

## Sechste Sitzung – Sixième séance

Dienstag, 28. September 1999

Mardi 28 septembre 1999

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Heberlein Trix (R, ZH)

99.028-7

### Bilaterale Verträge Schweiz/EU.

#### 7. Verkehrsverlagerung

#### Accords bilatéraux Suisse/UE.

#### 7. Transfert du trafic

##### Differenzen – Divergences

Siehe Seite 1692 hiervor – Voir page 1692 ci-devant  
Beschluss des Ständerates vom 23. September 1999  
Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1999

### Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene

#### Loi fédérale visant à transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes

**Hämmerle** Andrea (S, GR), Berichterstatter: Wir sind bei diesem Geschäft dem Ziel nahe. Es zeichnet sich das Ergebnis ab, das wir eigentlich gesucht haben, nämlich eine tragfähige Vorlage, die über den Ratsaal hinaus mehrheitsfähig ist. Den entscheidenden Durchbruch hat der Ständerat vollzogen, indem er beim Verlagerungsziel auf die Linie des Nationalrates eingeschwenkt ist. Es verbleiben noch drei Differenzen zum Ständerat: zwei im Verkehrsverlagerungsgesetz und eine beim Kreditrahmen, welche wohl die wichtigste ist.

**Ratti** Remigio (C, TI), rapporteur: On arrive au bout de cette longue et importante discussion sur les mesures qui doivent accompagner les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne dans le domaine des transports. En général, je pense qu'on a fait un important travail pour présenter ces mesures d'accompagnement d'une façon forte et pour résister aussi à une éventuelle votation populaire.

La divergence majeure se trouve à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic combiné. Votre commission, lors de sa séance du jeudi après-midi 23 septembre 1999, a choisi de maintenir la décision de notre Conseil prévoyant d'allouer un crédit se montant au maximum à 3,3 milliards de francs pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par le rail.

Je rappelle qu'en première délibération, notre Conseil a voté ce crédit de 3,3 milliards de francs, par 100 voix contre 57. En deuxième délibération, notre décision a été confirmée contre celle du Conseil des Etats qui avait voté un crédit de 2,85 milliards de francs, avec une bonne majorité de 92 voix contre 75.

Votre commission vous propose d'être cohérents, cohérence nécessaire étant donné que la dernière fois on a établi l'objectif du transfert du trafic marchandises de la route au rail: 650 000 poids lourds au maximum devraient rester sur nos routes au plus tard deux ans après l'ouverture au trafic du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg. On a dit que cet objectif est haut, mais il faut absolument donner tous les signaux pour montrer qu'on veut l'atteindre. D'ailleurs, l'augmentation de 2,85 à 3,3 milliards de francs, qui est certaine-

ment importante, est nuancée par le fait qu'il s'agit d'un plafond de dépenses. Il n'est donc pas nécessaire de dépenser tout cet argent qui est disponible pour onze ans, c'est-à-dire de 2000 à 2011.

#### Art. 4 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission  
Festhalten

#### Antrag Bezzola

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### Art. 4 al. 2, 3

Proposition de la commission  
Maintenir

#### Proposition Bezzola

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Bezzola** Duri (R, GR): Bei der ersten Differenz geht es um die Verwendung der Erträge aus den Ausnahmekontingenten. Ich habe diesen Antrag bereits vor einer Woche gestellt, ohne Erfolg. Auch Ihre Kommission wollte meinem Antrag nicht folgen.

Der Ständerat hat einstimmig beschlossen, festzuhalten. Das heisst, dass ein Drittel der Erträge aus den Ausnahmekontingenten den Kantonen zugeteilt werden.

Wenn die gesamten Sonderkontingente ausgeschöpft werden, wird es in den Jahren 2001 bis 2004 Einnahmen von ungefähr 500 Millionen Franken geben. Der Bundesrat und Ihre Kommission wollen diese Mittel alleine für die Begleitmassnahmen einsetzen und nicht gleich verteilen, wie es der Schlüssel für die Verteilung der Erträge aus der LSVA vorsieht. Damit bin ich – wie der gesamte Ständerat – nicht einverstanden.

Der Kantonsdrittel – ich erwähne das noch einmal – hat die LSVA-Debatte vor einem Jahr massgeblich entschärft, nicht nur in Rand- und Berggebieten, sondern auch in grösseren Kantonen wie Zürich, aber vor allem in jenen Kantonen, die weder von der Verlagerung auf die Schiene noch von den Produktivitätsgewinnen im Zusammenhang mit den «40-Tönern» profitieren können.

Über die Probleme, die mit diesen Sonderkontingenten während der Übergangsphase entstehen, haben wir zur Genüge gesprochen. Sicher ist aber, dass die Ausnahmekontingente, diese zusätzlichen Gütertransporte auf der Strasse die Haupt- und Nebenachsen in den Kantonen zusätzlich belasten.

Ich bin deshalb der Meinung, dass hier zusätzliche Kosten entstehen. Verkehrsumleitungen, Unterhalts- und Reparaturarbeiten verursachen namhafte Mehrkosten für die Kantone. Der ordentliche Vollzug geht voll zu Lasten der Kantone – das wissen wir –, und zusätzliche Massnahmen infolge von Zusatzkontingenten müssen zusätzlich entschädigt werden. Es sollen die gleichen Regeln wie bei den LSVA-Erträgen gelten. Das will der Ständerat, und das will auch ich mit meinem Antrag.

Ich habe in meinem Antrag auch Artikel 4 Absatz 3 aufgeführt. Dieser Absatz enthält keine inhaltlichen Differenzen zum Bundesrat, sondern gehört zum Konzept des Ständerates.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

**Genner** Ruth (G, ZH): Auch ich melde mich wieder zu diesem Antrag Bezzola, weil ich finde, dass es ein absolut falsches Konzept ist, bei diesen Ausnahmekontingenten die Bundesmittel zu schmälern und das Geld den Kantonen zuzuschanken. Die Kantone sind mit einem Drittel der LSVA-Gelder gut bedient, ja zu gut bedient, weil sie so nur auf die Idee kommen, neue Strassen zu bauen, anstatt damit einfach nur die Kosten zu bezahlen, die der Güterschwerverkehr verursacht und die nicht abgedeckt sind.

Das Konzept des Bundesrates, das vornehmlich auf die zeitgerechte und zielgerichtete Umsetzung der Bahnreform, des Schwerverkehrsabgabegesetzes, des Alpentransitbeschlus-

ses und des Landverkehrsabkommens zielt und eben nicht nur Bahnverbilligungen bezahlen, sondern effektiv Massnahmenbündel finanzieren will, muss durchgehalten werden. Ich möchte Sie deshalb bitten, den Antrag Bezzola abzulehnen.

**Hämmerle** Andrea (S, GR), Berichterstatter: Ich möchte folgendes noch einmal in Erinnerung rufen: Das definitive Regime funktioniert so, dass wir die volle LSVA erheben können. In einer Übergangszeit bis zu diesem Zeitpunkt aber müssen wir der EU Kontingente von «40-Tönnern» zu billigeren Tarifen zugestehen. Nun ist die Frage, wohin die Gelder fließen, die aufgrund dieser Kontingente eingenommen werden. Beim ordentlichen Regime mit der LSVA ist es so, dass ein Drittel an die Kantone geht, und zwei Drittel an den Bund.

Jetzt sprechen wir aber nicht über das ordentliche Regime, sondern über die Übergangsregelung, die uns, nebenbei gesagt, auch einige Sorgen bereitet und die ein Grund für die flankierenden Massnahmen ist, die wir beschliessen.

Bundesrat, Nationalrat und Kommission sind der festen Überzeugung, dass die Gelder, die aufgrund der Übergangslösung eingenommen werden, eben nicht gleich aufgeteilt werden sollen wie die Gelder, die aus dem ordentlichen LSVA-Regime resultieren. Sie sollen vielmehr vollumfänglich dem Bund zukommen, der damit genau die Massnahmen finanzieren soll, die nötig sind, um dieses Ausnahmeregime etwas abzufedern. Das sind die Überlegungen, die zum Schluss führen, dass hier nicht gleich gehandelt werden soll wie beim ordentlichen Regime mit der vollen LSVA.

Noch ein Wort: Die Kantone werden im Rahmen dieses Verkehrsverlagerungsgesetzes begünstigt, indem sie nämlich für die Aufwendungen, die sie zusätzlich für Kontrollen usw. haben, gemäss Artikel 6 dieses Gesetzes Geld bekommen.

Die Kommission ist mit 15 zu 4 Stimmen der Auffassung, dass wir hier festhalten und bei unserem Beschluss zugunsten des bundesrätlichen Entwurfes bleiben sollen. Herr Bezzola hat auch dieses Mal keinen Minderheitsantrag gestellt, sondern erst jetzt wieder einen Einzelantrag. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Der Bundesrat unterstützt den Antrag der Kommissionsmehrheit. Die Kantone sind, wie der Kommissionssprecher soeben deutlich gesagt hat, mehrfach gut bedient. Wenn dieser Drittel auch noch an die Kantone geht, würden die Mittel für die Umlagerung bei uns langsam knapp. Wir haben errechnet, dass es etwa 30 Millionen Franken ausmacht.

**Präsidentin:** Die SVP- und die FDP-Fraktion lassen ausrichten, dass sie die Kommission unterstützen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission	108 Stimmen
Für den Antrag Bezzola	28 Stimmen

#### **Art. 5 Abs. 3–5**

##### *Antrag der Kommission*

##### *Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

##### *Minderheit*

(Vetterli, Freund, Friderici, Kunz)

##### *Abs. 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### *Abs. 4*

Streichen

##### *Abs. 5*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Art. 5 al. 3–5**

##### *Proposition de la commission*

##### *Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

##### *Minorité*

(Vetterli, Freund, Friderici, Kunz)

##### *Al. 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### *Al. 4*

Biffer

##### *Al. 5*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Vetterli** Werner (V, ZH): Die Minderheit ist nach wie vor von der Version des Bundesrates überzeugt. Die Verteilung der schweizerischen 40-Tonnen-Kontingente wird hier in einem Übergangsgesetz geregelt. Aber – und das ist wichtig – dieser Artikel 5 über die Verteilung der schweizerischen 40-Tonnen- sowie der Leicht- und Leerfahrtenkontingente hat lediglich für 2001 bis Ende 2004 Gültigkeit. Ab 2005 gibt es bekanntlich keine Kontingente mehr, dann ist der freie Güterverkehr Tatsache. In- und ausländische «40-Töner» können dannzumal unbeschränkt in der Schweiz verkehren und die Alpen transitieren.

Artikel 5 hat also lediglich für vier Jahre Gültigkeit. Darum meine Frage an Sie: Sollen wir für diese kurze Übergangsfrist von nur vier Jahren ein solches Büro aufmachen? Sollen wir für diese wenigen Jahre eine komplizierte Regelung à la Ständerat beschliessen?

Die Lösung Bundesrat ist doch viel besser. Sie ist offen und flexibel. Der Bundesrat kann sich damit auf dem Verordnungsweg den aktuellen Bedürfnissen und Entwicklungen anpassen. Der Bundesrat kann selbstverständlich die Kantone berücksichtigen; die Kriterien Wettbewerbsfähigkeit wie auch Nachweis der Benutzung des Schienengüterverkehrs sind in der Fassung des Bundesrates explizit enthalten.

Entscheidend für uns ist auch das Problem des späteren Vollzuges dieses Artikels 5. Je detaillierter, je komplizierter diese Kontingentverteilung gesetzlich geregelt wird, desto bürokratischer, aufwendiger, teurer und grösser wird der Papierkrieg bei der Umsetzung.

Deshalb bitte ich Sie, dem Bundesrat Vertrauen zu schenken. Er wird diese Verteilung der 40-Tonnen-Kontingente auf Verordnungsstufe flexibel in die Praxis umsetzen. Für die kurze Übergangsfrist von nur vier Jahren ist das die vernünftigste Lösung.

Ich bitte Sie im Namen der Minderheit – der Entscheid fiel mit 14 zu 7 Stimmen –, dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

**Präsidentin:** Die grüne Fraktion, die SP- und die FDP-Fraktion lassen ausrichten, dass sie die Mehrheit unterstützen.

**Hämmerle** Andrea (S, GR), Berichterstatter: Es geht hier um keine weltbewegende Geschichte: Der Bundesrat hat einfach eine offene Formulierung mit dem einzigen Kriterium der Bahnbindung gewählt. Der Ständerat ist dem Konzept des Nationalrates gefolgt und will die Hälfte der Kontingente durch die Kantone und die andere Hälfte durch den Bund verteilen lassen, und zwar ebenfalls mit dem Kriterium der Bahnbindung und mit dem Zusatz, dass Kontingenthandel nicht möglich ist.

Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, dem Ständerat zu folgen und diese Differenz zu bereinigen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Herr Vetterli hat recht. Die Lösung des Bundesrates ist die bessere, aber diejenige des Ständerates verspricht, dass die Differenz endgültig erledigt ist. Ich überlasse es Ihnen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	46 Stimmen

#### **Art. 6 Ziff. 1 Art. 4 Abs. 3, 4**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 6 ch. 1 art. 4 al. 3, 4***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

99.028-9

**Bilaterale Verträge Schweiz/EU.  
9. Kombiniertes Verkehr****Accords bilatéraux Suisse/UE.  
9. Trafic combiné***Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 1708 hiervoor – Voir page 1708 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. September 1999  
Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1999**Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die  
Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs****Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour  
promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail****Art. 1 Abs. 1***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Festhalten

*Minderheit*

(Theiler, Bezzola, Bircher, Freund, Friderici, Kunz, Vetterli, Vogel)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 1 al. 1***Proposition de la commission**Majorité*

Maintenir

*Minorité*

(Theiler, Bezzola, Bircher, Freund, Friderici, Kunz, Vetterli, Vogel)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Theiler** Georges (R, LU): Wir kommen zur Pièce de résistance dieser Differenzvereinbarung. Résistance deshalb, weil der Bundesrat – ich weiss nicht, ob einstimmig – und der Ständerat – dieser mit Sicherheit einstimmig – weiterhin lediglich 2,85 Milliarden Franken sprechen wollen. Der Ständerat hat sich aber auch beweglich gezeigt, er ist im Zielartikel auf unseren Beschluss eingeschwenkt. Jetzt, meine ich, liegt es an uns, einen Schritt entgegenzukommen.

Ich verzichte darauf, alle Argumente, welche materiell bereits gefallen sind, zu wiederholen und gehe nur auf die wichtigsten noch kurz ein. Wir haben, das scheint mir ein wichtiger Punkt zu sein, im Verkehrsverlagerungsgesetz einen neuen Artikel eingebaut, der den Bundesrat verpflichtet, weitere Massnahmen zu treffen, falls die Verlagerungsziele mit diesen Geldern nicht erreicht werden können. Es macht eigentlich keinen Sinn, dass wir dafür nun die höchstmögliche Summe einsetzen, sondern wir sollten mit jener beginnen, die tiefer liegt. Erhöhen können wir die Subventionen allemal, aber von Subventionssenkungen habe ich in diesem Staat noch nicht sehr viel gesehen.

Ich richte den Appell vor allem auch an jene, denen der Bundeshaushalt am Herzen liegt. Wir haben den «runden Tisch» erlebt. Wir haben das «Haushaltziel 2001» erlebt. Wir haben erlebt, wie uns die Bevölkerung in dieser Frage unterstützt hat. Wir haben damals um eine oder zwei Milliarden Franken

gekämpft, und heute stehen wir vor der Frage, ob wir eine halbe Milliarde Franken mehr oder weniger ausgeben wollen. Ich meine, im Zweifelsfall dürfen wir diese halbe Milliarde Franken nicht sprechen, sondern müssen zuerst einmal schauen, wie sich die Lage entwickelt.

Ich finde es auch nicht gut, wenn das Parlament den Entwurf des Bundesrates – der Bundesrat ist für 2,85 Milliarden Franken – nun einfach übertrifft und ein halbe Milliarde Franken mehr ausgibt. Wir werden dann bestimmt die entsprechenden Vorwürfe quittieren.

Man kann sich aber auch die Frage stellen, ob es diese Summe wirklich braucht, um das Ziel zu erreichen. Sie müssen einmal die Rechnung machen, was Sie mit 300 Millionen Franken pro Jahr subventionieren können: Sie können praktisch den ganzen Gütertransit gratis machen. Bei 650 000 Fahrten pro Jahr können Sie das praktisch für gratis erklären. Macht das Sinn? Ist es sinnvoll, Gelder zu sprechen, bei denen Sie nicht einmal sicher sind, was sie bewirken? Ich bitte Sie, sachlich und vernünftig zu bleiben. Sprechen wir nicht Subventionen auf Vorrat. Das macht keinen Sinn.

Ich bitte Sie, dem Entwurf des Bundesrates bzw. dem einstimmig getroffenen Beschluss des Ständerates zuzustimmen und bei 2,85 Milliarden Franken zu bleiben.

**Bircher** Peter (C, AG): Wir sollten diese doch gewichtige Differenz hier noch ausräumen. Es macht wenig Sinn, sie einfach der Einigungskonferenz zuzuweisen.

Sie sehen, dass ich bei der Minderheit Theiler bin. Ich bin der Meinung, wir sollten dem Ständerat folgen, weil in den weiteren Beratungen zwei entscheidende Dinge geschehen sind. Ich muss daran erinnern, dass der Ständerat beim Verkehrsverlagerungsgesetz folgendes neu eingefügt hat: «Falls das Verlagerungsziel gemäss Absatz 2 gefährdet erscheint, legt der Bundesrat Zwischenschritte für die Verlagerung fest und trifft die notwendigen Massnahmen oder beantragt diese den eidgenössischen Räten. Er schlägt nötigenfalls weitere Massnahmen im Rahmen der Botschaft für ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung vor.»

Das Verlagerungsziel wurde knapp auch im Ständerat gutgeheissen. Zudem wurde das Verkehrsverlagerungsgesetz mit diesem eben zitierten Artikel angereichert – der Bundesrat kann jederzeit Massnahmen ergreifen, Anträge stellen usw.

Deshalb sind wir der Meinung, wir sollten in dieser Runde beim Antrag Bundesrat und beim praktisch einstimmigen Beschluss des Ständerates bleiben, d. h. bei den 2,85 Milliarden Franken.

**Herczog** Andreas (S, ZH): Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und in diesem Sinne auch an den 3,3 Milliarden Franken festzuhalten und nicht für 2,85 Milliarden Franken zu stimmen.

Zu dem, was Herr Theiler sagte: Zwei Dinge stimmen explizit nicht. Wir beschliessen hier keine Kredite auf Vorrat. Wenn Sie den 300 Millionen Franken, die wir pro Jahr gemäss Antrag der Mehrheit vorgesehen hätten und die dann degressiv und nach Massgabe einzusetzen wären, zustimmen, würden diese 300 Millionen Franken pro Jahr nicht gewissermassen den Güterverkehr auf der Schiene gratis machen. Das ist eine ganz eigenartige Interpretation dieser Finanzierung.

Wir haben, was den Zeitpunkt betrifft, beim Verlagerungsziel einen Kompromiss ausgearbeitet. Der Ständerat hat diesem Kompromiss zugestimmt. Das sind die berühmten maximal zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels. Wenn ein solches Ziel festlegen, müssen wir auch die entsprechenden finanziellen Mittel so gestalten, dass sie nicht offensichtlich darunter liegen, um das Ziel zu erreichen. Ich habe das an diesem Pult bereits mehrmals erklärt und will nicht mehr gross darauf eingehen.

Nur ein Stichwort: Die 2,85 Milliarden Franken beinhalten bereits die jährlichen 125 Millionen Franken für den UKV. Wenn Sie das für den unbegleiteten Kombiverkehr – für jene, denen diese Abkürzungen noch nicht so geläufig sind – mit 200 Millionen Franken verrechnen, bleiben lediglich 125 Millionen Franken. Wir sagten, dass das für dieses Ziel – damit

## **Bilaterale Verträge Schweiz/EU. 7. Verkehrsverlagerung**

### **Accords bilatéraux Suisse/UE. 7. Transfert du trafic**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1999
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	99.028-7
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1999 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1848-1850
Page	
Pagina	
Ref. No	20 046 465

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.