr haben wird, also im FinöV-Fonds, dann hat es im Bahninfrastrukturfonds immer noch 6,4 Milliarden Franken. Und wenn im FinöV-Fonds sagen wir 100 Millionen Franken Kreditreste übrig bleiben, weil man das Geld dort nicht braucht, dann wandert das Geld zwar in den Bahninfrastrukturfonds hinüber, in den neuen Fonds, erhöht aber nicht den Betrag. Es bleibt bei 6,4 Milliarden Franken, wie wir es hier beschlossen haben. Dann ist doch Ihre Aussage falsch, dass man mit diesem Geld andere Projekte konkurrenzieren?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, denn es ist leider so: Wenn Mittel übrig bleiben, gehen diese in den Bahninfrastrukturfonds. Wenn es zu wenig Mittel gibt, werden die Projekte ebenfalls über den Bahninfrastrukturfonds fertiggestellt. Das heisst, dass der Bahninfrastrukturfonds dort dann das Risiko trägt. Sollte die Neat noch teurer werden, was ja aber vorher abgerechnet worden ist, dann müssten aus dem Bahninfrastrukturfonds die Mehrkosten berappt werden. Das ist das Konstrukt, wonach wir nachher eben einen Topf haben. Das Parlament legt die Leitlinien und die Verpflichtungskredite fest. Wenn Verpflichtungskredite noch nicht

AB 2013 N 791 / BO 2013 N 791

gesprochen worden sind, sind sie nicht Gegenstand des Bahninfrastrukturfonds. Wenn aber Verpflichtungskredite gesprochen worden sind und überschritten werden, dann hat der Bahninfrastrukturfonds das aufzufangen.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: S'agissant de la proposition de la minorité I (Huber) qui demande de suivre le Conseil fédéral, le vote de tout à l'heure a fixé le crédit d'engagement à 6,4 milliards de francs; nous voulons dès lors des projets correspondant à ce montant. Comme Madame Huber l'avait indiqué, elle maintient sa proposition par cohérence; en commission, sa proposition avait été rejetée par 22 voix contre 3.

Faut-il compléter la liste des projets?

Adesso voglio parlare della minoranza Quadri che riguarda la circonvallazione di Bellinzona. Secondo il Consiglio federale questo progetto è soltanto di seconda priorità e ci sono progetti più urgenti, dell'entità di quasi



18 milliards de francs, fra i quali il corridoio ferroviario da 4 metri per il traffico merci lungo l'asse nord-sud. Quindi, questa proposta non sembra avere un alto livello di emergenza. Poi è un po' strano che sia il collega Quadri a proporla, visto che prima aveva proposto di ridurre i finanziamenti. Non si può aumentare la spesa e contemporaneamente ridurre il finanziamento, questo non è un modo corretto di fare politica!

S'agissant de la proposition de la minorité Hurter Thomas concernant la ligne Schaffhouse-Bâle, rejetée par 12 voix contre 9: cette proposition a été déposée en commission et vise à l'électrification d'un segment de ligne sur le territoire allemand entre Schaffhouse et Bâle. Si cette ligne est assurément utile, la plus-value de son électrification est loin d'être évidente, d'autant qu'il existe aujourd'hui des trains hybrides diesel/électrique qui peuvent fonctionner tant sur courant quand il y a des caténaires qu'au diesel quand il n'y en a pas.

A défaut d'une démonstration plus avancée, il paraissait extrêmement douteux qu'une telle amélioration mérite d'y consacrer 100 millions de francs. Par exemple, le nombre de tonnes de CO₂ économisées par cet investissement et leur valeur n'ont pas pu être évaluées en commission. En outre, il n'est pas évident qu'il incombe à la Suisse de financer dans une telle mesure des travaux sur sol allemand – 100 millions sur un total de 200 millions. D'ailleurs, il n'est pas non plus certain que l'exploitation de ce segment incomberait ensuite aux CFF, puisque c'est l'Allemagne qui déciderait.

Dans le contexte difficile des relations avec l'Allemagne, la majorité de la commission a estimé que la Suisse n'avait pas à faire à ce stade de cadeaux unilatéraux sans lien avec les grands dossiers, en particulier avec ceux du trafic aérien et des liaisons nord de la NLFA.

Enfin, une polémique a eu lieu en commission pour savoir si les 100 millions dont il est question ici constituent ou non une dépense supplémentaire, et cette polémique s'est rallumée tout à l'heure. La minorité affirme que ce projet peut être réalisé avec un reste de crédit pour le raccordement aux lignes à grande vitesse, car celui-ci n'a pas été entièrement utilisé. Elle considère donc que ce n'est pas une dépense supplémentaire. Juridiquement cette voie pourrait être envisageable, dans la mesure où le projet améliore les liaisons de la Suisse orientale vers Bâle, qui est l'un des points d'accès de la grande vitesse en Suisse. C'est toutefois principalement un objectif de trafic local qui est poursuivi ici, comme l'a souligné Madame la conseillère fédérale Leuthard.

S'agissant des finances, la majorité de la commission fait une autre analyse. Dépenser de l'argent finit par avoir de l'effet sur les liquidités, et si ce projet est réalisé, les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire diminueront de 100 millions de francs.

La majorité de la commission vous rappelle que les projections financières du développement du fonds FTP et de son successeur le FAIF ont été faites en admettant que ce reste de crédit n'était pas dépensé. Le fait que cette somme ne représente que 1,5 pour cent des dépenses ne devrait pas vous inciter à relâcher la rigueur qui a présidé à la sélection des projets à inclure dans la première étape d'aménagement 2025.

Nous vous proposons donc de rejeter la proposition de la minorité Hurter Thomas.

Malheureusement, Monsieur Français n'a pas déposé sa proposition en commission, alors qu'il en est membre. A ce stade, il n'y a pas de position officielle de la commission, mais je peux rappeler quel est l'état des discussions. A la page 49 du dépliant et 1468 du message, vous verrez que dans le projet dont nous discutons aujourd'hui, nous ajoutons, pour l'accélération du trajet Lausanne-Berne, 300 millions de francs. Par ailleurs, dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, que nous modifions ici, figure à la page 33 du dépliant "Lausanne-Berne: accroissement des capacités et augmentation du rendement". Ceci représente 250 millions de francs, chiffre que l'on trouve à la page 7320 du message du Conseil fédéral sur la vue d'ensemble du FTP. Au total, 550 millions sont prévus pour les investissements sur la ligne Lausanne-Berne. Le premier centime n'a pas encore été dépensé, ce qui fait que cette ligne ne fonctionne pas très bien – la meilleure preuve en est qu'en raison d'un ralentissement je suis arrivé avec dix minutes de retard en commission ce matin.

En plus de ces 550 millions prévus, la conseillère aux Etats Savary, lors du débat sur cette proposition au Conseil des Etats, a fait rajouter l'entier de la ligne Lausanne-Berne dans les projets de planification additionnelle. Donc au fond, cela signifie qu'un certain nombre de choses sont déjà prévues sur cette ligne. Avec ces 550 millions de francs, elle va être rénovée, le temps du parcours va être légèrement diminué et surtout elle va être rendue adéquate pour la circulation des nouveaux trains à deux étages équipés de la compensation de roulis. D'après les indications qu'ont fournies les CFF, sur la ligne Lausanne-Berne, le temps de trajet avec arrêt à Fribourg est actuellement d'une heure et six minutes; avec ces 550 millions de francs et le nouveau matériel roulant, le temps sera d'une heure et une minute. Ce n'est pas encore tout à fait le concept des noeuds, mais c'est déjà une amélioration substantielle, d'autant qu'en réduisant le temps de pause à Berne, on fera le trajet Lausanne-Zurich en moins de deux heures. Donc, voilà l'état de la situation, de ce qui est décidé aujourd'hui sans la proposition Français sur laquelle la commission n'a pas d'avis.



La formulation de la proposition Français se focalise, contrairement à ce qui figure dans la version du Conseil des Etats – "Lausanne-Berne" – sur la liaison Lausanne-Vauderens.

Des améliorations devraient aussi pouvoir être apportées entre Vauderens et Villars-sur-Glâne ou éventuellement entre Schmitten et Flamatt. Ce sont les segments faibles de cette ligne. La formulation de la proposition Français est très étroite. Il se peut que le mandat de planification qui a été introduit par le Conseil des Etats soit plus large et peut-être plus adéquat pour optimiser cette ligne. Mais enfin, sur cette question, la commission n'a pas d'avis.

S'agissant de la proposition Fluri à l'article 3 du projet 4, cette fois-ci Monsieur Fluri essaye de rattraper une erreur commise non pas par la commission, mais par l'administration, celle-ci ayant oublié les dispositions finales dans le projet 4, arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Je répète qu'il faut inscrire dans le projet la clause référendaire pour que le Conseil fédéral puisse faire entrer en vigueur la loi. Tout le monde devrait accueillir favorablement cette proposition. Acceptez la proposition Fluri, c'est un rattrapage rédactionnel!

Quadri Lorenzo (V, TI): Signor Nordmann, lei più volte ha ripetuto che la mia proposta non è corretta: da un lato, diciamo, non approvare il plafonamento, il "Pendlerabzug", quindi questa riduzione delle deduzioni fiscali sull'imposta federale diretta, e dall'altro lato proporre di inserire anche la circonvallazione di Bellinzona, cosa che era, tra l'altro, già prevista a livello pianificatorio. Preciso che quello che io ho detto è di non essere d'accordo di far confluire ulteriori finanziamenti nella ferrovia prendendoli dalla strada, quindi dalle tasche degli automobilisti – che non è esattamente come

AB 2013 N 792 / BO 2013 N 792

dire che io non sono d'accordo di dare i mezzi sufficienti alla ferrovia. Ecco, si renda conto che non è esattamente la stessa cosa.

Nordmann Roger (S, VD), per la commissione: Signor Quadri, adesso il finanziamento poggia su su diverse fonti, c'è un po' di tutto, c'è un equilibrio generale e nessuna di quelle fonti di finanziamento è predominante. Una cosa però è sicura: se si vogliono fare i progetti c'è bisogno di soldi e non si possono ridurre i soldi che vanno nel fondo e poi aumentare la spesa, agli occhi della commissione questo è assolutamente incoerente.

Français Olivier (RL, VD): J'ai l'impression que Monsieur Nordmann n'a pas écouté tous les propos que j'ai tenus. Je rappelle que ma proposition est relative à la notion du projet. Ce qui m'inquiète, c'est qu'on est prêt à dépenser de l'argent alors même qu'on n'a pas confirmé les hypothèses, ce qui est assez choquant. C'est que la proposition n'est pas seulement romande, elle est aussi suisse alémanique. Vous n'avez parlé que d'une seule de mes propositions. Est-il raisonnable de mettre en oeuvre des projets alors même que les hypothèses sont fausses?

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Monsieur Français, en présentant son message, le Conseil fédéral a présenté les variantes d'amélioration, et une des possibilités d'amélioration est la ligne Lausanne-Berne. L'Office fédéral des transports et les CFF vont planifier l'entier de la ligne, l'entier des améliorations, et procéderont à celles-ci par étapes.

Il est donc cohérent de dépenser ces 550 premiers millions de francs pour améliorer la liaison Lausanne-Berne. Nous pouvons faire confiance à l'administration, au département et aux CFF pour le faire dans le cadre d'une planification globale. Notre fonction n'est d'ailleurs pas de déterminer si nous devons creuser un tunnel ou procéder plutôt à des améliorations de surface, et où celles-ci doivent se faire; nous devons formuler l'objectif et donner les moyens. L'objectif est d'améliorer progressivement la liaison Lausanne-Berne pour arriver en dessous de l'heure; les moyens sont d'abord 550 millions pour des projets concrets, plus – ce qui figure déjà dans la version du Conseil des Etats – l'instruction de continuer les travaux de planification pour aller en deçà, vers ces fameuses 56 minutes du concept des noeuds.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben jetzt in Block 2 die Ausbauschritte zu diskutieren. Vorhin haben wir die Finanzierungsart mit den vier Wegen beschlossen: Treibstoffzollzuschläge, Schwerverkehrsabgabe, Reduktion des Pendlerabzuges und Mehrwertsteuererhöhung. Jetzt geht es darum zu entscheiden, welche Ausbauschritte wir damit finanzieren.

Wir haben gewissermassen als ersten Antrag jenen der Minderheit Huber zu Artikel 1 im Bundesbeschluss 5 zu behandeln. Dieser Antrag ist die andere Seite ihres Antrages zur Mehrwertsteuererhöhung. Sie hat diese abgelehnt, konsequenterweise möchte sie auch die Aufstockung des Ausbauschrittes gemäss Ständerat und



Kommissionsmehrheit ablehnen. Unsere Kommission hat das mit 22 zu 3 Stimmen abgelehnt, denn sie möchte diese Ausbauschritte vornehmen. Die Frau Bundesrätin hat es ausgeführt: Es sind alles Ausbauschritte, die, wenn Sie sie jetzt herauskippen, in einem späteren Paket wieder auftauchen werden, weil sie Sinn machen und den ursprünglichen Kapazitätsausbau des Bundesrates ergänzen. Der Ständerat und die Kommissionsmehrheit sind der Auffassung, dass diese Komplementärinvestitionen heute bereits sinnvoll getätigt werden können und nicht erst in 15, 20 oder 30 Jahren. Deshalb bitten wir Sie, den Antrag der Minderheit Huber abzulehnen. Wir haben sodann zwei Erweiterungen vorgenommen, die allerdings keine Kostenfolgen nach sich ziehen. Anders wäre es mit dem Einzelantrag Français. Frau Bundesrätin Leuthard hat Ausführungen dazu gemacht. In der Kommission stand dieser Antrag nicht zur Diskussion. Ich kann mich deshalb als Kommissionssprecher nicht dazu äussern. Es wäre ein Projektierungsauftrag unter Absatz 2 Buchstabe j bis.

Dann haben wir die Minderheit II (Quadri) bei Absatz 3 Buchstabe f. Auch dazu ist bereits Folgendes ausgeführt worden: Nach unseren Informationen genügen die heutigen Kapazitäten auf der Achse Basel-Chiasso. Wenn man jetzt den Antrag der Minderheit II aufnehmen würde, würde dies keinen Sinn machen, wenn man nicht gleichzeitig auch die Kapazitäten auf der Achse Basel-Chiasso ausbauen würde; sonst stünde die Umfahrung Bellinzona im Leeren. Offenbar besteht auf dieser Strecke bereits heute ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Kommission hat deshalb den Antrag mit 14 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Sodann gibt es zu Artikel 3 den Einzelantrag Fluri, womit dieser Artikel ergänzt werden soll. Es ist so, wie Herr Kollege Nordmann ausgeführt hat: Der Antrag ist eine Ergänzung und bezweckt, dass man Vorlage 4 mit den Vorlagen 2, 3 und 5 im Sinne einer gleichzeitigen Inkraftsetzung koppelt.

Die Inkraftsetzung fehlt in diesem Artikel 3; das haben wir übersehen. Deswegen bitte ich Sie, diesem Einzelantrag zuzustimmen, damit eine Kongruenz mit den Vorlagen 2, 3 und 5 hergestellt werden kann.

Damit komme ich zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas, zur Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen-Basel; er ist in der Kommission mit 12 zu 9 Stimmen abgelehnt worden. Das Ganze figuriert unter dem Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, das sogenannte HGV-Anschluss-Gesetz. Im HGV-Bereich gibt es zurzeit noch einen Kreditrest; alles wird aber dem Bahninfrastrukturfonds entnommen. Wenn jetzt entschieden wird, dass diese Strecke gemäss dem Antrag der Minderheit Hurter Thomas aufzunehmen sei, dann müsste man eigentlich auch die Finanzierung von 6,4 auf 6,5 Milliarden Franken aufstocken; sonst fehlen die Mittel.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Schweiz an den Ausbau dieser Strecke – sofern sie denn ausgebaut wird – einen Interessenbeitrag leisten könnte. Dieser müsste aber gemäss der Diskussion in der Kommission wesentlich tiefer ausfallen. Insbesondere müsste Deutschland bzw. das Land Baden-Württemberg doch deutlich mehr daran bezahlen bzw. überhaupt Interesse an einem Ausbau dieser Strecke zeigen. Bis heute ist das nämlich nicht der Fall; von deutscher Seite wird dieses Begehren nicht gestellt.

Ich darf Sie daran erinnern, woraus heute das HGV-Anschluss-Gesetz besteht. Ende Juni letzten Jahres lagen die mutmasslichen Endkosten bei einem Betrag von 1,031 Milliarden Franken und damit 59 Millionen Franken unter dem Verpflichtungskredit. Es gibt heute vier Anschlüsse im Ausland, die unter dieses Gesetz fallen. Da ist einmal der Anschluss von Lindau Richtung München, dann gibt es die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone Richtung Dijon, dann gibt es die Strecke Vallorbe-Pontarlier-Frasne nach Dijon, und schliesslich gibt es die Strecke Genf-Bellegarde-Nurieux-Bourg-en-Bresse. Diese zielen alle aus der Schweiz in Richtung Grossagglomerationen im Ausland: in Richtung München, Dijon, Lyon und Raum Mülhausen/Strassburg. Nun sehen Sie, dass die Strecke Schaffhausen-Basel auch systematisch nicht in dieses Hochgeschwindigkeitsanschluss-System passt.

Abgesehen davon, dass das Projekt nicht finanziert ist und dass das Interesse Deutschlands daran offenbar nicht besteht, passt es eben nicht in dieses Hochgeschwindigkeitsanschluss-System. Deswegen hat die Kommission mit 12 zu 9 Stimmen diesen Antrag abgelehnt. Ich bitte Sie, dies ebenso zu tun.

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

AB 2013 N 793 / BO 2013 N 793

4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

...

g. Bellinzona-Tenero: Kapazitätsausbau;

...

jbis. ... Zürich-Winterthur (Brüttener, Stadelhofen), Thalwil-Zug (Zimmerberg) ...

...

Antrag der Minderheit I

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Streichen

Antrag der Minderheit II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 3 Bst. f

f. ... Lausanne-Bern, die Umfahrung von Bellinzona sowie weitere Projekte.

Antrag Français

Abs. 2 Bst. jbis

jbis. im Lötschberg-Basistunnel, Lausanne-Vauderens, Roggwil-Altstetten;

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

...

g. Bellinzone-Tenero: extension de capacité;

...

jbis. ... Zurich-Winterthur (Brütten, Stadelhofen), Thalwil-Zoug (Zimmerberg) ...

...

Proposition de la minorité I

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Biffer

Proposition de la minorité II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 3 let. f

f. ... au tronçon Lausanne-Berne, de la circonvallation de Bellinzone et à d'autres projets.





Proposition Français

Al. 2 let. jbis

jbis. ... de base du Lötschberg, Lausanne-Vauderens, Roggwil-Altstetten;

Développement par écrit

Une Suisse à huit millions d'habitants doit disposer d'infrastructures adaptées. D'autant plus à l'heure où un million de pendulaires emprunte chaque jour les trains. Seul un travail coordonné permettra de supprimer la congestion du trafic des transports, de préserver l'environnement et de répondre aux besoins de mobilité des citoyens et des entreprises, sans affecter les finances. La réduction des embouteillages sur la route et l'expansion du rail sont des mesures urgentes. Il est essentiel que la capacité et la vitesse de l'axe est-ouest soit augmentée. La disparition de la congestion passe par la construction de nouveaux itinéraires: il faut de nouvelles infrastructures là où il y a un manque de capacités actuelles ou futures et aux endroits où les trains régionaux, les RER et les Intercity s'encombrent entre eux. Cela concerne avant tout la ligne Lausanne-Vauderens, Roggwil-Altstetten avec un contournement d'Olten et un raccordement à Bâle. Les tracés indispensables sont à prendre en compte rapidement afin de pouvoir travailler sur un projet solide. Il faudra investir dans une infrastructure de transports conséquente et de qualité. Il est important d'augmenter la capacité tout en améliorant la vitesse. L'axe est-ouest forme avec la NLFA "la croix fédérale de la mobilité" et permettra une croissance coordonnée de notre pays dans le cadre du RER Suisse.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8898)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag Français ... 82 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8899)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 51 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8900)

Für den Antrag der Mehrheit ... 173 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 13 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Fluri

Abs. 1

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Der Bundesrat veröffentlicht diesen Beschluss gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesblatt.

Abs. 3

Dieser Beschluss tritt gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Kraft.

Schriftliche Begründung

Die Vorlage Fabi umfasst fünf aufeinander bezogene Erlassentwürfe: Entwurf 1 enthält die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr". Entwurf 2 beinhaltet den direkten Gegenvorschlag auf Verfassungsstufe. Entwurf 3



setzt den direkten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe um. Entwurf 4 enthält den ersten Ausbauschritt des Strategischen Entwicklungsprogramms (Step). Es handelt sich um einen referendumsfähigen Planungsbeschluss. Entwurf 5 ist ein Finanzierungsbeschluss zum ersten Ausbauschritt (Entwurf 4). Die ganze Vorlage ist so aufgebaut, dass die Entwürfe 2 bis 5 ein in

AB 2013 N 794 / BO 2013 N 794

sich geschlossenes Konzept darstellen. Die Entwürfe 2 bis 5 sollten also gleichzeitig in Kraft gesetzt werden. Entwurf 2 verlangt ein obligatorisches Referendum, die Vorlagen 3 und 4 sehen jeweils ein fakultatives Referendum vor. Der Bundesrat hat dieser Abfolge von möglichen Volksabstimmungen Rechnung getragen, indem er die Publikation und das Inkrafttreten von Entwurf 3 an die Annahme von Entwurf 2 geknüpft hat. Für Entwurf 4 fehlt dagegen bislang eine solche Verknüpfung. Aus systematischen Gründen und um allfälligen Unklarheiten bezüglich Publikation – und damit Beginn der Referendumsfrist – und bezüglich Kompetenz zur Inkraftsetzung vorzubeugen, sollte eine analoge Bestimmung in Entwurf 4 aufgenommen werden.

Art. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Fluri

Al. 1

Le présent arrêté est sujet au référendum.

Al. 2

Le Conseil fédéral publie le présent arrêté dans la Feuille fédérale en même temps que la loi fédérale du ... sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Al. 3

Le présent arrêté entre en vigueur en même temps que la loi fédérale du ... sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8904)

Für den Antrag Fluri ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 36 Stimmen

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8901)

Für den Antrag der Mehrheit ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 41 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8902)

Für Annahme der Ausgabe ... 157 Stimmen

Dagegen ... 25 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2a

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Text

Der Bundesbeschluss vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses (BBI 2005 5177) wird gemäss Anhang geändert.

Anhang Titel

Bundesbeschluss vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses

Anhang Art. 1 Abs. 1

... ein Verpflichtungskredit von 1190 Millionen Franken ...

Anhang Art. 1 Abs. 2

...

nbis. Ausbauten Schaffhausen-Basel: 100

...

Total: 1190

Art. 2a

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Texte

L'arrêté fédéral du 8 mars 2005 relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux LGV (FF 2005 4885) est modifié selon l'annexe.

Annexe titre

Arrêté fédéral du 8 mars 2005 relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux LGV

Annexe art. 1 al. 1





Un crédit d'engagement de 1190 millions de francs ...
Annexe art. 1 al. 2

...

nbis. Aménagements Schaffhouse-Bâle: 100

...

Total: 1190

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für den Antrag der Minderheit Hurter Thomas zu Ziffer 4a der Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8903)

Für den Antrag der Minderheit ... 102 Stimmen

Dagegen ... 82 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

AB 2013 N 795 / BO 2013 N 795

Block 3 – Bloc 3

Übrige Bestimmungen

(Entwurf 2 mit Ausnahme von Art. 87a Abs. 2 Bst. c und Art. 196)

Autres dispositions

(Projet 2 à l'exception de l'art. 87a al. 2 let. c et de l'art. 196)

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Gasser) zu Artikel 81a wird von Frau Regula Rytz begründet.

Rytz Regula (G, BE): Herr Gasser ist leider krank, und deshalb vertrete ich hier bei Artikel 81a im Entwurf 2 die Minderheit I.

Es geht hier um eine Änderung der Bundesverfassung, und diese hat zum Ziel, dass die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene in allen Landesgegenden im Grundsatz gefördert wird. Wichtig scheint uns, dass wir hier keine unterschiedliche Behandlung des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenverkehrs machen und uns damit vielmehr für eine ganzheitliche, ressourceneffiziente Verkehrspolitik aussprechen. Für uns ist es klar: Um das zukünftige Verkehrswachstum zu bewältigen, braucht es eine konsequente Verlagerung auf effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im alpenquerenden Güterverkehr haben wir dank der Alpen-Initiative bereits einen Verlagerungsgrundsatz in der Bundesverfassung verankert. Wenn wir die Formulierung in Artikel 84 genau unter die Lupe nehmen, dann sehen wir auch, warum dies so wichtig ist. Es heisst nämlich in Absatz 1 des besagten Artikels: "Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist."

Genau dies muss ein strategischer Grundsatz der gesamten Verkehrspolitik sein. Wir müssen die Mobilität so organisieren, dass sie ihre Erschliessungsfunktion erfüllt, ohne die Lebensqualität und die Naturräume zu schädigen. Die Minderheit I (Gasser) nimmt genau dieses Anliegen auf und beantragt, den Verlagerungsgrundsatz auch für den Güterverkehr in der Fläche und den Personenverkehr in der Verfassung zu verankern.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Minderheit I, dieses Ziel zu unterstützen.





Regazzi Fabio (CE, TI): Meine Minderheitsanträge zu Artikel 81a der Bundesverfassung und zu den Artikeln 48b und 48d des Eisenbahngesetzes stehen thematisch in engstem Zusammenhang. Es geht um die langfristige Angebotsgestaltung und um die strategische Entwicklung in Bezug auf die Bedürfnisse der Nutzer im Personen- und Güterverkehr.

Ich bin Präsident des Swiss Shippers' Council, des Verbandes der Verlader – en français: les chargeurs –, bzw. als Mitglied im Cargo Forum Schweiz; damit habe ich meine Interessenbindung offengelegt. Somit kenne ich die Sorgen der Wirtschaft, die ihre Güter auf Strasse und Schiene, mit Schiff und Flugzeug transportieren lässt. Auch ist mir die extrem hohe Auslastung des schweizerischen Schienennetzes bestens bekannt. Ich weiss, wie schwierig es manchmal sein kann, Güterzüge in das Taktfahrplangefüge des Personenverkehrs einzupassen. Daher möchte ich mit meinen Minderheitsanträgen dafür sorgen, dass der Güterverkehr von Anfang an in alle strategischen Überlegungen von Bund und Kantonen zur Angebots- und Infrastrukturentwicklung institutionell einbezogen wird.

Der Entwurf des Bundesrates vernachlässigt den in der Schweiz mit einer Transportleistung von 40 Millionen Tonnen pro Jahr nach wie vor sehr wichtigen Bahngüterverkehr in der Fläche vollständig. Daher hat der Ständerat versucht, diese Lücke zu schliessen. Allerdings hat er mit seinem Vorschlag den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr stark benachteiligt: So sollen die Belange des Güterverkehrs bei der Angebotsgestaltung des Personenverkehrs nur "angemessen" berücksichtigt werden. Der gutgemeinte Vorschlag des Ständerates wird ins Gegenteil verkehrt und führt zu einer Diskriminierung des Bahngüterverkehrs.

Mein Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung will eine gewisse Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr bei der langfristigen Angebotsgestaltung bzw. Infrastrukturplanung, um den hohen Marktanteil der Bahn erhalten zu können. Die Angebote im Personen- und Güterverkehr sollen langfristig aufeinander abgestimmt werden. Daher sollen neben den Kantonen als Besteller des Personenverkehrs auch die Verlader als Besteller des Güterverkehrs in die periodischen Nachführungen des strategischen Entwicklungsprogramms der Infrastruktur gemäss Artikel 48b des Eisenbahngesetzes einbezogen werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die strategische Entwicklung der Infrastruktur in Kenntnis aller Bedürfnisse von Güter- und Personenverkehr erfolgt und entsprechend alle Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr befriedigt werden können.

Als Vertreter der verladenden Wirtschaft habe ich in der Vergangenheit die bittere Erfahrung machen müssen, dass die Angebotsplanung der Kantone und Regionen im Personenverkehr infolge Unkenntnis der Bedürfnisse des Güterverkehrs den Bahngüterverkehr stark einschränkte, ja gelegentlich sogar vollständig auf die Strasse verdrängte. Bei einer institutionellen Zusammenarbeit zwischen Kantonen, regionalen Planungsgruppen, Verladern und Eisenbahnen ist alles Know-how beisammen. Alle können ihre Bedürfnisse bezüglich Infrastruktur und Raumplanung formulieren. Schliesslich kann in Kenntnis aller Fakten über die strategischen Ausbauschritte entschieden werden.

Das letzte Wort behält aber in allen Fällen das Parlament. Es entscheidet über die beantragten strategischen Entwicklungsprogramme und über die dafür notwendigen Mittel. Wenn es zwischen Personen- und Güterverkehr unüberwindliche Differenzen bei der Netznutzung gibt oder wenn die Finanzierung zur Beseitigung dieser Differenzen durch grosszügigen Ausbau des Netzes nicht vorhanden ist, muss das Parlament eine politische Entscheidung treffen. Erst mit meinen Minderheitsanträgen zu Artikel 48b und Artikel 48d des Eisenbahngesetzes kann das Parlament sicher sein, dass wirklich alle Fakten auf dem Tisch liegen.

Mit meinem Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung soll keine Subventionierung jedes noch so ineffizienten Bahngüterverkehrs in allen Landesgegenden ermöglicht werden. Die Vorlage des Bundesrates zur Förderung des Güterverkehrs in der Fläche befindet sich zurzeit in der Vernehmlassung. Sie sieht Massnahmen vor, die einen wesensgerechten und wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr ermöglichen. Gleichzeitig wird der in der Schweiz seit Jahren erfolgreiche Grundsatz der Komodalität von Strasse und Schiene berücksichtigt.

Der Minderheitsantrag schafft die verfassungsmässige Grundlage für diese Vorlage des Bundesrates zum flächendeckenden Schienengüterverkehr. Bund und Kantone sollen einen Güterverkehr mit guten Rahmenbedingungen und einer für diese Angebote ausreichenden Infrastruktur ermöglichen. Die Bestellung von Schienengüterverkehr und Investitionshilfen bei der Wirtschaft bleiben möglich; diese Vorlage werden wir aber später beraten. Heute geht es um die langfristige Infrastrukturentwicklung Fabi, die den Güterverkehr gleichwertig einbeziehen soll.

Wenn wir mit unserem Gegenvorschlag Erfolg haben wollen, müssen wir dem Initiativtext eine handfeste Alternative gegenüberstellen. Dies erreichen wir weder mit dem Entwurf des Bundesrates, der den Güterverkehr nicht einmal erwähnt, noch mit dem Beschluss des Ständerates. Letzterer stellt den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr vollständig ins Abseits. Vielmehr müssen wir uns zu Bahnangeboten auch im Binnen-,



Import- und Exportverkehr bekennen. Dafür braucht es gute Rahmenbedingungen und eine ausreichende Infrastruktur. Den Einbezug der Seilbahnen als Teil des öffentlichen Verkehrs unterstütze ich ebenfalls.

AB 2013 N 796 / BO 2013 N 796

Ich ziehe daher meinen Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung zurück. Ich habe Ihnen zum selben Artikel stattdessen einen Einzelantrag unterbreitet, der sowohl die Seilbahnen als auch den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung von Bund und Kantonen mit einbezieht. Ich bitte Sie daher, meine Minderheitsanträge zu den Artikeln 48b und 48d des Eisenbahngesetzes zu unterstützen.

Binder Max (V, ZH): In Absatz 2 von Artikel 85 wird ein neuer Begriff eingeführt. Neu soll der Reinertrag der Abgabe zur Deckung von Kosten verwendet werden, die im Zusammenhang mit dem "Landverkehr", bisher "Strassenverkehr", stehen. Ich habe versucht, in der zweihundertseitigen Botschaft, eine Erklärung für diese Änderung zu finden. Ich muss Ihnen sagen, es war vergeblich. Ich habe keine gefunden. Das hat mich doch sehr erstaunt. Meine Interpretation ist klar: Es soll noch mehr Geld von der Strasse weg in andere Projekte abgezweigt werden. Wenn dem nämlich nicht so wäre, dann müsste auch keine Änderung erfolgen. Der Begriff "Landverkehr" lässt vieles zu, der Begriff "Strassenverkehr" ist klar und hat in der Praxis offenbar auch keine Probleme gemacht.

Nach Auskunft der Verwaltung in der Kommission haben sich – wen wundert's? – die Juristen an diesem klaren Begriff gestört. Er sei zu eng ausgelegt. Das heisst für mich, dass der Verwendungszweck ausgeweitet werden soll. Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr hat in der Kommission erklärt, dass es sich hier weitgehend um eine semantische Änderung handle. Die Zuordnung der Mittel "werde sich nicht ändern". Wenn sich tatsächlich nichts ändert, dann muss man auch nichts ändern. Wir sollten also nicht die bewährte Praxis mit einem neuen, unnötigen Begriff infrage stellen oder Unsicherheit provozieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen.

Huber Gabi (RL, UR): Mit meiner Minderheit beantrage ich Ihnen, die Befugnis zur Erhebung der Mittel für den Eisenbahninfrastruktur-Fonds bis Ende 2030 zu befristen. Diese Frist bietet sich an, weil das zusätzliche Mehrwertsteuerpromille durch den Ständerat ja auch bis am 31. Dezember 2030 befristet worden ist. Der zeitlich befristete FinöV-Fonds soll in angepasster Form als Bahninfrastrukturfonds weitergeführt werden. Sind Fondslösungen aus finanzpolitischer Sicht eigentlich grundsätzlich problematisch, ist ein unbefristeter Fonds dies erst recht. Es würde für alle Zukunft auf Verfassungsebene eine Finanzierungsformel festgelegt, ohne dass die Möglichkeit bestünde, sie periodisch zu überprüfen und allenfalls zu optimieren.

Der unbefristete, nicht mehr anpassbare Finanzierungsteil steht auch im Gegensatz zum Infrastrukturteil der Vorlage, der vom Parlament alle vier Jahre beraten und optimiert werden kann. Eine solche im Ansatz schiefe Konstruktion ist abzulehnen. Finanzierung und Ausbauten sind auch institutionell in Einklang zu bringen. Um mehr Kohärenz zwischen dem Finanzierungs- und dem Ausbauteil der Vorlage herzustellen, ist deshalb eine Befristung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds bis 2030 angezeigt. Die Befristung soll nicht zwingend das Ende des Fonds sein; die Finanzierung kann anschliessend erneuert werden. Das Modell der Befristung mit periodischer Erneuerung gilt auch für die grossen Einnahmequellen des Bundes: die direkte Bundessteuer und die Mehrwertsteuer. Das Modell ermöglicht neben der Überprüfung und Optimierung eine regelmässige demokratische Mitsprache. Die Umsetzung ist problemlos, die Praxis hat das bei anderen Fällen bewiesen. Das Modell hat sich bewährt.

Die Zeitspanne der Befristung bis 2030 ist kongruent und bietet sich auch insofern an, als der Ständerat und vorhin die Mehrheit unseres Rates das zusätzliche Mehrwertsteuerpromille auch bis längstens Ende 2030 befristet haben. Es scheint mir fast so sicher wie das Amen in der Kirche, dass die Verlängerungsmöglichkeit nach Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 gemäss Entwurf 2 dereinst in Anspruch genommen wird. Dann darf man sich doch wirklich gleichzeitig unter Berücksichtigung der dazumal gegebenen Umstände über den Bahninfrastrukturfonds gesamthaft Gedanken machen.

Abschliessend ersuche ich Sie um Unterstützung meiner Minderheit.

Quadri Lorenzo (V, TI): Anders als beim Pendlerabzug besteht hier keine starke Minderheit. Das wird uns also in diesem Rat nicht allzu vieler Zeit berauben. Laut meiner sehr kleinen Minderheit III sollten die Gemeinden im Rahmen der Artikel 48b und 48d auch ein Mitspracherecht haben, und zwar zum Schutz ihrer Einwohner. Wir wissen ja, dass Linien durch Ortszentren verlaufen und die Anwohner dadurch erheblich belastet sind. Gerade deswegen verzögern z. B. in Deutschland und in Italien Bürgerproteste den Ausbau der Bahninfrastruktur. Im Interesse der Bürger sollten somit auch die Gemeinden ein Mitspracherecht haben, insbesondere, wenn



sowohl Kantone als auch die Eisenbahnen und sogar noch die Verlader einbezogen werden.

Visto che si parla di progetti importanti e anche di grosse dimensioni, che hanno conseguenze dirette sugli abitanti, mi pare corretto che anche gli enti di prossimità, quindi quelli più vicini ai cittadini ossia i comuni, possano avere voce in capitolo e venire coinvolti per tempo invece di andare sempre a costituire l'ultima ruota del carro. È anche una questione di federalismo ed è oltretutto piuttosto curioso che il diritto di venire coinvolti ce l'abbiano le aziende di trasbordo ma non i comuni come enti pubblici.

Ich bitte somit um Unterstützung für den Antrag der Minderheit III.

Candinas Martin (CE, GR): Gemäss Artikel 57 in der Fassung von Bundesrat und Ständerat sollen neu die Kantone für die Publikumsanlagen zuständig sein. Dies will auch mein Minderheitsantrag II. Die Kommissionsmehrheit hat sich knapp gegen diese Finanzierungsart und für eine Finanzierung durch die Kantone mittels Verteilschlüssel ausgesprochen. Sie hat dies auch darum getan, weil sie der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) nochmals eine Möglichkeit für eine klare Stellungnahme einräumen wollte. In der Zwischenzeit wurde uns allen die Meinung der Kantone in einem Schreiben klar kommuniziert. Darin heisst es, dass die KöV sich grossmehrheitlich für die Zuständigkeit der Kantone für die Publikumsanlagen ausgesprochen habe. Die Finanzdirektorenkonferenz vertrete ebenfalls diese Haltung. Eine jährliche Zahlung der Kantone in den Bahninfrastrukturfonds mittels Verteilschlüssel komme nicht infrage. Die KöV bittet uns, den Wunsch der Kantone zu respektieren, wenn es um die Frage geht, auf welche Art sie ihren Beitrag leisten. Es geht weder um die Frage, ob sich die Kantone an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen, noch um die Höhe des Beitrages. Dieser beträgt bei beiden Varianten 200 Millionen Franken. Es geht einzig und alleine um den Finanzierungsmodus. Die Frage ist: Sollen die Kantone für die Publikumsanlagen zuständig sein, oder sollen sie mit einem Verteilschlüssel jährliche Zahlungen in einen Fonds tätigen? Die Kantone haben sich für eine projektorientierte Kantonsbeteiligung ausgesprochen. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die Kantone ihren Anteil an Fabi über die zusätzliche Übernahme einer konkreten Aufgabe leisten. Dies ist mit dieser Lösung der Fall. Die Kantone haben sich klar dafür ausgesprochen, dass sie sich an der Finanzierung des Bahnnetzes beteiligen. Zur Frage des Wie haben sie eine ebenso klare Meinung. Sie haben uns diese, wie bereits gesagt, klar und deutlich kommuniziert. Diese Meinung gilt es zu respektieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit II, der dem Beschluss des Ständerates und dem Entwurf des Bundesrates folgt, zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Herr Candinas, Sie treten dafür ein, dass die Kantone die Publikumsanlagen finanzieren sollen; sie sind dann dafür zuständig. Es heisst in der Vorlage, dies umfasse insbesondere Perrons. Weshalb soll ein Kanton für

AB 2013 N 797 / BO 2013 N 797

den Bau der Perrons zuständig sein? Nicht der Kanton, sondern die Bahn braucht ja die Perrons für ihren Betrieb.

Candinas Martin (CE, GR): Die Idee war, dass alle Beteiligten sich auch an den Kosten beteiligen, so auch die Kantone. Die Kantone haben sich für diese Finanzierungsmöglichkeit ausgesprochen. Ich bin klar der Meinung, dass es zu respektieren ist, wenn sie diesen Bereich selber finanzieren wollen.

Français Olivier (RL, VD): Je veux tout d'abord vous parler de la proposition de la minorité I (Fluri) à l'article 48b, que j'ai cosignée et que le groupe libéral-radical soutient également. Notre revendication est relativement simple. Vous savez que, dans le cadre des projets de planification, il est important que les différents acteurs soient autour de la table quand on prépare un projet: il ne s'agit pas seulement de décider de faire tels ou tels travaux ici et là, mais de déterminer comment ces travaux vont se faire. Il faut qu'il y ait un dialogue, un échange avec la population. Parfois, ces travaux nécessitent le déplacement de différentes personnes, voire de différentes activités. En cela, le rôle de la commune est très important.

On le voit, dans les grands projets qui sont en cours, on a parfois des erreurs de communication – c'est le moins que l'on puisse dire – avec la population, parce que justement la commune n'est pas associée à ces réflexions et que les échanges d'informations avec des tiers pour construire ces projets sont insuffisants. C'est pour cela que la minorité Fluri demande à ce que la présence des communes dans les projets de planification conséquents soit exprimée très clairement dans la loi. Cela ne veut pas dire que les communes vont participer financièrement à ces infrastructures. Elles sont là pour accompagner et elles assumeront bien sûr leurs responsabilités s'il y a des impacts directs sur le domaine public.

Plus globalement, concernant le bloc 3 je reviendrai en particulier sur la minorité Huber à l'article 87a alinéa





2bis. Sur ce point, le groupe libéral-radical est divisé: d'une part, certains désirent faire le point de la situation et disposer de cette situation financière de la Confédération en 2030, pour voir justement si les revenus suffisent par rapport au projet.

Il y a aussi cette volonté de redéfinir les priorités des projets telles qu'elles figurent dans notre liste. D'autres veulent, déjà en 2013, une garantie que cette loi puisse durer, une garantie de la stabilité durable des recettes et cela est fondamental. Ce qui n'empêche pas, à terme, de faire une révision de tels flux financiers par une modification de la loi actuelle; c'est d'ailleurs notre rôle et c'est bien souvent qu'en l'espace de dix à quinze ans une loi puisse être modifiée et corrigée.

Cela pose finalement la problématique des engagements que la Confédération et les cantons doivent avoir vis-à-vis des projets d'une certaine ampleur, s'il y a une instabilité législative, ce qui fait que notre groupe sera divisé sur ce point-là.

A l'article 57, le groupe libéral-radical vous recommande de suivre la majorité de la commission, étant donné que nous avons fabriqué quelque chose, me semble-t-il, de nettement plus rationnel au niveau administratif. Il s'agit d'une péréquation financière dans les bassins versants de transport qui sera réglée par l'ordonnance, comme j'ai pu le dire déjà lors de nos discussions sur le bloc 2.

Aussi, cette volonté de revenir sur la proposition du Conseil fédéral n'aura de loin pas le soutien du groupe libéral-radical, bien au contraire. Certains voudraient demander une participation financière plus importante encore aux cantons. Mais Madame la conseillère fédérale l'a aussi rappelé: il y a un moment où il faut mettre une limite à la participation financière des cantons par rapport à ces projets d'infrastructures relativement conséquents, d'autant plus que les cantons ont des charges importantes en raison de l'évolution de l'offre des prestations sur le réseau.

Voilà la position du groupe libéral-radical que nous vous recommandons de soutenir.

Hardegger Thomas (S, ZH): Zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass Sie den Engpass Stadelhofen ins Ausbauprogramm für den Ausbauschritt 2025 aufgenommen haben. Das ist für die Strecke Zürich-Winterthur unabdingbar und systemrelevant.

Für die SP-Fraktion ist der ganze Block 3 als Paket wichtig. Darum unterstützen wir mit einer Ausnahme alle Anträge der Mehrheit. Die SP-Fraktion hat auf eigene Anträge verzichtet, auch wenn sie viele Ideen für zahlreiche weitere wichtige Projekte und Strategien hätte. Die austarierte Vorlage ermöglicht aber die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Bahnsystems. Insbesondere sichert sie die Finanzierung des Unterhalts und deckt insbesondere auch den Nachholbedarf beim Unterhalt der Bahninfrastruktur.

Ich gehe in der Folge auf einige für die SP-Fraktion wichtige Anträge ein. Wir unterstützen den neueingereichten Einzelantrag Regazzi zum neuen Artikel 81a der Bundesverfassung zum öffentlichen Verkehr, der den in der Fahne abgedruckten Minderheitsantrag ersetzt. Die verbindlichere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs ist eine Voraussetzung für eine wirksame Verlagerungspolitik. Beim strategischen Entwicklungsprogramm unterstützen wir bei Artikel 48b Absatz 1bis den Antrag der Minderheit I (Fluri), der neben Bund und Kantonen auch die Gemeinden in die sie betreffenden Planungen einbeziehen will. Soweit dies nicht schon heute geschieht, wird mit der expliziten Erwähnung die Stellung der Städte und Gemeinden verstärkt. Die Anträge der Minderheiten II (Regazzi) und III (Quadri), wonach den Verladern, den Kantonen und Gemeinden eine gleiche Stellung eingeräumt werden soll, lehnen wir ab. Es kann nicht sein, dass hier Verloader quasi-höheitliche Rechte beanspruchen können.

Die Kantone sollen sich an der Finanzierung mit Beiträgen an die Infrastrukturkosten beteiligen. Bundesrat und Ständerat schlagen vor, dass die Kantone die Kosten für die Publikumsanlagen allein tragen. Dies würde einen grossen administrativen Aufwand hervorrufen. Einerseits müssen die Anlagen den Vorgaben des Bundes entsprechen, andererseits ist die Abgrenzung der Bahnpublikumsanlagen von den Bahnanlagen gar nicht immer einfach. Zudem führt diese Finanzierungsform bei den Kantonen zu einer komplizierteren Planung des jährlichen Finanzbedarfs.

Die Kommissionenmehrheit schlägt einen pauschalen Beitrag der Kantone an die Infrastrukturkosten von 500 Millionen Franken pro Jahr vor; dies ist einfacher auf die Kantone aufzuschlüsseln und einfacher zu planen.

Die SP-Fraktion unterstützt hier den Antrag der Mehrheit und bittet Sie, das auch zu tun.

Barthassat Luc (CE, GE): A l'article 81a, le groupe PDC/PEV suit la proposition de la commission de se rallier à la décision du Conseil des Etats. Il est important que la prise en compte dans une certaine mesure des intérêts du fret ferroviaire soit intégré dans cet article constitutionnel sur les transports publics et la desserte de base, afin de promouvoir également le transfert du trafic marchandises au moyen d'une base légale forte. Les besoins du trafic marchandises doivent en effet être mieux pris en compte au niveau de l'attribution de



sillons intégrés dans l'horaire ferroviaire. Dans le cadre du développement du réseau de sillons, il convient également de tenir compte des besoins du transport intérieur des marchandises. C'est la raison pour laquelle certains membres du groupe PDC/PEV éprouvent une certaine sympathie, il faut le dire, pour la proposition Regazzi.

Concernant l'article 85 alinéa 2, nous soutenons la proposition de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications, ainsi que la décision du Conseil des Etats et le projet du Conseil fédéral. Cette nouvelle formulation concernant les transports terrestres au sens large du terme s'avère moins limitative que celle en vigueur.

A l'article 87a, nous soutenons également la proposition de la majorité de la commission, ainsi que la décision du Conseil des Etats et le projet du Conseil fédéral se rapportant à la non-limitation de la durée du fonds. Nous

AB 2013 N 798 / BO 2013 N 798

approuvons le remplacement du fonds temporaire FTP par un fonds d'infrastructure ferroviaire de durée indéterminée. Ce fonds apporte des avantages décisifs comparativement aux instruments de financement actuels. Sa durée indéterminée apporte en outre une sécurité de planification à long terme, aussi bien pour l'infrastructure ferroviaire que pour les finances de la Confédération.

A l'article 48b alinéa 1bis de la loi sur les chemins de fer, le groupe PDC/PEV soutient la décision du Conseil des Etats et la proposition de la majorité de la commission. Cette nouvelle disposition correspond aux besoins et à la volonté de faire participer étroitement les cantons et les régions à la conception du projet.

En effet, les cantons, avec la Confédération, sont également les commanditaires du trafic régional et, à ce titre, ils assument une grande partie des coûts d'exploitation générés par l'offre. Les cantons et les régions méritent donc un droit de regard et d'action sur le développement de l'infrastructure ferroviaire. Pour ce qui est de l'intégration des communes aux travaux de mise à jour, nous estimons qu'il appartient aux cantons de veiller à ce que les communes soient consultées sur des dossiers les concernant. Par contre, ce sont bien les cantons qui sont les partenaires de la Confédération, et non les communes.

Nous soutenons également la précision apportée par le Conseil des Etats à l'alinéa 2. La notion "à intervalles réguliers" n'est pas une notion temporelle précise. La planification commune et les négociations entre les régions de planification et la Confédération doivent être institutionnalisées à intervalles de quatre ans. Cette démarche doit clarifier combien d'argent est à disposition et pour quels projets. Les projets qui ne sont pas prêts à être réalisés, respectivement ceux qui sont bloqués par des oppositions, devraient pouvoir être remplacés par d'autres qui sont prêts, mais dont la priorité était jugée moindre. Ainsi, nous gagnerons en efficacité.

Dans le même esprit, nous soutenons la proposition de la majorité de la commission à l'article 48d. La modification apportée par le Conseil des Etats clarifie la formulation du projet du Conseil fédéral dans le but de garantir véritablement la participation des cantons. Il est en effet important pour nous que les cantons assument un rôle actif dès le début, c'est-à-dire lors de la planification de l'aménagement de l'infrastructure et de l'offre.

A l'article 49, le groupe PDC/PEV approuve la formulation de principe telle que proposée par le Conseil fédéral et soutenue par la majorité de la commission. Nous estimons que la participation des cantons au financement des infrastructures de transport est légitime, afin que tous les acteurs et bénéficiaires des systèmes de transport participent à l'effort commun: le financement de l'amélioration de l'offre de transports publics.

Le mode de participation des cantons via la prise en charge de la part principale du financement des infrastructures d'accueil constitue pour nous la meilleure solution, afin d'intégrer au mieux les cantons dans ce grand projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire suisse. C'est dans ce sens que nous soutenons la proposition de la minorité II (Candinas) à l'article 57, et vous invitons donc à soutenir la version du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. Cette solution permet en effet de répondre au mieux au souhait des cantons de conserver un droit de regard sur l'utilisation de leurs contributions, ce qui constitue un élément important pour nous.

Pour ce qui est des projets 4 et 5, le groupe PDC/PEV vous invite à les accepter lors du vote sur l'ensemble suivant la proposition de la majorité de la commission.

Enfin, le groupe PDC/PEV recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative populaire "pour les transports publics" et d'adopter le contre-projet. Nous sommes opposés à l'initiative de l'ATE parce que celle-ci vise à détourner des moyens financiers considérables de la route vers le rail; un tel procédé ne conduit pas au but visé et n'est pas acceptable.

Rytz Regula (G, BE): In Block 3 sind sehr viele unterschiedliche Themen zusammengewürfelt, das haben Sie nun gehört. Die Minderheitsanträge sind wirklich wie ein Potpourri, da finden wir auch alte Vorschläge wieder,





über die wir bereits diskutiert haben, zum Beispiel die Befristung und Veränderung des Finanzierungsmix. Auf diese Themen werde ich nicht mehr eingehen, ich denke, das haben wir bereits geklärt.

Ich möchte ganz kurz noch etwas zum Minderheitsantrag I (Gasser) sagen, zum Verlagerungsauftrag, der in der Bundesverfassung festgelegt werden soll. Die Fraktion der Grünen unterstützt dieses Anliegen. Ein übergeordnetes strategisches Ziel für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sollte formuliert werden. Damit sollte ermöglicht werden, die Verlagerung auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr als klares Ziel der Verkehrspolitik des Bundes anzustreben. Letztlich ist das der Kern der VCS-Initiative, denn diese will die Verkehrsinfrastrukturen nicht generell und überall ausbauen, sondern Mittel von der Strasse zur Schiene verschieben und so die nötigen Kapazitäten sicherstellen. Das ist ökologisch gesehen der konsequentere Ansatz.

Die Minderheit I unterstützt dieses Ziel und will es in der Bundesverfassung verankern; ich habe das vorhin bereits erläutert und muss es deshalb nicht weiter ausführen. Ich kann hier nur noch sagen: Ergänzend dazu hat unser Kollege Antonio Hodgers eine Motion vorbereitet, mit der er ein Verlagerungsziel im Personenbeförderungsgesetz verankern will, also auf der Ebene des Gesetzes.

Ein grosses Anliegen ist der grünen Fraktion auch die stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs auf der Schiene. Der Güterverkehr soll so stark wie möglich verlagert und auf der Schiene abgewickelt werden. Dank der Alpen-Initiative ist für den Transitverkehr ein entsprechender Grundsatz bereits in der Bundesverfassung verankert; auch das habe ich vorhin ausgeführt und muss es nicht mehr weiter erläutern.

Der Antrag der Minderheit II (Regazzi) zu Artikel 81a ergänzt diesen Grundsatz. Konsequenterweise will Kollege Regazzi die Verlader auch in die Nachführung der strategischen Entwicklungsprogramme mit einbeziehen. Wir werden seine Minderheitsanträge zu den Artikeln 48b und 48d unterstützen sowie auch den Antrag der Minderheit I (Fluri) zu Artikel 48b, welcher die Gemeinden verbindlich einbeziehen will.

Last, but not least komme ich noch zum heissen Eisen: zum Kantonsbeitrag. Selbstverständlich sollen auch die Kantone in die Finanzierung von Fabi mit einbezogen werden. Die grosse Frage ist nun, wie man diesen Beitrag ausgestalten und unter den Kantonen aufteilen will.

Man kann einen nutzerbasierten Verteilungsschlüssel für alle Kantone definieren, oder man kann die Kantone in die Finanzierung der Publikumsanlagen mit einbeziehen. Solche Mischfinanzierungen sind an und für sich nicht besonders ideal, kann ich als langjährige Infrastrukturchefin nur sagen. Es werden wahrscheinlich etwas schwierige Verhandlungen auf die Bahnunternehmungen zukommen, wenn sie sich in 24 Kantonen mit ihren Verhandlungspartnern darauf einigen müssen, wie die Kundeninformationen in den Bahnhöfen ausgestaltet sein sollen, wie viele Bahnhofsuhren sinnvoll sind und wie die Perronmöblierung ausgestaltet werden soll. Das wird sicher nicht immer sehr einfach sein, zumal die Publikumsanlagen in den grossen Bahnhöfen ja auch noch zur Erschliessung der Railcitys dienen, also gleichzeitig auch der Erschliessung eines Warenhauses dienen. Trotzdem setzt sich die Mehrheit der Kantone für diese Lösung ein. Die Bahnunternehmungen senden unterschiedliche Signale aus.

Es scheint sich nicht um einen entscheidenden Punkt zu handeln. Deshalb wird die Mehrheit der grünen Fraktion den mit den Kantonen ausgehandelten Kompromiss und damit die Minderheit II (Candinas) unterstützen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Rytz spricht immer davon, wie dank der Alpen-Initiative der Verkehr verlagert wurde. Frau Rytz, können Sie mir sagen, warum im Jahr 2001 total 1,28 Millionen und im letzten Jahr 1,32 Millionen

AB 2013 N 799 / BO 2013 N 799

Lastwagen die Schweiz durchquert haben, während der Güterverkehr auf der Schiene um 3 Prozent zurückging? Erklären Sie das!

Rytz Regula (G, BE): Das bedarf eigentlich keiner Erklärung. Man kann einmal mehr feststellen, dass man sagen muss, dass der Verlagerungsauftrag zurzeit nicht umgesetzt wird – das wissen Sie genau. Sie kennen ja die ganzen Unterlagen des Bundesrates, die aufzeigen, dass bisher das gesetzlich vereinbarte Ziel nicht umgesetzt werden konnte, und es wird auch gesagt, dass es nicht umgesetzt werden könne. Das ist natürlich auch ein demokratiepolitisches Problem.

Ich erwarte gerade von Ihnen aus der SVP, die Sie sich ja immer sehr stark für die Umsetzung von Volksscheiden engagieren, dass Sie mithelfen, dass diese Fehlentwicklungen nicht weitergehen, sondern dass wir dazu kommen, den gesetzlich verankerten Verlagerungsauftrag wirklich umzusetzen. Das ist unser gemeinsames Ziel und unsere gemeinsame Aufgabe. Ich freue mich darauf, dass Sie uns hier auch helfen, das zu erreichen.

Grossen Jürg (GL, BE): Bei den Änderungen der Bundesverfassung in Entwurf 2 beantragen wir Grünlibera-





len, bei Artikel 81a dem Antrag der Minderheit I (Gasser) zuzustimmen, welche die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz fördern will. Frau Rytz hat die Argumente dazu bereits eingehend erläutert. Sollte sich diese Minderheit I nicht durchsetzen, so unterstützen wir den Einzelantrag Regazzi, welcher dem Schienengüterverkehr eine angemessene Bedeutung zukommen lässt.

Bei Artikel 85 unterstützen wir die Mehrheit und lehnen folglich den Antrag der Minderheit Binder ab, welche bei der alten Formulierung bleiben möchte. Bei diesem Punkt geht es darum, dass mit dem Wort "Landverkehr" anstelle von "Strassenverkehr" eine offenere Formulierung gewählt wird. Diese Anpassung ist ganz im Sinne der grünliberalen Verkehrspolitik.

Bei Artikel 87a Absatz 2bis unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds, wie sie die Minderheit Huber verlangt, hätte den gewichtigen Nachteil, dass die Planungssicherheit wieder wegfallen würde und dass aufgrund falscher Anreize die Mittelkonkurrenz von Investitionen, Betrieb und Unterhalt wiederum in Schieflage geraten könnte. Deshalb lehnen wir diesen Minderheitsantrag Huber ab. Bei Artikel 48b in Entwurf 3 unterstützen wir in erster Priorität die Minderheit II (Regazzi), in zweiter Priorität die Minderheit I (Fluri). Den Antrag der Minderheit III (Quadri) lehnen wir ab.

Bei Artikel 48d unterstützen wir Grünliberalen die Minderheit I (Regazzi), welche den Verladern das nötige und absolut berechnete Gewicht in der Planung der Ausbauschritte verleihen möchte.

Bei den Publikumsanlagen in Artikel 57 unterstützen wir die Kommissionenmehrheit, weil wir damit eine Differenz zum Ständerat schaffen können, auch wenn wir noch unsicher sind, ob diese Lösung die schlussendliche Lösung sein kann. Damit wollen wir aber mindestens die Möglichkeit wahren, noch eine einfachere und effizientere Lösung als die bisher vom Ständerat und Bundesrat vorgeschlagene zu finden. Wir spielen also den Ball in dieser Frage nochmals an den Ständerat zurück.

Killer Hans (V, AG): Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, bei den Artikeln 48b und 48d bei der Mehrheit zu bleiben.

In Artikel 48b geht es um die strategische Entwicklungsplanung, also um die oberste Planungsebene, wo Grundsätze festgelegt werden. Für die weitere Entwicklung von neuen Objekten ist in den nachfolgenden Artikeln 48c und 48d definiert, wer wann in die Planung einbezogen wird. Es ist aus unserer Sicht richtig und stufengerecht, wenn auf der strategischen Ebene der Bund unter Einbezug der Kantone, der jeweiligen Planungsregionen und der Eisenbahnregionen die Entwicklungsprogramme nachführt, das heisst entwickelt und auf neue Ziele ausrichtet.

Die nächsttiefere Stufe bei einer Projektentwicklung ist in Artikel 48c geregelt, es sind die sogenannten Ausbauschritte. Dort werden die Bedürfnisse sowie die betriebs- und volkswirtschaftlichen Folgen der neuen Projekte dargestellt.

Die konkrete Planung der Ausbauschritte ist in Artikel 48d geregelt. Auch hier bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Das BAV nimmt diese Detailplanung vor. Dabei werden gemäss Regelung des Ständerates und der Mehrheit zusätzlich auch die Eisenbahnunternehmen einbezogen. Es ist in dieser Phase Aufgabe der Kantone, die regionalen Anliegen und folglich damit auch jene der Gemeinden in diesen Regionen mit einzubeziehen. Damit sind alle betroffenen Kreise bei der Planung der Ausbauschritte stufengerecht mitbeteiligt.

Ich bitte Sie, bei den Artikeln 48b und 48d alle Minderheitsanträge abzulehnen und mit der Mehrheit zu stimmen.

Zu Artikel 57: Nach dem Rückzug des Minderheitsantrages I (Wobmann), welcher eine pauschale Beteiligung von 800 Millionen Franken von den Kantonen gefordert hat, ist der Minderheitsantrag II (Candinas) und damit die Bezahlung der Publikumsanlagen durch die Kantone aus Sicht eines Teils der SVP-Fraktion die bessere Lösung als jene der Mehrheit. Es wird in Artikel 57 Absatz 1 in der Fassung gemäss Ständerat und Bundesrat präzise und klar beschrieben, was unter den Begriff Publikumsanlagen fällt. Folglich bezahlen die Kantone genau das, was auf ihrem Hoheitsgebiet bei Bahnhofumbauten anfällt, was dort gewünscht wird, und sie bezahlen den Standard, den die Gemeinden oder die Kantone selber bestellen. Es braucht damit keinerlei Verteilschlüssel für die verursachergerechte Belastung der einzelnen Kantone, wie es beim Pauschalbeitrag der Fall wäre.

Ich bitte Sie im Sinne einer Minderheit der SVP-Fraktion um Unterstützung der Minderheit II (Candinas).

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich lege zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Aktionär der Hupac AG in Chiasso.

Ich spreche nur zu den Anträgen der Minderheit Regazzi zu den Artikeln 48b und 48d. Im Unterschied zu Ihnen, Frau Rytz, habe ich im letzten Jahr 13 500 Bahnwagen verladen; ich bin der grösste Bahnbenutzer in diesem Saal und brauche keine Ratschläge hinsichtlich des Verladens. Es könnten aber 15 000 Bahnwagen sein.



Deshalb ist der Antrag der Minderheit Regazzi so gut. Ich bin froh, dass endlich ein Politiker hier sensibilisiert ist. Endlich einer, der einsieht, dass der Bahnverkehr im Güterbereich – daran ändert Fabi gar nichts, gar nichts – stiefmütterlich behandelt wird! Deshalb: Herr Regazzi hat Recht. Wir werden dann aber in der nächsten Session, glaube ich, Frau Bundesrätin, noch über den Huckepack-Korridor sprechen. Das sind dann weitere 1,5 Milliarden Franken, nein, wahrscheinlich ist es 1 Milliarde, ich möchte nicht übertreiben. Aber es gibt keine zusätzlichen Kapazitäten, da diese vom Personenverkehr absorbiert werden. Das sind die Fakten! Herr Regazzi, zunächst herzlichen Dank! Ich werde mich der Stimme enthalten. Als Hupac-Aktionär muss ich Ihnen sagen, dass ich Freude habe, dass Sie sensibilisieren und endlich Kapazitäten wollen. Als Giezen-danner müsste ich eigentlich sagen: Eine Kostenbeteiligung wäre schön. Wenn dieser Rat heute zustimmt, werde ich heute Abend die beste Flasche öffnen und mit Ihnen dann am Freitag im Tessin anstossen. Als Ordnungspolitiker muss ich sagen: Ja, so viel Geld dürfen wir wahrscheinlich nicht beschliessen. Aus diesem Grund – infolge der Interessenbindung – werde ich mich der Stimme enthalten. (*Heiterkeit*)

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es sind angenehme Diskussionen hier in diesem Saal. Beim Block 3 im Entwurf 2 geht es ja auch darum, was wir in die Verfassung schreiben. Hier sind, glaube ich, viele Anträge gut gemeint und gehen in eine richtige Richtung, aber sie gehören nicht in die Verfassung. Ich beginne mit dem Antrag der Minderheit I (Gasser) zu Artikel 81a: Ich war schon im Ständerat unglücklich, dass man in diesen Grundsatzartikel noch die Seilbahnen einbaute.

AB 2013 N 800 / BO 2013 N 800

Man sagt im Beschluss des Ständerates, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse und bei den Seilbahnen sorgen. Jetzt kommt mit dem Antrag der Minderheit I dann noch eine Spezialbestimmung für die Verkehrsverlagerung hinzu. Weshalb nimmt man nicht auch die Zahnradbahnen auf? Sie fehlen hier in der Auflistung noch. Es gibt relativ viele Spezialbahnen, gehören diese nicht auch zum öffentlichen Verkehr? Wenn Sie hier beginnen, die einzelnen Verkehrsträger herauszulösen oder speziell im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu betonen, dann ist das problematisch.

Dies ist umso mehr der Fall, als wir – das möchte ich hier anbringen – bei den Seilbahnen etwa 1796 Anlagen haben. Diese wollen Sie jetzt auf Verfassungsebene flächendeckend Bund und Kantonen aufbürden und sagen, dass wir sie erhalten müssen. Super! Auch wenn eine Anlage völlig unrentabel ist, müssen wir irgendwie schauen, dass all diese Anlagen eine Zukunft haben. Ist das wirklich Ihr Wille? Es kostet etwas! Wir haben auch Sesselbahnen, es sind 347 Anlagen. Soll deren Erhaltung dann nicht der Fall sein, obwohl sie touristisch auch wichtig sind? Die Zahnradbahnen habe ich schon erwähnt. Das scheint mir wirklich verunglückt zu sein, aber genau das wollen Sie in die Verfassung hineinschreiben.

Was den Antrag der Minderheit I (Gasser) betrifft, so möchte er jetzt noch die Verkehrsverlagerung im Grundsatz fördern. Wir haben in der Verfassung den Grundsatz, dass der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene erfolgt. Was bringt dann diese Ergänzung zusätzlich? Sie bringt die zusätzliche Verpflichtung für Bund und Kantone, jeglichen Güterverkehr, auch jeglichen Binnengüterverkehr zu fördern. Das wäre eine klare Ergänzung und Ausweitung der bisherigen Verlagerungspolitik.

Zur Verlagerungspolitik diskutieren wir hier alle zwei Jahre einen Bericht, und darin geht es primär um den Binnengüterverkehr. Für den alpenquerenden Güterverkehr sind wir ja bei 61 Prozent Schiene. Für den Binnengüterverkehr haben wir ganz andere Zahlen, da sind wir, alles eingerechnet, bei etwa 40 Prozent. Das ist wesentlich mehr als das, was andere Staaten aufweisen.

Entschuldigung, aber Sie bestellen relativ viele Bücher und Bioprodukte unseres Detailhandels online. Wie kommt das zu Ihnen nach Hause – auf der Schiene oder auf der Strasse? Sie werden im Binnengüterverkehr immer einen grossen Anteil Strasse haben, denn im Binnengüterverkehr ist die letzte Meile immer die Strasse. Wir fördern den Binnengüterverkehr weiter. Der Bundesrat hat dazu eine Vorlage in der Vernehmlassung, und zwar zum Güterverkehrsgesetz, denn dort gehört das hin. Heute ist ein Haupthandicap, dass der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr keine Priorität hat. Er ist sekundär, das ist politisch bisher so gewollt. Er hat entsprechend schlechte Trassenzuteilungen, und viele Güterwagen stehen stundenlang in den Rangierbahnhöfen, weil der Personenverkehr Priorität hat. Wenn wir Kapazitäten auf den Schienen haben, auch auf den Schienen, die Sie jetzt ausbauen, ist das primär – das ist politisch so gewollt – immer für die Beförderung von Personen, nicht von Gütern.

Ich habe es hier schon einmal gesagt: Der Tatbeweis steht Ihnen jetzt bevor. Wir schlagen eine Netzplanung vor. Wir schlagen vor, dass der Güterverkehr bessere Trassen bekommt, dass man den Güterverkehr bei den vorhandenen Kapazitäten besser berücksichtigt. Aber lösen Sie bitte zuerst dieses Problem auf Gesetzesstufe. Wenn Sie das schaffen, können Sie sagen: "Okay, wir gehen eine Stufe höher, auf die Ebene der Verfassung."



Aber was Sie hier vorschlagen, ist meines Erachtens ziemlich gefährlich und entspricht in keiner Art und Weise dem Schienengüterverkehr in der Fläche. Mit dieser Formulierung unterscheiden wir nicht mehr zwischen Transitverkehr und Binnengüterverkehr. Deshalb lehnt der Bundesrat diesen Minderheitsantrag I (Gasser) ab. Ich komme zum Antrag der Minderheit II (Regazzi) – ich binde hier Bemerkungen zu den Anträgen der Minderheiten I (Fluri) und III (Quadri) ein -: Es ist ein berechtigtes Anliegen, dass wir bei der Planung im Verkehrsbe- reich Formen der engen Zusammenarbeit finden. Für uns erstreckt sich die Zusammenarbeit selbstverständ- lich auf die Kantone, die Städte und auch die grossen Gemeinden. Es ist für uns selbstverständlich, dass auch die Verlader, die Transportunternehmen berücksichtigt werden. Das gehört in der Schweiz nicht nur zum guten Ton, sondern ist Usanz. Das passiert heute schon, ohne dass Sie es in der Verfassung festgeschrieben hätten. Auch hierzu ist wieder zu fragen: Wenn Sie jetzt in der Verfassung in Bezug auf den öffentlichen Verkehr solche Strukturen festschreiben wollen, weshalb dann nicht auch bezüglich der Gesundheit, weshalb nicht bezüglich der Strasse, weshalb nicht bezüglich der Bildung? In diesen Bereichen spielen die Städte und Gemeinden eine wesentliche Rolle bei Planung und Umsetzung. Weshalb möchten Sie also hier in der Verfassung plötzlich einen völligen Systemdurchbruch vorsehen und die Gemeinden einbeziehen? In der Verfassung halten wir uns an die institutionelle Trennung der drei Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden. Wir halten uns daran, dass die Kantone selber bestimmen, mit wem und mit welchen Instrumenten sie ihre Planungen vornehmen. Wie die Kantone mit ihren Städten und Gemeinden umgehen, wie sie sich organisieren, ist Bestandteil der Kantonsautonomie. Das gilt für alle Bereiche, in denen die Kantone zuständig sind.

Deshalb ist das, was hier vorgeschlagen wird, gut gemeint und könnte, wenn man es betonen will, auf Ge- setzes- oder Verordnungsebene festgehalten werden – für uns ist es eigentlich selbstverständlich –, aber bitte nicht in der Verfassung. Das wäre dann wirklich ein Systemdurchbruch, wäre staatspolitisch falsch und würde die Kantonsautonomie beschränken.

Kommen wir zu den Verladern: Ja, die sind wichtig, gerade bei der Güterverkehrspolitik. Wir haben seit gut anderthalb Jahren auch einen runden Tisch, an den wir nicht nur die Verlader einladen, sondern auch die Betreiber der Rheinhäfen, die Terminalbetreiber oder andere Akteure. Sie alle sind für uns extrem wichtige Partner, damit wir richtig entscheiden; mit ihrer Hilfe können wir prüfen, ob wir unsere Arbeit richtig machen, wie wir die Verlagerungspolitik verbessern können, ob die Terminals am richtigen Ort stehen, ob sich die Branche einig ist usw.

Sie erleben das jetzt, als sich das BAV auch in die Diskussion über das Gateway Limmattal, das umstritten ist, einmischte. Das ist ein typisches Beispiel, bei dem wir gesagt haben: Die Schweiz ist klein, wir haben Gott sei Dank kurze Wege; sitzen wir zusammen. Denn es ist jetzt wichtig, dass sich die Akteure einig sind, damit diese Investition dann nicht am falschen Ort, falsch konzipiert oder mit einem falschen Businessmodell getätigt wird. Das machen wir ohne Verfassungsgrundlage, denn es ist völlig normal in der schweizerischen Politikultur. Umgekehrt wäre es dann einfach schwierig, die Verlader auf die gleiche Ebene zu stellen wie die Transportunternehmen und beide noch auf die gleiche Ebene wie die Kantone. Das ist für mich staatspolitisch wirklich falsch und gehört deshalb nicht in die Verfassung. Deshalb muss ich diese Anliegen, so gut sie gemeint sind, sobald sie die Verfassungsebene betreffen, ablehnen.

Zum nächsten Punkt: Da bin ich jetzt froh um das Votum von Herrn Giezendanner. Die Formulierungen hier sind immer "Bund und Kantone sorgen dafür", und das noch flächendeckend. Sie wissen, wo wir im Güterverkehr sind – wir haben enorm viele Einzelwagenladungspunkte in peripheren Gebieten. Da mussten wir mit SBB Cargo auch über die Bücher, denn Bedienpunkte mit einem Container pro Woche kann man nicht betreiben. Das sind dermassen grosse Defizite, die können wir auch dem Steuerzahler in dieser Form nicht zumuten. Da gibt es zum Teil andere Ideen oder einen Service, mit dem man mit den Kunden bessere Lösungen findet.

In diesem Prozess sind wir. In diesem Prozess müssen wir den Güterverkehr – und das werden wir mit Ihnen im Rahmen dieser Gesetzesvorlage besprechen – besser organisieren und optimieren. Wenn Sie jetzt hier flächendeckende

AB 2013 N 801 / BO 2013 N 801

Strukturen vorschreiben, dann werden wir vom Muotathal bis ins Calancatal, bis ins Urserental diese Strukturen aufrechterhalten müssen. Das wird dann schwierig; da kann ich Ihnen jetzt schon das Preisetikett anhängen, das ist nicht eingerechnet. Die Transporteure werden Freude haben. Es gibt dann jede Woche eine gute Fla- sche Wein für Herrn Giezendanner und seine Kolleginnen und Kollegen. Aber das hat in dieser Vorlage keinen Platz. Dann kommen Sie wieder in die Diskussion "Personenverkehr kontra Güterverkehr" und der Staat solle ja nicht einfach subventionieren. Wenn man im Güterverkehrsbereich eine gewisse Struktur will, dann werden wir das diskutieren müssen, dann ist das eine Abgeltung, welche die öffentliche Hand vornimmt, welche wir mit Steuergeldern machen, wie beim regionalen Personenverkehr.



Das streben wir an. Doch jetzt eine flächendeckende Struktur per Bundesverfassung zu zementieren geschähe wirklich zum völlig falschen Zeitpunkt; das wäre vor allem nicht durchdacht angesichts der kommenden Gesetzesvorlage, in der wir exakt diese Themen mit Ihnen diskutieren möchten und auch die Fragen, was politisch klug ist, was wir hier erreichen können und mit Steuergeldern bezahlen oder was die Branche bereitstellen muss. Deshalb muss ich Ihnen auch diese gutgemeinten Anträge, die sich auf die Bundesverfassung beziehen, zur Ablehnung empfehlen.

Kommen wir zum Antrag der Minderheit Huber zu Artikel 87a Absatz 2bis, der eine Fondsbefristung vorsieht. Ich bin mit Ihnen einig, Frau Nationalrätin, und das ist die Haltung des Bundesrates, dass wir in der Regel gegen neue Fonds sind. Deshalb wird hier auch kein neuer Fonds geschaffen, sondern es werden bestehende umstrukturiert. Wir sind aber ebenso überzeugt, dass es hier keinen Sinn macht, den Fonds zu befristen. Wir haben in der Vergangenheit gelernt, dass Infrastrukturprojekte langfristige Projekte sind; man braucht Rechtssicherheit in der Planung, Projektierung und Realisierung. Es gibt immer wieder Rechtsverfahren, die das verzögern. Es braucht hier also Investitions- und Rechtssicherheit, was wir nur mit einem unbefristeten Fonds erreichen. Wir können mit dem Fonds eine Daueraufgabe des Bundes – die Bahninfrastruktur ist eine solche Daueraufgabe des Bundes – besser koordinieren und leiten.

Sie haben gesagt, dass das dann nicht mehr antastbar sei. Da bin ich nicht mit Ihnen einverstanden. Das Parlament, das haben wir bis anhin nicht wirklich diskutiert, wird nämlich jedes Jahr mit dem Budget entscheiden, wie viel LSVA-Gelder in diesen Bahninfrastrukturfonds geleitet werden. In diesem Bereich greift die Schuldenbremse, in diesem Bereich fasst das Parlament den konkreten Budgetbeschluss für die Überweisung der LSVA-Gelder in den Bahninfrastrukturfonds. Somit haben Sie dort eben auch die Einwirkungsmöglichkeit.

Es ist zweitens auch optimierbar. Wir legen Ihnen nämlich alle paar Jahre dann wieder die Ausbauschritte vor. Dort entscheiden Sie in voller Freiheit, wie viel Sie realisieren und wie viel Geld Sie dem Fonds entnehmen wollen; Sie entscheiden also sowohl über die Projekte als auch über den Verpflichtungskredit, den Sie freigeben. Das ist gute parlamentarische Arbeit. Insofern glauben wir, dass hier die unbefristete Fondslösung richtig ist.

Zum Minderheitsantrag Binder zu Artikel 85 – es geht um die Zweckbindung der LSVA -: Wir haben schon eingangs darüber diskutiert, Herr Nationalrat Binder. Ja, es ist die Verlängerung der Zweckbindung der LSVA-Gelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs, das ist richtig. Was die Diskussion über die Wörter "Strassenverkehr" und "Landverkehr" anbelangt, spricht immerhin der Terminus "Landverkehrsabkommen", den wir mit der Europäischen Union haben, für "Landverkehr". Es ist für uns kein Grundsatzartikel, aber eine Anpassung, die im Lichte der Abkommen, die wir haben, sachgerecht ist.

Zum Antrag der Minderheit II (Candinas) zu Artikel 57: Hier bitte ich Sie schon, dieser Minderheit zu folgen. Wir haben ja in der Diskussion mit den Kantonen von Anfang an gesagt, dass es uns grundsätzlich relativ egal ist, wie die Kantone ihre 200 Millionen Franken bezahlen; wir haben verschiedene Instrumente und Varianten geprüft. Die Kantone, also die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs wie auch die Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren, haben sich im Mai, nach dem Antrag Ihrer Kommission, wirklich nochmals über dieses Dossier gebeugt. Sie bleiben dabei: Sie möchten die Publikumsanlagen finanzieren. Für uns ist es effektiv nicht sehr relevant, in welcher Art und Weise die Kantone bezahlen, für uns ist es wichtig, dass sie es tun.

Stellen Sie sich zudem vor, wie schwierig es für die Regierungen jener Kantone ist, die jetzt, in den ersten Phasen, vielleicht noch keine Projekte haben, vor ihre Parlamente hinzutreten und zu sagen: "Wir überweisen jetzt einen Betrag in diesen Fonds und bekommen für unsere Region keine Gegenleistung!" Diese Regelung ist für die Kantone eine Motivation. Bei Publikumsanlagen geht es sehr oft auch um Park-and-ride-Anlagen, um grössere Bauprojekte rund um einen Bahnhof herum. Es ist legitim, dass die Kantone im Sinne einer besseren Planung diese Mittel für die Projekte des öffentlichen Verkehrs einstellen; das ist nachvollziehbar.

Es wurde gesagt, es sei kompliziert. Ja, das dürfte es sein. Aber heute schon haben die SBB und das BAV, wenn man bei solchen Anlagen mit den Kantonen kooperiert, unzählige Werkverträge, unzählige Leistungsverträge abgeschlossen. Über die Grösse der Papierkörbe oder die Frage, wie viele Lampen es geben soll, bis hin zu Sicherheitsfragen. Da ändert sich mit der heutigen Praxis nicht sehr viel. Selbstverständlich gibt es hier auch Bestrebungen, gewisse Standards bei allen Bahnhöfen hinzukriegen. Auch das ist ein Prozess, dem sich die Kantone nicht widersetzen. Wir meinen deshalb, dass wir ohne Not die einhellige und mehrfach bestätigte Haltung der Kantone nicht bekämpfen sollten. Deshalb empfehle ich Ihnen, hier dem Antrag der Minderheit II (Candinas) zuzustimmen.

Dann schlussendlich noch zum Einzelantrag Fluri zu Artikel 3 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur: Das sind Präzisierungen; darauf haben wir nichts zu entgegnen, das ist für uns in Ordnung.



Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Aussi bizarre que cela puisse paraître, la Constitution fédérale ne connaissait à ce jour aucun article de principe sur une desserte en transports publics, alors qu'il existe un article correspondant – l'article 82 – sur la circulation routière. Le Conseil fédéral a donc repris l'idée des initiants en la reformulant et le Conseil des Etats a adhéré à cette idée, mais en y ajoutant la prise en compte des intérêts des transports de marchandises par le rail.

A l'article 81a, il y a deux propositions: la proposition défendue par la minorité I (Gasser) a été clairement rejetée par la commission, par 13 voix contre 8; la proposition défendue par la minorité II (Regazzi) a été rejetée avec une grande incertitude, par 8 voix contre 6 et 7 abstentions. Monsieur Regazzi a modifié sa proposition en faisant une espèce de synthèse de ces deux propositions. Je vous laisse juge de la nouvelle proposition Regazzi.

La proposition de la minorité Binder, à l'article 85, induit une grande confusion dans le texte de la Constitution. Lors des débats sur le financement, tout à l'heure, personne n'a contesté le fait qu'au maximum les deux tiers du produit de la RPLP puissent servir à alimenter le FAIF, c'est-à-dire soient consacrés au développement des transports publics. Ainsi, à l'article 87a, aucune proposition de minorité n'a été déposée sur cette question. Ce n'est donc vraiment pas contesté. Or, on contesterait maintenant dans un autre article l'usage de la RPLP en voulant le limiter à la seule circulation routière. La portée de cette proposition n'est pas très claire, puisqu'elle est contredite par un autre article de la Constitution qui n'a pas été contesté. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on traite cette question dans le bloc résiduel et non dans le bloc sur le financement. La majorité de la commission vous invite donc à rejeter la proposition de la minorité Binder à l'article 85.

AB 2013 N 802 / BO 2013 N 802

S'agissant de la minorité Huber, la majorité de la commission vous invite à rejeter cette proposition de limitation de la durée du fonds à 2030, pour d'évidentes raisons de forme, mais aussi de fond. Je commence par la forme. Une limitation de la durée du dispositif n'appartient pas au corps de la Constitution, mais devrait en réalité figurer dans les dispositions transitoires. En fait, tout le dispositif devrait figurer dans les dispositions transitoires s'il était limité dans le temps. C'était justement le cas de l'ancien dispositif qui figure dans les dispositions transitoires pour cette raison.

Cela m'amène au problème de fond. L'idée était d'établir un système cohérent et stable sur la durée qui assure un équilibre entre les nouveaux investissements et le maintien de la substance. Un tel équilibre est évidemment nécessaire sur la durée et il n'y aurait aucun sens à limiter les sources d'entretien et de maintien de la substance du réseau à 2030. En 2032, il sera encore nécessaire d'entretenir le réseau. En outre, le choix des étapes d'aménagement sera soumis tous les quatre ans à l'appréciation de l'Assemblée fédérale et sujet au référendum facultatif. De plus, en vertu de l'article 4 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, l'Assemblée fédérale fixera chaque année les sommes à prélever du fonds pour l'exploitation de la maintenance, de l'aménagement et les mandats de recherche, etc. C'est dire que les droits démocratiques sont garantis et que la base constitutionnelle ne constitue en rien un blanc-seing. Il n'y a donc aucun sens à limiter la durée.

Aux articles 48b et 48d de la loi sur les chemins de fer, il s'agit de savoir si, pour le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire et les étapes d'aménagement, il faut ajouter à la concertation avec la Confédération les cantons les différentes régions de planification et des entreprises ferroviaires, les communes ou les chargeurs – ou les deux. Franchement, aux yeux de la majorité de la commission, à part la reconnaissance symbolique des chargeurs et des communes, l'utilité de ces adjonctions n'était pas très claire, tant il est vrai – comme l'a dit Madame la conseillère Leuthard tout à l'heure – que ces milieux seront de toute façon consultés au pays de la consultation et de la concertation. Bref, autant en rester à la version compacte du Conseil des Etats, car finalement l'exercice législatif n'a pas pour objectif principal la reconnaissance symbolique et émotionnelle de tel ou tel groupe d'intérêts.

A l'article 54 – je le mentionne juste pour le procès-verbal –, nous avons renoncé à imposer aux cantons, lorsque ce sont eux qui font des appels d'offres, de le faire selon le droit fédéral. La commission n'était pas tout à fait unanime à ce sujet, mais personne n'a déposé de proposition de minorité.

La proposition de la minorité II (Candinas) à l'article 57 concerne les installations d'accueil. La commission a rejeté cette proposition par 12 voix contre 10: c'était donc assez serré. Dans l'équilibre global du projet, il est admis que les cantons devront faire un effort supplémentaire d'environ 200 millions de francs. Ce point est incontesté, mais les modalités de cette contribution font l'objet d'une féroce bataille. Dans le projet mis en consultation, le Conseil fédéral avait proposé une contribution forfaitaire des cantons de 300 millions de francs sur la base d'une clé de répartition. Consultés, les ministres cantonaux avaient des opinions divergentes sur la répartition de la charge et sur la manière de dépenser l'argent. Mais sans surprise, ils se sont retrouvés



finallement sur une position, à savoir qu'ils voulaient décider eux-mêmes de la manière dont ces 200 millions de francs seraient dépensés et que ces moyens devaient financer les installations d'accueil, c'est-à-dire les escaliers, les quais, les passages sous-voie, mais aussi les poubelles et les lampadaires.

Dans le message, probablement par gain de paix, le Conseil fédéral s'est rallié à cette solution, tout comme la majorité du Conseil des Etats. Madame la conseillère fédérale Leuthard a dit d'ailleurs que ce point n'était pas central à ses yeux. La commission du Conseil national était majoritairement dubitative quant à cette solution, et préfère le système qui est déjà utilisé actuellement par les CFF. Avec ce nouveau système, il faudrait mobiliser des armées de fonctionnaires pour négocier millimètre par millimètre la répartition des coûts entre la Confédération et les cantons, pour chaque projet de modification de gare. Notre commission propose d'en rester au statu quo: la Confédération finance la modernisation des gares et les entreprises ferroviaires mettent en oeuvre ces travaux.

Avec la solution du Conseil national, on évite les comptes d'apothicaire sur l'imputation: la modification de tel passage sous-voie est-elle plutôt imputable aux impératifs de l'exploitation ferroviaire, auquel cas c'est la Confédération qui paie, ou plutôt à l'accueil des passagers, auquel cas c'est au canton de payer? L'autre raison de garder le système actuel est une considération d'équité. Dans certains cantons, la modernisation des gares est quasiment achevée alors que dans d'autres, l'essentiel est encore à faire. Changer les règles du jeu au milieu du processus reviendrait à ce que certains cantons aient pu moderniser leurs gares aux frais de la Confédération, alors que les autres devront le payer eux-mêmes – il y a là une profonde injustice.

Enfin, et c'est peut-être là le point principal, une des forces du système ferroviaire suisse est son homogénéité dans ses dispositifs d'accueil du public et dans la qualité des installations. Il est douteux que l'injection d'une dose élevée de cantonalisme étriqué augmente la cohérence du système: si chaque gare est modernisée de manière différente, où va-t-on? Nous vous proposons d'en rester au statu quo, avec une compétence fédérale exclusive et une solution administrativement légère, et de rejeter la proposition de la minorité Candinas. Il faut cependant noter qu'une partie des gens qui ont soutenu la majorité en commission l'ont fait pour que les cantons puissent réexaminer la question, ce qu'ils ont fait comme nous l'a dit Madame Leuthard. Les cantons restent sur leur position et veulent dépenser eux-mêmes cet argent. Je vous laisse juges.

Je reviens à la proposition de la minorité Rytz Regula, qui recommande au peuple et aux cantons d'adopter à la fois l'initiative populaire et le contre-projet. La commission reconnaît que l'initiative a apporté une impulsion décisive pour l'élaboration et l'amélioration du FAIF. La majorité de la commission estime cependant que le contre-projet est nettement meilleur, de par son envergure, son financement et sa précision.

Pour cette raison, la commission vous recommande clairement de recommander l'adoption du contre-projet, qu'elle préfère à l'initiative. La minorité Rytz Regula propose en revanche de recommander l'adoption des deux, avec une préférence pour l'initiative. Vous me permettrez de taire ma position personnelle, mais je rappellerai que la proposition défendue par la minorité Rytz Regula a été rejetée en commission par 16 voix contre 9.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben hier die drei Grundthemen: die Definition der Grundversorgung, dann das Thema des Einbezugs Dritter in die Planung und schliesslich die Frage der Kantonsbeiträge. Bei der Definition der Grundversorgung haben wir den Antrag der Minderheit I (Gasser) und den Einzelantrag Regazzi. Die Minderheit I will die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz in der Bundesverfassung verankern. Hierzu gilt es aber zu sagen, dass dieses Ziel bereits in Artikel 84 Absatz 2, im Alpenschutzartikel, postuliert ist, dass es in Artikel 196 Ziffer 1 der Bundesverfassung postuliert ist und schliesslich auch im Verkehrsverlagerungsgesetz. Wenn die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr nicht so funktioniert, wie es in diesen Bestimmungen vorgesehen ist, dann ist es eine andere Frage, wieso das so ist. Das aber noch einmal im Rahmen dieser Fabi-Vorlage in Artikel 81a der Verfassung festhalten zu wollen bringt der Sache nichts. Deswegen empfiehlt Ihnen die Kommission mit 13 zu 8 Stimmen, diesen Antrag abzulehnen.

Mit seinem Einzelantrag greift Herr Regazzi seinen Minderheitsantrag auf, ergänzt um die Seilbahnen. Wir müssen uns bewusst sein, dass Artikel 81a verlangt, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot sorgen. Das heisst, sie

AB 2013 N 803 / BO 2013 N 803

bestellen eine Leistung der öffentlichen Verkehrsträger für den Personenverkehr auf Schiene, Strasse und Wasser in allen Landesgegenden. Wenn Sie den Einzelantrag Regazzi annehmen, dann muss man offenbar auch noch Leistungen im Schienengüterverkehr bestellen und diese auch subventionieren. Sie schaffen damit einen wesentlichen neuen Subventionierungstatbestand. Die Gegenfinanzierung ist nirgends vorgesehen, die haben wir vorher, bei Block 2, nicht beschlossen. Deswegen hat Herr Giezendanner vorhin völlig zu Recht als





Direktinteressierter und an sich als Profiteur gesagt, ordnungspolitisch gehe das nicht auf. Ich bitte Sie, hier keinen neuen Subventionierungstatbestand zu schaffen, für den wir noch keine Finanzierung vorsehen. Die Kommissionsmehrheit bittet Sie, diesen Einzelantrag abzulehnen.

Beim Antrag der Minderheit Binder zu Artikel 85 geht es um den Ausdruck "Strassenverkehr" oder "Landverkehr". Inhaltlich geht es darum, dass zwei Drittel des Ertrags aus der Schwerverkehrsabgabe neu in den Bahninfrastrukturfonds fliessen. Deswegen ist es gerechtfertigt, dass wir auch die Finanzierung der bahnbezogenen Auslagen in diese Bestimmung aufnehmen. Betrieb, Unterhalt und Sanierung der Bahninfrastruktur beispielsweise werden zum Teil eben auch mit der Schwerverkehrsabgabe finanziert. Deswegen rechtfertigt es sich, nicht mehr nur vom "Strassenverkehr" zu sprechen, sondern vom "Landverkehr". Die Kommission entschied mit 12 zu 9 Stimmen. Die Mehrheit bittet Sie, den Antrag der Minderheit Binder, die den Ausdruck "Strassenverkehr" beibehalten will, abzulehnen.

Beim Antrag der Minderheit Huber zu Artikel 87a auf Befristung der Befugnis zur Erhebung der Mittel muss man sehen, dass wir es eben nicht mehr mit dem FinöV-Fonds zu tun haben. Der FinöV-Fonds wurde wegen Investitionsspitzen für die Neat, die Bahn 2000 und die Lärmassnahmen befristet. Hier geht es aber um den Bahninfrastrukturfonds; bei diesem gibt es keine derartigen Investitionsspitzen mehr. Er verteilt die Investitionen über die Jahre. Deswegen hat die Kommission mit 14 zu 9 Stimmen beschlossen, hier keine Befristung vorzusehen. Ich bitte Sie, sich diesbezüglich der Mehrheit anzuschliessen.

Ich komme zum Thema des Einbezugs Dritter in die Planung. Die Kommission lehnte den Antrag Fluri mit 12 zu 7 Stimmen ab, den Antrag Regazzi mit 15 zu 5 Stimmen und den Antrag Quadri mit 20 zu 1 Stimmen. Hier muss ich allerdings bemerken, dass es bei den drei entsprechenden Minderheitsanträgen nicht um die Verfassungsbestimmungen geht, sondern um das Eisenbahngesetz.

Die Gemeinden sind vom Entwicklungsprogramm selbstverständlich betroffen; wie die Bahnhöfe und die Bahnanlagen ausgestaltet werden, ist ortsplanungsrelevant. Ansprechpartner des Bundes sind jedoch die Kantone, nicht die Gemeinden. Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission, den jetzigen Minderheitsantrag I (Fluri) abzulehnen.

Selbstverständlich sind auch die Verlader betroffen; die Verlader sind gewissermassen die Partner der Eigentümer. Eigentümer sind die Eisenbahnunternehmen, die Verlader haben eine ganz andere Rolle. Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission, auch den jetzigen Antrag der Minderheit II (Regazzi) abzulehnen.

In der Synthese dieser Argumente wird von der Kommission auch der jetzige Antrag der Minderheit III (Quadri), die beides kombiniert hat, abgelehnt.

Zur Frage, die auch Herr Nordmann bereits erwähnt hat: Sie sehen bei Artikel 54 des Eisenbahngesetzes, dass wir den Entwurf des Bundesrates gestrichen haben, wonach sich das Beschaffungswesen nach der Bundesgesetzgebung richtet. Wir haben diese Bestimmung mehrheitlich – nicht einstimmig, aber mehrheitlich – aufgehoben, weil das Territorialprinzip gelten soll und weil es bei Investitionen im öffentlichen Verkehr sehr schnell um Grössenordnungen geht, die ohnehin eine öffentliche Ausschreibung zur Folge haben. Hier gibt es keine Minderheit. Zuhanden der ständerätlichen Diskussion ist es aber nicht unwesentlich, das hier in den Materialien festzuhalten.

Nun geht es noch um den Kantonsbeitrag gemäss Artikel 57: Die Kantone betonen immer wieder, dass es ihnen darum gehe, bei der Finanzierung der Publikumsanlagen ihre Autonomie wahrnehmen zu können. Nun sehen Sie aber bei Artikel 57 Absatz 3 gemäss der Fassung des Bundesrates und des Ständerates, dass für den Ausbau die Standards des jeweiligen Eisenbahnunternehmens massgebend sind; den Ausbaustandard legen also die Eisenbahnunternehmen fest. Was machen Sie jetzt, wenn ein Kanton eine Publikumsanlage, beispielsweise Personenunterführungen oder -überführungen, nach seinen Vorstellungen machen will und das nicht dem Standard des betroffenen Eisenbahnunternehmens entspricht? Was passiert da? Das Eisenbahnunternehmen kann über den Kredit des Kantons nicht verfügen, und der Kanton wird keinen höheren Kredit sprechen, der dem Standard des Eisenbahnunternehmens entspricht, mit anderen Worten: Sie haben eine Blockade.

Zudem gibt es im Einleitungssatz zu Absatz 1 die Bestimmung "insbesondere". Vorhin wurde gesagt, hier könne präzisiert werden, welche Publikumsanlagen von den Kantonen gebaut werden sollten. Es gibt aber diese Bestimmung "insbesondere", die eine Aufweichung der angeblich präzisen Bestimmung ist. Schliesslich gibt es in Absatz 5 die Bestimmung, dass der Bundesrat Beiträge des Bundes für diese Publikumsanlagen vorsehen kann, wenn der Aufwand eines Kantons in einem offensichtlichen Missverhältnis zum Nutzen steht; auch das ist eine weitere Relativierung dieser angeblich präzisen Bestimmung.

Deswegen hat Ihre Kommission bei Absatz 3 mit 12 zu 10 Stimmen beschlossen, diese Pauschalierung vorzusehen, wie Sie sie in der Fassung der Mehrheit sehen.

Ganz zum Schluss geht es noch um die Abstimmungsempfehlung zur Volksinitiative. Die Kommission empfiehlt



Ihnen mit 16 zu 9 Stimmen, die Initiative abzulehnen und nicht, gemäss Minderheit Rytz Regula, die Initiative und den Gegenentwurf anzunehmen und allenfalls in der Stichfrage dann den Gegenentwurf vorzuziehen. Mit anderen Worten: Die Initiative soll zur Ablehnung empfohlen werden – ohne Annahme der Initiative selbst. Damit empfehlen wir Ihnen, überall der Mehrheit der Kommission zu folgen.

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")

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 81a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Gasser, Allemann, Bertschy, Chopard-Acklin, Hardegger, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Abs. 1

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden und fördern die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz.

Antrag der Minderheit II

(Regazzi, Gasser, Nordmann, Rytz Regula)

Abs. 1

... Strasse und Wasser sowie an Schienengüterverkehr in allen Landesgegenden.

AB 2013 N 804 / BO 2013 N 804

Abs. 2

Die Kosten werden zu einem angemessenen Teil ...

Antrag Regazzi

Abs. 1

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen sowie an Schienengüterverkehr in allen Landesgegenden.

Abs. 2

Die Kosten werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

Schriftliche Begründung

Der Antrag des Bundesrates vernachlässigt den Bahngüterverkehr in der Fläche. Der Ständerat hat versucht, diese Lücke zu stopfen, hat jedoch das Problem nicht gelöst, da die Belange des Güterverkehrs bei der Planung weiterhin nur "angemessen berücksichtigt werden". Der Einzelantrag erzielt eine gewisse Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr bei der langfristigen Angebotsgestaltung und der darauf basierenden Infrastrukturplanung, um den Marktanteil der Bahn zu erhalten. Die Angebote im Personen- und Güterverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden. Der Initiativtext fordert die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Der Gegenvorschlag muss dem eine handfeste Alternative gegenüberstellen. Dies kann weder mit dem Entwurf des Bundesrates noch mit dem Beschluss des Ständerates erreicht werden. Bund und Kantone müssen für gute Rahmenbedingungen, eine koordinierte Planung und eine ausreichende Infrastruktur sorgen. Der





Einzelantrag berücksichtigt ebenfalls ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr mit Seilbahnen, wie es der Beschluss des Ständerates vorsieht.

Art. 81a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Gasser, Allemann, Bertschy, Chopard-Acklin, Hardegger, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Al. 1

... route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays et ils encouragent, sur le principe, le transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

Proposition de la minorité II

(Regazzi, Gasser, Nordmann, Rytz Regula)

Al. 1

... route et voie navigable ainsi que de fret ferroviaire soit proposée dans toutes les régions du pays.

Al. 2

Les prix payés par les usagers couvrent ...

Proposition Regazzi

Al. 1

... route, voie navigable et installations à câbles ainsi que de fret ferroviaire soit proposée dans toutes les régions du pays.

Al. 2

Les prix payés par les usagers couvrent une part appropriée des coûts.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit II (Regazzi) wurde zurückgezogen und durch den Einzelantrag Regazzi ersetzt.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8906)

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

Für den Antrag Regazzi ... 90 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8907)

Für den Antrag der Mehrheit ... 114 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 69 Stimmen

Art. 85 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Binder, de Courten, Français, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Unverändert

Art. 85 al. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Binder, de Courten, Français, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Inchangé

Abstimmung – Vote





(namentlich – nominatif; 12.016/8908)
Für den Antrag der Mehrheit ... 103 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 78 Stimmen

Art. 87a Abs. 1, 2bis, 3, 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Huber, Binder, de Courten, Français, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Abs. 2bis

Die Befugnis zur Erhebung der Mittel ist bis Ende 2030 befristet.

Art. 87a al. 1, 2bis, 3, 4

Proposition de la majorité

Al. 1, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Huber, Binder, de Courten, Français, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Al. 2bis

La compétence de prélever les moyens financiers est accordée jusqu'à la fin de l'année 2030.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8909)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

Art. 130 Abs. 3bis; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 130 al. 3bis; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 12.016/8910)

Für Annahme des Entwurfes ... 139 Stimmen

Dagegen ... 35 Stimmen

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

AB 2013 N 805 / BO 2013 N 805

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Ziff. 3 Ingress; Gliederungstitel vor Art. 48a, Art. 48a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 préambule; titre précédant l'art. 48a, art. 48a

Proposition de la commission





Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48b

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Fluri, Français, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1bis

... nachgeführt. Bund und Kantone beziehen die Gemeinden der jeweiligen Planungsregionen in die Nachführungsarbeiten ein.

Antrag der Minderheit II

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1bis

... der jeweiligen Planungsregionen, der Eisenbahnunternehmen und Verlader periodisch nachgeführt.

Antrag der Minderheit III

(Quadri)

Abs. 1bis

... der jeweiligen Planungsregionen, der Eisenbahnunternehmen, der Gemeinden und Verlader periodisch nachgeführt.

Ch. 3. art. 48b

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Fluri, Français, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1bis

... et les entreprises ferroviaires. La Confédération et les cantons associent les communes des régions de planification concernées aux travaux de mise à jour.

Proposition de la minorité II

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1bis

... régions de planification, les entreprises ferroviaires et les chargeurs.

Proposition de la minorité III

(Quadri)

Al. 1bis

... régions de planification, les entreprises ferroviaires, les communes et les chargeurs.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8911)

Für den Antrag der Minderheit II ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 51 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8912)

Für den Antrag der Mehrheit ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 73 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8913)





Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 89 Stimmen

Ziff. 3 Art. 48d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1

... die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Verlader mit ein.

Abs. 2

... Die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Verlader werden ...

Antrag der Minderheit II

(Quadri)

Abs. 1

... die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Gemeinden und Verlader mit ein.

Abs. 2

... Die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Gemeinden und Verlader werden ...

Ch. 3 art. 48d

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1

... et associe les entreprises ferroviaires concernées et les chargeurs.

Al. 2

... Les entreprises ferroviaires concernées et les chargeurs sont associés de manière appropriée.

Proposition de la minorité II

(Quadri)

Al. 1

... et associe les entreprises ferroviaires concernées, les communes et les chargeurs.

Al. 2

... Les entreprises ferroviaires concernées, les communes et les chargeurs sont associés de manière appropriée.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 3 Art. 48c, 48e, 48f, Gliederungstitel vor Art. 49

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 49

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Antrag der Minderheit

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Abs. 2

Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

AB 2013 N 806 / BO 2013 N 806

Ch. 3 art. 49

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Al. 2

Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Wobmann ist mit dem Entscheid über Artikel 196 Ziffer 14 in Vorlage 2 hinfällig geworden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 3 Art. 51, 51a, 51b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 51, 51a, 51b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 54

Antrag der Kommission

Aufheben

Ch. 3 art. 54

Proposition de la commission

Abroger

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 56

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 56

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 57

Antrag der Mehrheit

Titel





Mitfinanzierung der Publikumsanlagen durch die Kantone

Abs. 1

Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Millionen Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

Abs. 2

Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler (ikV).

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone per Verordnung.

Abs. 4–8

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Abs. 1

Die Kantone leisten eine Einlage von 800 Millionen Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

Abs. 2

Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler (ikV).

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone per Verordnung.

Abs. 4–8

Streichen

Antrag der Minderheit II

(Candinas, Amherd, Barthassat, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 57

Proposition de la majorité

Titre

Participation des cantons au financement des installations d'accueil

Al. 1

Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

Al. 2

La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après consultation des cantons.

Al. 4–8

Biffer

Proposition de la minorité I

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Al. 1

Les cantons versent une contribution commune de 800 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

Al. 2

La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

Al. 3



Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après consultation des cantons.

Al. 4–8

Biffer

Proposition de la minorité II

(Candinas, Amherd, Barthassat, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Auch hier ist der Antrag der Minderheit Wobmann mit dem Entscheid über Artikel 196 Ziffer 14 in Vorlage 2 hinfällig geworden.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8914)

Für den Antrag der Mehrheit ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 41 Stimmen

Ziff. 3 Gliederungstitel vor Art. 58, Art. 58, 58a-58e; Ziff. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2013 N 807 / BO 2013 N 807

Ch. 3 titre précédant l'art. 58, art. 58, 58a-58e; ch. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4a

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Titel

4a. Bundesgesetz vom 18. März 2005 über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG)

Art. 3 Abs. 2 Bst. i

i. St. Gallen-Konstanz-Singen und Schaffhausen-Basel.

Art. 8 Bst. c

c. Für mitfinanzierte Massnahmen in Frankreich und die hälftige Mitfinanzierung der Massnahmen zwischen Schaffhausen und Basel werden A-fonds-perdu-Beiträge gewährt.

Ch. 4a

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Titre

4a. Loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (loi sur le raccordement aux LGV, LRLGV)

Art. 3 al. 2 let. i

i. Saint-Gall-Constance-Singen et Schaffhouse-Bâle.

Art. 8 let. c

c. de contributions à fonds perdu pour cofinancer les mesures prévues en France et pour cofinancer la moitié des coûts sur le tronçon Schaffhouse-Bâle.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Minderheitsantrag wurde bereits bei Artikel 2a von Entwurf 5 angenommen.





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

Ziff. 5; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 5; ch. III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 12.016/8917)

Für Annahme des Entwurfes ... 151 Stimmen

Dagegen ... 23 Stimmen

**4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire**

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 12.016/8905)

Für Annahme des Entwurfes ... 156 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 12.016/8919)

Für Annahme des Entwurfes ... 143 Stimmen

Dagegen ... 33 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir haben nun den direkten Gegenentwurf beraten und kommen damit auf die Volksinitiative in Vorlage 1 zurück.

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr"

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire "pour les transports publics"

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2





Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Hodgers, Nordmann)

Abs. 2

... die Initiative und den Gegenentwurf anzunehmen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen.

Art. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Hodgers, Nordmann)

Al. 2

... d'accepter l'initiative populaire ainsi que le contre-projet et de donner la préférence au contre-projet en réponse à la question subsidiaire.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 12.016/8889)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

AB 2013 N 808 / BO 2013 N 808