

Siebente Sitzung – Septième séance

Dienstag, 11. Juni 1996

Mardi 11 juin 1996

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Leuba Jean-François (L, VD)

96.006

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1995

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1995

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 811 hiervor – Voir page 811 ci-devant

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Département des transports, des communications et de l'énergie

Cavadini Adriano (R, TI): La settimana scorsa ho avuto la conferma che il Consigliere federale Leuenberger parla e capisce molto bene l'italiano in un'intervista che aveva rilasciato alla radio ticinese dopo il suo viaggio a Roma. Quindi mi esprimerò nella nostra lingua. E vorrei toccare due punti di questo rapporto che interessano dei lavori preparatori per problemi che si svilupperanno prossimamente: l'Alptransit, da un lato, e i pedaggi in relazione all'applicazione dell'iniziativa delle Alpi.

Sul primo problema, quello dell'Alptransit, io penso che la votazione di domenica scorsa sui segretari di Stato deve insegnarci qualcosa e penso che anche il Consiglio federale debba tener conto di come non sia oggi facile far accettare determinate proposte a livello popolare. Ora, il progetto Alptransit che il Consiglio federale ha preannunciato, a mio parere, non avrà grandi possibilità di successo davanti al popolo. Oggi la popolazione vuole delle proposte chiare, delle scelte precise, e non sembra più disposta ad accettare compromessi difficilmente sostenibili in un momento di mezzi finanziari limitati. Il Consiglio federale intende ridimensionare il progetto piuttosto che attuarlo a tappe. Io mi auguro che prima di trasmettere il messaggio alle Camere, il Consiglio federale faccia un nuovo ripensamento sulla concezione di questo progetto e sul suo finanziamento.

Come dicevo, le idee attuali del Consiglio federale sono per un ridimensionamento del progetto, mettendo quindi in discussione il principio di una linea ferroviaria veloce Nord-Sud, in grado di soddisfare delle esigenze internazionali come pure di inserirsi nella trasversale Est-Ovest svizzera. Invece di un ridimensionamento sarebbe preferibile una attuazione a tappe con al primo posto le opere che sono indispensabili e che sono anche in grado di assicurare il rapporto investimento – ricavi più interessante. A chi interesserebbe un progetto che venisse poi respinto in votazione popolare? A nessuno, e certamente non alla Svizzera, che avrebbe difficoltà supplementari a livello europeo e quindi perderebbe ancora tempo nella attuazione di questi progetti di trasversali ferroviarie alpine.

La posizione del Ticino è molto chiara: il Ticino vuole l'Alptransit, anche per evitare un carico eccessivo di traffico pesante sull'autostrada. L'Alptransit ci vuole perché la nostra linea ferroviaria del Gottardo è superata tecnicamente; dal profilo della protezione dell'ambiente non rispetta più su quasi tutto il suo tracciato le disposizioni federali per la protezione contro i rumori. Le resistenze del Cantone Ticino si manifestano sul tracciato. Il Ticino, occorre comprendere, ha il percorso più lungo dell'Alptransit e quindi è anche comprensibile che il costo di questa opera sia più alto all'interno del nostro cantone. Io mi auguro che il Consiglio federale cerchi urgentemente delle soluzioni per risolvere l'attraversamento di Bellinzona e per ridurre il carico ambientale nelle altre regioni, anche da Lugano alla frontiera.

Il cantone ha proposto di anticipare dei soldi e il Consiglio federale si è dichiarato disposto a un approfondimento finanziario, giuridico e politico. E ora vorrei porre alcune domande al Consigliere federale. Dopo questa proposta ticinese di contribuire al finanziamento dell'Alptransit e le assicurazioni date dal Consiglio federale che questa proposta verrebbe esaminata e approfondita, vorrei sapere entro quando e da chi verrà fatto questo approfondimento, entro quando il Consiglio federale pensa di poter dare una risposta alla proposta ticinese, nel senso di trovare assieme una soluzione che tenga conto dei problemi ticinesi e, infine, se le idee che dovestero scaturire da questo approfondimento saranno inserite nel messaggio o saranno trasmesse successivamente con un complemento al messaggio. Vorrei avere delle indicazioni precise su questi aspetti di grande attualità.

C'è un altro tema che interessa il Ticino e che nell'amministrazione federale si sta esaminando senza tener sufficientemente conto delle conseguenze economiche e politiche che lo stesso potrebbe avere: è l'applicazione dell'iniziativa delle Alpi. L'idea a livello di dipartimento è di introdurre una tassa sugli autocarri che attraversano le Alpi, quindi in particolare il San Gottardo e il San Bernardino. Per far sì che non ci sia una discriminazione a livello europeo questa tassa, secondo i responsabili del dipartimento, dovrebbe colpire anche i trasporti all'interno della Svizzera. Ora io vorrei rendere attento il Consiglio federale al fatto che il Cantone Ticino non potrà mai accettare dei pedaggi o delle tasse che siano discriminatorie, che quindi penalizzino il Cantone Ticino rispetto al resto della Svizzera. Non deve essere il nostro cantone quello che deve pagare il prezzo di una soluzione voluta per far piacere all'Unione europea. Al di là del fatto che abbiamo già una situazione economica estremamente difficile, non si può pretendere che a pagare tutto il prezzo dell'introduzione di questi pedaggi, come conseguenza dell'attuazione dell'iniziativa delle Alpi, siano il Ticino e una piccola parte del Grigioni italiano. È vero che il Consiglio federale lascia intravedere la possibilità di compensazioni al nostro cantone. Ma anche qui bisogna rendersi conto che noi non possiamo accogliere delle soluzioni che rincarino i prodotti che vengono portati nel cantone dal Nord dell'Europa o della Svizzera, o che dal Ticino vanno nel resto della Svizzera o all'estero attraverso il Gottardo e il San Bernardino. Le conseguenze di questa eventuale discriminazione del nostro cantone sarebbero gravissime, e io vorrei avere dal consigliere federale Leuenberger una assicurazione che la ricerca di una soluzione per l'applicazione dell'iniziativa delle Alpi non porterà a discriminazioni nei confronti del nostro cantone.

Schmied Walter (V, BE): Mes propos se limiteront au chapitre: Aménagement du territoire-environnement-infrastructure.

Un premier constat s'impose en matière d'aménagement du territoire: il est aujourd'hui difficile de trouver des solutions acceptables pour la majorité des intéressés.

Dans ce contexte, nous avons pris acte du projet de rapport relatif aux principes directeurs de l'aménagement du territoire mis en consultation par le Conseil fédéral, l'automne dernier. Dégue, le groupe UDC décèle dans ce projet une intention manifeste du Conseil fédéral de vouloir faire payer aux régions marginales de Suisse le tribut que requerrait une politique d'aménagement du territoire appliquée conformément

au schéma d'experts, experts zélés peut-être, mais qui semblent fort peu soucieux du sort qu'ils réservent aux populations de montagne, lesquelles ne demandent qu'à vivre dans la dignité, à travailler dans un esprit positif de créativité et à disposer du même droit au développement que les autres populations du pays.

La tentative de vouloir moraliser les régions essentiellement de montagne par décret politique, tout en cherchant à figer le potentiel de développement économique, est un acte quasiment suicidaire, non seulement pour ces régions, mais pour le pays tout entier. Les cantons de montagne, ceux de l'Arc jurassien en tête, avec Berne, Jura et Neuchâtel, l'ont bien compris et ont annoncé la levée des boucliers. Ils sont assurés de notre soutien inconditionnel.

Dans son rapport de gestion, le Conseil fédéral reconnaît implicitement avoir été trop loin dans la formulation de son projet et admet les avis partagés des milieux consultés. Bien! Mais nous attendons davantage. Nous l'invitons à ne pas donner systématiquement raison aux uns, simplement parce que la défense de leur idéologie est unilatéralement institutionnalisée au sein de l'administration – comprenez par là l'OFEFP. Nous attendons du Conseil fédéral qu'il prenne prioritairement en compte l'avis des populations directement concernées, à chaque fois qu'il est question d'introduire de nouvelles exigences ou des limitations en matière d'aménagement du territoire. A titre d'exemple, je citerai le dossier portant sur l'élargissement du barrage du Grimsel. Tant la région concernée et le canton de Berne, que tous les défenseurs de la stratégie «Energie 2000» s'engagent en faveur de ce projet dont l'enjeu est supérieur à la triste et regrettable mort de trois grenouilles! Si, contre toute attente, la thèse de l'OFEFP devait l'emporter, nous nous verrions alors contraints, par souci d'équité, de plaider la fermeture des lignes CFF aux abords des lisières champêtres, afin de préserver la vie des limaces qui, par temps de pluie, se promènent sur les voies.

J'en viens maintenant rapidement au rapport de synthèse: monétarisation des coûts externes de la santé, imputables au transport de la route. La manière dont ce document a été rendu public suscite de notre part les critiques suivantes.

La couleuvre que les auteurs du rapport tentent de nous faire avaler dépasse vraiment les bornes. Une simple et rapide première lecture suffit déjà à mettre en exergue le manque d'objectivité du document. En effet, on peut y lire que les nuisances du transport routier occasionneraient 2100 décès prématurés par an!

On affirme de surcroît que les pertes de production de ces personnes décédées représenteraient, à elles seules, plus de 1,1 milliard de francs par an, sur 1,6 milliard de francs que représente, selon ce rapport, le total des coûts de la santé imputables au transport.

Nous relèverons d'emblée que le nombre des décès prématurés avancé ne repose sur aucune base scientifique. En l'absence d'éléments plus sérieux, il ne s'agit en fait que d'une affirmation aléatoire, voire gratuite. L'Office fédéral de la statistique n'est pas impliqué dans cette calculation, pas plus d'ailleurs que l'Office fédéral de la santé publique, lequel, en l'occurrence, préfère s'abstenir de tout commentaire dans l'incapacité qu'il est de cautionner d'aussi grossières approximations. Qui sont donc ces experts qui se permettent de balancer aussi légèrement 2100 morts prématurées au nez de la population?

D'autre part, la prise en compte du facteur perte de production des personnes décédées, pourrait au mieux se discuter dans un seul cas de figure, celui d'une Suisse au taux de chômage zéro. En mettant l'accent principal sur ce facteur perte de production des personnes décédées, alors même que la Suisse doit inexorablement s'habituer à l'idée du chômage chronique avec ses 170 000 personnes sans travail, les experts ont visiblement été dépassés par la réalité. Toujours est-il que ce poste de calculation représente, je le répète, plus de 1,1 milliard de francs.

Finalement, si l'on voulait mettre à charge de la route les pertes de production dues à la population victime de la route, il faudrait alors aussi quantifier et mettre en compte la valeur totale de la production de l'économie suisse réalisée grâce à

l'existence de la route sans laquelle il n'y aurait tout simplement aucune production possible.

J'invite donc le Conseil fédéral à tenir compte, dans une juste mesure, de l'antithèse de cette étude lorsqu'il abordera le problème dans son rapport de gestion 1996 et je l'en remercie par avance.

Meier Hans (G, ZH): Ich spreche im Rahmen des Geschäftsberichtes zum Thema Luftverkehr. Dies gibt mir Gelegenheit, die Antworten des Bundesrates auf meine Interpellation «Zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs» aus dem Jahre 1989 mit dem heutigen Zustand zu vergleichen.

Auf Seite 1 des Berichtes des Bundesrates über seine Geschäftsführung steht, dass «Wachstum ohne weitere Umweltbelastung» ein bestimmendes Ziel sein soll. Auf Seite 8 des gleichen Berichtes steht: «Der internationale Einsatz zugunsten des weltweiten Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen im Sinne der nachhaltigen Entwicklung ist eines der fünf Hauptziele der Aussenpolitik der Schweiz in den neunziger Jahren.»

1990 antwortete der Bundesrat auf eine meiner Fragen in der Interpellation, ob der Bundesrat bereit sei, in seiner Luftverkehrspolitik «auch die umweltbezogenen Wachstumsgrenzen in seine Planung einzubeziehen», wie folgt: «Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die gegenwärtig grossen Wachstumsraten die Gefahr einer neuerlichen Zunahme der durch den Luftverkehr erzeugten Umweltbelastungen in sich bergen Es ist demnach darauf zu achten, dass neben dem anerkannten Bedarf der Wirtschaft auch die berechtigten Anliegen des Umweltschutzes zur Geltung kommen. Der Bundesrat wird sich hierfür einsetzen.»

Leider hat sich der Bundesrat seither für den Bereich der Wirtschaft mit Taten, für den Bereich des Umweltschutzes aber vor allem mit schönen Worten eingesetzt. Seit 1989 hat der gewerbsmässige Luftverkehr auf dem Flughafen Zürich um rund 25 Prozent zugenommen.

Er soll sich nach Masterplan bis ins Jahr 2010 von 12 Millionen Passagieren auf 23 Millionen Passagiere und von 335 000 Tonnen Fracht auf 750 000 Tonnen steigern.

Aber nicht nur in Zürich-Kloten, sondern auch auf allen anderen schweizerischen Flughäfen, Flugplätzen und Flugfeldern wird geflogen, was das Zeug hält: im Jahr 350 000 Linienflüge, 50 000 Charterflüge, 400 000 Taxi- und Transportflüge, x Militärflüge, über 500 000 Privatflüge, 30 000 Helikopterflüge – und dazu noch Sprühflüge, um 10 600 Hektaren Weinberge einzugiften. Prost!

Die Umweltbelastung durch die Luftfahrt ist gewaltig. In der Reiseflughöhe von 9 bis 13 Kilometern haben die Abgasstickoxide und der Abgaswasserdampf eine etwa hundertfach grössere Lebensdauer als in Bodennähe. Daher hat der Flugverkehr einen erheblichen Anteil an der globalen Erwärmung. Zusätzlich trägt er zum Abbau der schützenden Ozonschicht in der Stratosphäre bei.

Schon mehrfach hat der Bundesrat versprochen, auf eine Abschaffung der Fiskalbefreiung im internationalen Linienverkehr hinzuwirken. Wir Grünen erwarten vom Bundesrat, dass er in den zuständigen Gremien immer wieder darauf hinwirkt, dass die Flugtreibstoffe endlich fiskalisch belastet werden. Es ist ein Verhältnisblödsinn, dass wegen den billigen Flugpreisen Wasserskifahren in der Karibik billiger zu haben ist als Skifahren in unseren Bergen.

Im Langstreckenverkehr akzeptieren wir Grüne das Flugzeug als öffentliches Verkehrsmittel. Aber diese Flüge dürfen nicht auf Kosten der Umwelt immer billiger werden. Auf Kurzstrecken bis 600 Kilometer müssen die Bahnen gefördert werden. Es ist für uns deshalb unverständlich, dass der umweltbelastende Luftverkehr von der Mehrwertsteuer ausgenommen wird, die umweltfreundlichen Eisenbahnen aber voll belastet werden.

Auch der neu eingerichtete Shuttlebetrieb zwischen Genf und Zürich zehnmal am Tag wird die SBB massiv konkurrenzieren. Unverständlich bei der gegenwärtigen Lage unserer SBB ist mir eine Pressemitteilung des EVED: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird die Einrichtung eines regelmässigen Shuttle von Genf nach Zürich unterstützen.»

Kürzere Flugzeiten, Vereinfachung der Sicherheitskontrollen, Genehmigung von Spezialtarifen. Ich frage den Bundesrat:

1. Was bedeutet «Spezialtarife»?

2. Sind diese Shuttleflüge treibstoffzollbefreit? Der Luftverkehr in unserem Lande nimmt immer gigantischere Ausmasse an. Auf drei Landesflughäfen, sieben Regionalflugplätzen, 25 Flugfeldern und 25 zusätzlichen Helikopterflugfeldern fanden 1994 gegen 2 Millionen Starts und Landungen von Luftfahrzeugen statt. 1996 wird die Zweimillionengrenze ganz bestimmt überschritten werden.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat wohl einige Studien zur Umweltproblematik der Luftfahrt verfasst. Gegenwärtig läuft unter seiner Führung auch Noxar, ein Forschungsprogramm über Schadstoffe des Flugverkehrs.

Das anerkennen wir Grünen durchaus, aber leider sind im Bazl durchwegs Leute angestellt, die lieber in der Luft als auf dem Boden sind. «Wir heissen Bazl, das heisst Bundesamt für die Zivilluftfahrt und nicht gegen die Zivilluftfahrt», erklärte mir kürzlich der Direktor dieses Amtes. Diese Einstellung wirkt sich nach Meinung der grünen Fraktion auch auf das Aufsichtskontrollverfahren des Bazl aus. Verstösse von Flugfeldhaltern gegen Anweisungen werden lässig abgehandelt und berechtigte Klagen von lärm- und stressgeplagten Flugplatzanwohnern wenig ernst genommen.

Ein Beispiel möge dies illustrieren: Die GPK hatte sich kürzlich mit einer Aufsichtsbeschwerde gegen das Bazl zu befassen. Darin wurde der Vorwurf erhoben, das Bazl hätte seit Jahren seine Aufsichtspflicht gegenüber der Air Grischa, einem Heliunternehmen, vernachlässigt. Die Air Grischa hat ein Kontingent von 1000 Bewegungen jährlich. 1991 gab es eine Überschreitung von 246 Bewegungen (25 Prozent). 1992 waren es schon 312 Bewegungen zuviel. Nachdem ein Anwohner reklamiert hatte, sprach das Bazl eine Busse von 300 Franken aus. 1993 gab es eine Überschreitung von 314 Bewegungen, die mit 800 Franken gebüsst wurde. 1994 wurde wiederum in gleichem Masse überzogen. Am 6. April 1995 reichte die Air Grischa ein Gesuch um Anhebung ihrer Flüge auf 2500 ein. Wir erwarten, dass dieses Gesuch nicht noch zusätzlich zu den lächerlichen Bussen als Belohnung für Übertretungen bewilligt wird.

Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf unsere Umwelt sind ausreichend bekannt. Der Bundesrat hat schon öfters Versprechungen für eine nachhaltige Entwicklung abgegeben. Wir dürfen die Umwelt nicht länger als frei verfügbares Gut betrachten und die Kosten der Umweltschäden weiter auf die Allgemeinheit und auf die kommenden Generationen abwälzen.

Herr Bundesrat, jetzt müssen Entscheide gefällt werden, das heisst, jetzt muss gehandelt werden.

Filliez Jean-Jérôme (C, VS): Comme la majorité des personnes qui se sont exprimées, j'apprécie les efforts fournis par le Conseil fédéral durant l'année 1995, et dont le rapport de gestion reflète l'essentiel. En ce qui me concerne, je vais m'arrêter à quelques éléments en rapport avec les infrastructures. A la page 39, A5, alinéa 3, je lis ceci:

«Compte tenu des décisions fondamentales restant à prendre en matière de politique des transports, le Conseil fédéral a chargé le département compétent de présenter un aperçu des affaires touchant les transports que la Confédération doit traiter et qui ont des répercussions financières.»

Il ressort de cet aperçu qu'en raison notamment des retards dans la réalisation de «Rail 2000» et du réseau des routes nationales ainsi que des NLFA, on devrait mener simultanément à bien une série de grands projets dans les années 1998–2005. Indépendamment de la question du financement dont il est fait état dans le rapport, et qui sera débattu ici même durant l'automne, deux faits ont retenu mon attention au sujet des infrastructures.

Je salue, après en avoir pris connaissance avec satisfaction, le fait que la concrétisation du projet de «Rail 2000» est bien engagée et que trois étapes ont été arrêtées dans sa réalisation, 1997, 2001 et 2003–2005. Cependant, la lourdeur des structures mises en place pour cette concrétisation laisse

planer doutes et scepticisme. Un état-major à temps complet, dirigé par un délégué dont l'activité est elle-même surveillée par un organe directeur, représente-t-il le meilleur organigramme pour garantir le suivi des travaux, le respect des délais, et surtout du budget? Les objectifs évoqués ci-dessus nécessitent des mises en place efficaces et performantes et l'organigramme que je viens de vous décrire me semble présenter des risques. C'est pourquoi j'invite le Conseil fédéral à demeurer particulièrement vigilant dans la réalisation de ce projet.

Deuxième remarque. A la réponse à la question suivante: «Où en sont les travaux d'harmonisation et de coordination entre 'Rail 2000' et les réseaux de trains européens à grande vitesse?», la réponse qui nous a été fournie est la suivante: «L'harmonisation et la coordination des réseaux de transports européens ne constituent pas une tâche prioritaire de la politique de la Confédération en matière de transports.» Or, plus loin dans la même réponse, on peut lire que l'axe nord-sud, via le Saint-Gothard et le Lötschberg, sera intégré dans le schéma directeur des TGV européens et que «Rail 2000» créera les conditions nécessaires à l'intégration de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse.

Il me semble qu'il y a une sorte de contradiction qui laisse planer quelques doutes sur les véritables options du Conseil fédéral en la matière. Il est vraiment indispensable que les responsables des transports soient particulièrement attentifs au fait que nos voisins pratiquent une politique dynamique en matière de liaisons à grande vitesse comme en témoignent les conclusions de l'Association Transeurop au sujet du TGV Rhin-Rhône.

De quelle manière entendons-nous relier de manière optimale la Suisse du nord-ouest et la Suisse romande à cette nouvelle liaison?

Un deuxième volet de mon intervention concerne bien sûr les routes nationales. J'ai été particulièrement étonné de la publication de certains chiffres relatifs au coût de celles-ci. Je regrette qu'en raison de certaines indiscretions, le contenu d'un rapport de travail ait été évoqué. Cela étant, il me semble indispensable, au vu de l'augmentation annuelle des coûts de construction, due partiellement au renchérissement, mais provoquée en grande partie par des exigences politiques accrues en matière de construction, par des contraintes nouvelles en matière de protection de l'environnement, de choix des tracés, des nuisances au bruit, la Confédération opte pour un achèvement rapide du réseau routier et n'accepte plus le report de la réalisation de certains axes. Je souhaite que les conclusions que porteront les personnes chargées d'analyser le rapport susmentionné aillent dans ce sens, et que l'argent prélevé sur les carburants soit géré d'une manière efficace.

Une ultime remarque avant de conclure. Récemment, des décisions prises par les CFF concernant Cargo Domicile Service SA révèlent un malaise dû au manque de communication. Placer les partenaires dans un contexte de fait accompli n'est pas un procédé acceptable pour la transparence en matière de gestion. Il y a sans doute dans ce domaine mieux à faire. Il en va de notre crédibilité politique.

Wittenwiler Milli (R, SG): Im vorliegenden Geschäftsbericht beschäftigen mich drei Ziele der Legislaturplanung 1991–1995, die indirekt einen nicht übersehbaren Zusammenhang mit dem EVED haben und zu denen ich mir einige Fragen erlaube.

«Der Staatshaushalt muss ausgeglichen sein, die öffentlichen Schulden müssen verringert, die Arroganz der Behörden muss gemässigt und kontrolliert werden. Die Zahlungen an ausländische Regierungen müssen reduziert werden, wenn der Staat nicht bankrott gehen soll. Die Leute sollen wieder lernen zu arbeiten, statt auf öffentliche Rechnung zu leben.»

Diese Sätze las ich allerdings nicht als Oberziel im Geschäftsbericht des Bundesrates; sie wurden 55 Jahre vor Christus von Marcus Tullius Cicero in Rom geschrieben.

Meine erste Frage: Was haben wir eigentlich aus der Geschichte der vergangenen 2000 Jahre gelernt? Zum Kapitel

Verkehr äussert sich der Bundesrat in Ziffer 5.1.6 (Ziel 44) und verweist auf den Abschnitt Schwerpunkte, wo er schreibt (Seite 39): «Vor allem aufgrund der sehr angespannten finanziellen Lage des Bundes und veränderter Wirtschaftlichkeitserwartungen der Neat befasste sich der Bundesrat in mehreren Sitzungen mit der Neat und deren Finanzierung.» Letzte Woche sagte Herr Bundesrat Villiger bei der Debatte zur Legislaturplanung 1995–1999: «Die Neat soll gebaut und nicht zerredet werden.» Da bin ich mit ihm völlig einig. Die Gretchenfrage lautet aber, wo und vor allem wie. Im April 1996 hat jedoch der Bundesrat in der Alpentransversalenfrage einen wichtigen Vorentscheid gefällt. Bekanntlich schlägt er den eidgenössischen Räten vor, den Gotthard-Basistunnel samt Monte Ceneri und den Lötschberg-Basistunnel gleichzeitig zu realisieren.

Für die Integration der Ostschweiz werden ein zweigleisiger Zimmerbergtunnel sowie redimensionierte Streckenausbauten zwischen Pfäffikon/SZ und St. Gallen vorgesehen. Von einer Aufwertung der internationalen Linien Zürich–Stuttgart und Zürich–München ist ebensowenig mehr die Rede wie vom Hirzeltunnel als direkte Zufahrtsstrecke aus dem Raum Zürichsee an die Gotthardachse und von jenen Massnahmen, die nach Artikel 8 «Einbezug der Ostschweiz» des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale den besonderen Verhältnissen des Kantons Graubünden hätten Rechnung tragen sollen.

Meine dritte Frage lautet: Wie lässt sich dieser Entscheid mit Ziel 35 «Förderung einer ausgewogenen Entwicklung der Regionen als Lebens- und Wirtschaftsräume» vereinbaren? Herr Bundesrat, ich möchte hier wiederholen, was ich Ihnen schon an der Plenarsitzung der GPK gesagt habe: Die Sonne geht in unserem Land im Osten auf. Die Schweiz hört nicht in Winterthur auf. Vor Liechtenstein beziehungsweise Österreich liegt noch die ganze Ostschweiz, die wunderschöne Bodenseeregion. Wenn aus reiner Solidarität gegenüber der Romandie in erster Priorität der Lötschbergbasistunnel erstellt und darüber hinaus der TGV-Anschluss der Westschweiz ebenfalls sichergestellt werden soll, ist es für uns unakzeptabel, in keiner Art und Weise berücksichtigt zu werden. Dabei würde es an einer Bausumme von 155 Millionen Franken oder rund einem Prozent der gesamten Mehrkosten liegen, um die Ostschweiz mit ihren Forderungen nach einer guten Verbindung mit dem Gotthard, die sie wiederholt dem Bundesrat unterbreitet hat, zufriedenzustellen.

Herr Bundesrat, es ist zwar gut zu wissen, dass – wie Sie an der erwähnten Sitzung gesagt haben – die Ostschweiz dem Gesamtbundesrat genauso lieb ist wie die Westschweiz. Aber diese Liebe allein vermag keine Berge zu versetzen, geschweige denn einen dringend notwendigen Anschluss an die Nord–Süd–Achse zu garantieren. Ich meine, dass zu den in Ziel 53 aufgeführten Anstrengungen des Bundes im Bereich der Förderung sprachlicher Minderheiten und des Jugendaustausches zwischen den Landesteilen durchaus auch eine Einbindung der Randregionen gehört. Wie sollen sonst die in Ziel 31 aufgeführten Barrieren räumlicher und beruflicher Mobilität abgebaut werden? Es darf doch nicht wahr werden, dass den Ostschweizern ausser den horrenden Beiträgen gemäss neuesten Entscheiden des Bundesrates – 75 Prozent der Kosten für die Neat und «Bahn 2000» soll der Strassenverkehr zahlen – nichts bleibt ausser dem hehren Gefühl der Solidarität mit privilegierten Landesteilen.

Herr Bundesrat, die GPK hat das Thema Verständigung zum Schwerpunkt der diesjährigen Debatte zum Geschäftsbericht bestimmt. Wir stellten fest – der Präsident hat es bereits erwähnt –, dass die Umsetzung der Empfehlungen der Verständigungskommissionen unterschiedlich weit gediehen sind. Der Bundesrat will aber seine Politik in den Jahren 1995–1999 von drei Leitlinien bestimmen lassen. Eine davon ist, den nationalen Zusammenhang zu stärken. Verständigung zwischen den Sprachregionen ist wichtig. Über die Gräben der verschiedenen Randregionen Brücken zu bauen und durch die trennenden Berge Tunnel für den öffentlichen Verkehr zu graben, ist für den nationalen Zusammenhalt, den sozialen Frieden aber ebenso wichtig.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Aus der Tatsache, dass praktisch ausschliesslich zu Problemen gesprochen worden ist, die uns künftig beschäftigen werden und die 1997 aktuell werden, also im Geschäftsbericht 1997, tatsächlich dann 1998 wieder behandelt werden, schliesse ich, dass Sie mit dem Geschäftsbericht 1995 offenbar zufrieden sind, und ich möchte mich ganz herzlich dafür bedanken.

Trotzdem nehme ich natürlich gerne zu den Bemerkungen und Fragen, die zwar fast alle Probleme der Zukunft betreffen, Stellung. Die Fragen der Herren Cavadini und Filliez und von Frau Wittenwiler betreffen in erster Linie die Neat.

Herr Cavadini hat ausgeführt, er befürchte, die Neat-Vorlage, so wie sie demnächst durch den Bundesrat gemäss Botschaft «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» beschlossen wird, habe in einer Volksabstimmung kaum Chancen. Diese Botschaft wird noch vor den Sommerferien verabschiedet. Bis jetzt ist sie noch nicht verabschiedet. Immerhin möchte ich das Parlament, das sich nachher mit der Botschaft beschäftigen und sie vielleicht da und dort noch etwas verändern wird, einladen, eine mehrheitsfähige Lösung zu suchen. Denn Sie müssen wissen, dass – bis jetzt – immerhin der Beschluss des Schweizer Volkes zur Erstellung einer Netzvariante mit den entsprechenden Zufahrtsstrecken gültig ist und ausgeführt werden müsste. Die jetzige Vorlage soll eine Spar- und Redimensionierungsvorlage sein. Ich teile die Sorge, dass die diesbezügliche Akzeptanz eine schwierige sein wird. Dennoch lade ich Sie alle ein, hier nach einer Lösung zu suchen.

Ich danke dem Regierungsrat des Kantons Tessin – dies zu Herrn Cavadini – ganz ausserordentlich dafür, dass er sich nicht nur von seiner Enttäuschung leiten lässt und nicht nur einfach dagegen protestiert, dass durch den Bundesrat Umfahrungen und Zufahrtsstrecken gestrichen wurden, sondern dass er einen konstruktiven Vorschlag mit Bezug darauf macht, wie das Problem allenfalls zur Zufriedenheit des zum Sparen aufgerufenen Bundes und des allenfalls durch die Durchfahrt gestörten Kantons Tessin gelöst werden könnte. Eine Aussprache zwischen einer Vertretung des Kantons Tessin und einer Abordnung des Bundesrates hat gezeigt, dass Unklarheiten bezüglich des Ausdruckes «Etappierung» der geplanten Zufahrtsstrecken bestehen. Der Bundesrat will sich bemühen, diese «Etappierung» in der Botschaft, die er demnächst verabschiedet, klar zu definieren.

Der Vorschlag des Regierungsrates des Kantons Tessin ist sehr interessant, sehr willkommen, aber er muss genau geprüft werden; es werden diesbezüglich Expertengespräche durchgeführt. Es gibt nämlich auch Probleme präjudizieller Art. Andere Kantone könnten sagen, sie seien in einer anderen Art und Weise belastet, hätten aber nicht dieselben finanziellen Möglichkeiten. Das muss alles geprüft werden. Wir werden das tun.

Das zweite von Herrn Cavadini angesprochene Problem betrifft die in Erwägung gezogene Alpentransitabgabe bei der Umsetzung der Alpen-Initiative. Die Umsetzung des Alpenschutzartikels soll Ende dieses Jahres in die Vernehmlassung geschickt werden. Dort wird die Alpentransitabgabe zur Diskussion gestellt werden. Es gibt aber auch andere Möglichkeiten, z. B. handelbare Zertifikate, also ein Kontingentierungssystem, das marktwirtschaftlichen Anforderungen entspricht.

Ich teile die Auffassung, dass wir nicht ein Instrument einführen dürfen, welches dann eine einzelne Region, z. B. den Kanton Tessin, diskriminiert. Das wird jedoch sehr schwierig sein; ich habe deswegen gestern von der Kubatur der Kugel gesprochen, wenn es gilt, die Alpen-Initiative umzusetzen. Wir können aber nicht den Grundsatz haben, unsere europäischen Nachbarn nicht zu diskriminieren, gleichzeitig aber Kantone unseres eigenen Landes diskriminieren. Da gebe ich Ihnen recht: Das gilt es zu vermeiden.

Ich bleibe gerade bei der Neat, weil sie Hauptthema der Interventionen war. Herr Filliez hat auf ein notwendiges Controlling beim Projekt Neat aufmerksam gemacht. Ich kann dazu ausführen, dass für das Projekt «Bahn 2000» drei Instanzen für die Kontrolle zuständig sind: Die SBB als Unternehmen kontrollieren die Kosten und Termine; dafür ist ein

spezieller Stab ins Leben gerufen worden. Aufsichtsorgan über die SBB ist das Bundesamt für Verkehr, und über dem Bundesamt für Verkehr wacht das EVED, dem entsprechende Kontrollberichte zur Genehmigung weiterzuleiten sind. Bei der Überarbeitung des Controlling-Systems haben wir tatsächlich festgestellt, dass hier Optimierungen nicht nur möglich, sondern auch notwendig sind.

Weiter hat Herr Filliez mahndend an die Notwendigkeit erinnert, die TGV-Linien international zu harmonisieren und miteinander zu verknüpfen. Es ist richtig, dass sich in einer Antwort im französischen Text ein Fehler eingeschlichen hat, aufgrund dessen man hätte glauben können, für den Bundesrat sei das keine wichtige Aufgabe. Sie ist es aber durchaus; der deutsche Originaltext besagt klar: «Es ist eine vordringliche Aufgabe.» Es gibt auch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Frankreich und der Schweiz, die diese Koordination vornehmen will. Hingegen ist politisch noch nicht ganz klar, welche Linienführung in Frankreich bevorzugt wird; und es ist halt auch so, dass in der Romandie in den einzelnen Kantonen und zum Teil innerhalb desselben Kantons noch akute Meinungsdivergenzen über die Prioritäten der möglichen TGV-Linien und -Anschlüsse vorhanden sind.

Auch Frau Wittenwiler hat sich zur Neat geäußert; sie hat sie mit der Legislaturplanung verglichen und sich für die Stellung der Ostschweiz in diesem Land gewehrt. Sie hat ausdrücklich gesagt, dass ihr die Liebe des Bundesrates zur Ostschweiz nicht genüge; sie wolle, dass der Bundesrat Berge versetze. Das ist etwas viel verlangt, aber immerhin möchte ich die Vertreterinnen und Vertreter der Ostschweiz bitten, nicht gleich in eine Masslosigkeit zu verfallen, wenn sie finden, ihre Anliegen würden zuwenig ernst genommen. Denken Sie daran, dass der Bundesrat für die Mittel-Thurgau-Bahn grünes Licht gegeben hat, dass sie die Seelinie betreiben darf. Denken Sie daran – da hat Herr Meier Hans wieder weniger Freude –, dass für Altenrhein-Frankfurt auf massives Drängen der Ostschweiz hin eine Linienkonzession erteilt wurde, obwohl dort die Vergabe der siebenten Freiheit an eine österreichische Firma erfolgte. Denken Sie daran, dass in der Vorlage über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auch die Strecke Zürich–Stuttgart enthalten ist, dass z. B. auf deutschem Gebiet mehrere Teilstrecken ausgebaut werden. Diese sind zudem Gegenstand einer bilateralen Vereinbarung. Dort werden Pendolino-Züge zum Einsatz kommen, längst bevor die übrige Neat verwirklicht sein wird.

Was den Hirzeltunnel angeht, würde ich doch vorschlagen, dass wir darüber im Rahmen des Geschäfts «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» sprechen.

Herr Schmied Walter hat sich zum Projekt Grimsel geäußert. Beim Projekt Grimsel geht es darum, dass zunächst entschieden werden muss, ob das betroffene Gebiet eine Moorlandschaft ist, die als solche zu schützen ist. Diesbezüglich hat der Kanton Bern der Eigentümerin das rechtliche Gehör zu gewähren. Wenn dieses Prozedere abgeschlossen ist, wird der Bundesrat darüber entscheiden, ob die Grimsel eine Moorlandschaft ist oder nicht. Energiepolitische Erwägungen dürfen bei dieser Entscheidung keine Rolle spielen. Es geht also nicht darum, dass eine allfällige energiepolitische Notwendigkeit eines dortigen Stauwerkes in Beziehung zur Frage «Schützenswerte Moorlandschaft: ja oder nein?» gestellt werden darf.

Herr Schmied hat zudem gesagt, ein kurzer Blick über das Gutachten «Externe Gesundheitskosten des privaten Verkehrs» zeige bereits, dass die Wissenschaftlichkeit dieser Arbeitsgruppe nicht gewahrt gewesen sei. Da kann ich nur bitten, diesen Bericht nicht nur oberflächlich, sondern gründlich anzusehen. Vielleicht kommen Sie dann zu einer anderen Stellungnahme. Wichtig ist, dass der wissenschaftliche Inhalt des Berichtes von dessen politischen Konsequenzen getrennt wird. Es geht nicht an, dass man die Wissenschaftlichkeit des Berichtes wegen möglicher politischer Konsequenzen in Frage stellt.

Es gibt nämlich verschiedene politische Konsequenzen. Man muss nicht immer gleich an eine Benzinpreiserhöhung denken. Es kann auch darum gehen, die Unfallgefahr auf den

Strassen anderweitig einzudämmen. Das ist eigentlich die viel wichtigere Aufgabe, als gerade an finanzielle Massnahmen zu denken. Wir werden vor allem bei der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, aber auch bei anderen Gelegenheiten die Möglichkeit haben, über diesen Bericht zu diskutieren.

Herr Meier Hans beklagt die Zunahme des Luftverkehrs und macht einige Ausführungen zum Bundesamt für Zivilluftfahrt. Es soll eine politische Aufgabe sein, die Kurz- und Mittelstreckenflüge einzudämmen. Das heisst, dass dieser Verkehr auf die Schiene gebracht werden soll, d. h. mit Hochgeschwindigkeitszügen; und letztlich auch, dass eine Neat gebaut werden muss. Das ist auch eine Antwort auf die Frage, wie denn der zunehmende Luftverkehr eingedämmt werden könnte.

Dass die Treibstoffe für Flugzeuge fiskalisch belastet werden sollen, ist ein richtiges Anliegen, das aber – wie Sie wissen – international gelöst werden muss. Es ist auch so, dass die landesinternen Shuttleflüge tatsächlich mit demselben Benzin durchgeführt werden, das auch im Ausland ohne entsprechende Belastung erworben werden kann – denken Sie zum Beispiel an einen unserer Flughäfen, an den Basler Flughafen, der ja im Ausland, auf französischem Territorium liegt.

Sie haben die Strafrechtspraxis des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gegenüber Helikopterunternehmen in Frage gestellt. Ich bin Ihnen sehr dankbar dafür, dass Sie dieses Dossier in Bearbeitung genommen haben. Gestützt auf Ihre Arbeit konnte eine Besprechung mit dem Bazl erfolgen. Wir haben neue Weisungen herausgegeben, die folgendes festhalten: Eine Busse soll auch die Empfindlichkeit des Gebüsten betreffen, eine juristische Person kann also nicht einfach mit derselben Busse bestraft werden wie eine Privatperson. Zum Teil werden die Piloten gebüsst, wenn sie mit den Zivilluftzeugen Loopings über der Schweiz vollführen. Zum Teil wird aber auch die Firma gebüsst, wenn sie zu viele Flüge macht, die ihr nicht bewilligt worden sind. Wichtig ist, dass es darum geht, die Angesprochenen zu einem gesetzeskonformen Verhalten zu bringen, d. h., es muss ihnen schon bei der zweiten Verfehlung angedroht werden, dass sie unter Umständen die Konzession oder die Bewilligung verlieren können. Und wenn es dann nochmals vorkommt, muss ihnen tatsächlich die Konzession oder die Bewilligung entzogen werden. Da haben Sie recht, und wir haben das dem Bazl mit neuen Richtlinien in Erinnerung gerufen.

Das wären die Antworten auf die einzelnen Fragen, die gestellt worden sind. Ich danke Ihnen im übrigen für die gute Aufnahme des Berichtes.

Genehmigt – Approuvé

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss der Beilage zum Bericht

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon l'annexe du rapport

Angenommen – Adopté

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1995

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1995

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	96.006
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1996 - 08:00
Date	
Data	
Seite	842-846
Page	
Pagina	
Ref. No	20 040 294

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.