

Elfte Sitzung – Onzième séance

Donnerstag, 18. Dezember 1986, Vormittag
Jeudi 18 décembre 1986, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Dobler

86.034

**Pilot- und Demonstrationsanlagen.
 Rahmenkredit
 Equipements énergétiques.
 Crédit de programme**

Siehe Seite 536 hiervoor – Voir page 536 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 11. Dezember 1986
 Décision du Conseil national du 11 décembre 1986

Differenzen – Divergences

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Davon werden mindestens 5 Millionen Franken für Sonnenenergie-Projekte eingesetzt.

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Sur ce montant 5 millions de francs au moins seront affectés aux projets d'énergie solaire.

Hefti, Berichterstatter: Der Nationalrat hat beschlossen, dass von den 20 Millionen Franken, die bewilligt wurden, mindestens 5 Millionen für Sonnenenergie zu verwenden seien, allerdings in einer unglücklichen Fassung. Wir sind der Idee des Nationalrates gefolgt und haben die nationalrätliche Fassung verbessert. Sie lautet nun: «Davon werden mindestens 5 Millionen Franken für Sonnenenergie-Projekte eingesetzt.» Und die französischsprachige Fassung: «Sur ce montant 5 millions de francs au moins seront affectés aux projets d'énergie solaire.»

Das bedeutet natürlich nicht, dass man diese Gelder, sofern man sie nicht sinnvoll verwenden kann, unbedingt verwenden muss. Es würde aber eher den Gesamtintentionen entsprechen, wenn die nicht benötigten Mittel für die anderen Zwecke Verwendung finden würden, als sie überhaupt nicht zu verwenden.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zu ihrer Fassung.

Bundesrat Schlumpf: Das ist keine gute Lösung, ich muss das auch hier sagen. Man hat völlig übersehen, dass diese 540 000 Franken, die wir in der Botschaft für Sonnenenergieanlagen eingesetzt haben, nur die bereits vorliegenden Anlagen betreffen und dass wir 13 Millionen für künftige haben. Dort drin sind auch Sonnenenergieanlagen vorgehen.

Der Vorschlag der Kommission ist besser. Wir können dem zustimmen, um damit zu einem Ende zu kommen. Wichtig ist, dass man einmal starten kann. Aber es besteht das Risiko, dass von diesem Betrag etwas verfällt, weil er gebunden ist und für anderes vielleicht nicht genutzt werden kann. Das ist ein kleines Risiko.

Der Bundesrat ist bereit, dem Frieden zuliebe dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Hefti, Berichterstatter: In der Kommission sind uns vom Departement aus diese anderen Beträge, die der Herr Departementschef eben erwähnt hat, nicht genannt worden. Ich kann nichts anderes beantragen als die Kommission beschlossen hat. Aber nach den Ausführungen des Herrn Departementschefs war auch unser Kommissionsbeschluss nicht richtig und höchstens das kleinere Uebel als dasjenige des Nationalrates.

Es steht mir als Präsident nicht an, Festhalten zu beantragen, was ich als Mitglied gerne machen würde. Aber ich kann ja auch nicht bundesrätlicher sein als der Bundesrat.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

86.007

Vereinabahn

Chemin de fer de la Vereina

Siehe Seite 331 hiervoor – Voir page 331 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 9. Dezember 1986
 Décision du Conseil national du 9 décembre 1986

Differenzen – Divergences

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Beim Bundesbeschluss über die Vereinabahn sind noch vier eher marginale Differenzen zu bereinigen. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, bei allen vier Differenzen dem Nationalrat zuzustimmen. Ich nehme alle vier Differenzen durch. In Artikel 2 möchte der Nationalrat ausdrücklich die Preisbasis 1. Januar 1985 im Beschluss drin haben. Es ist so, dass das in der Botschaft festgehalten worden ist und bei der Parlamentsberatung dem zugestimmt wurde. Aber der Nationalrat möchte das explizit im Bundesbeschluss festgehalten haben. Ihre Kommission stimmt hier zu.

Angenommen – Adopté

Art. 2a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Im weiteren möchte der Nationalrat einen Artikel 2a einfügen, der nochmals klar festhält, dass vom Bund keine weiteren finanziellen Verpflichtungen für den Ausbau zum Zwecke der Kapazitätssteigerung oder der erhöhten Wintersicherheit bei der Flüelastrasse eingegangen werden dürfen.

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen auch hier einstimmig Zustimmung zum Nationalrat, möchte aber doch festhalten, dass ein Ausbau für die Sommersicherheit, das heisst also Ausbau gegen Steinschlag, nicht als Kapazitätssteigerung angesehen werden dürfte.

Angenommen – Adopté

Art. 4a*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Weiter möchte der Nationalrat eine periodische Berichterstattung. Sie sehen das in Artikel 4a. Ihre Kommission ist mit der Formulierung nicht besonders glücklich, weil hier eigentlich nicht Berichterstattung an die Verkehrskommission und die Bautengruppe zu geschehen hätte, sondern an die eidgenössischen Räte. Nun ist es aber so, dass wir bereits mehrere solcher Formulierungen haben. Wir haben eine solche Formulierung in der Botschaft Furkatunnel, wir haben eine solche Formulierung für die Berichterstattung Panzer 68 und ebenfalls Panzer Leopard. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen auch hier einstimmig, dem Nationalrat zuzustimmen, um diese Differenzen zu eliminieren, ist aber der Meinung, dass man doch künftig vermehrt die Regeln einhalten sollte, die Berichterstattung habe an das Parlament und nach Möglichkeit im Geschäftsbericht zu erfolgen.

Wir haben einen Geschäftsbericht, und wir sollten vermehrt mit ihm arbeiten und nicht neben dem Geschäftsbericht noch 10, 15 weitere Berichte immer wieder anfordern.

Mit dieser Bemerkung bitte ich Sie, dem Nationalrat zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 4b*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: In Artikel 4b möchte der Nationalrat, dass nach der Inbetriebnahme noch einmal geprüft werden sollte, ob die Umweltverträglichkeit gegeben ist, und wenn nicht, dass gegebenenfalls die nötigen Ergänzungen vorzunehmen seien.

Hier empfiehlt Ihnen die Kommission, ebenfalls einstimmig, Zustimmung zum Nationalrat, möchte aber festhalten, dass es nicht angeht, dass laufend wieder überprüft werden muss. Es ist auch die Meinung des Antragstellers im Nationalrat, dass nach etwa 5 Jahren nochmals eine Prüfung zu erfolgen hätte und dass dann wenn nötig noch Massnahmen zu ergreifen wären, aber nicht, dass das ein Dauerzustand würde.

Ich bitte Sie namens der einstimmigen Kommission, auch hier zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Wir sind mit dieser Ergänzung einverstanden im Sinne der Interpretation von Ständerat Piller. Es soll also nicht eine permanente Nachkontrolle erfolgen, sondern nach einigen Jahren eine Erfolgskontrolle mit den notwendigen Ergänzungen. So war auch der Antrag von Herrn Rolf Weber im Nationalrat gemeint. Ich bin froh, wenn das im Protokoll festgehalten wird. Ich pflichte der Interpretation von Herrn Piller bei.

Jagmetti: Darf ich nur eine kleine Bemerkung beifügen? Die Aufwendungen für die Massnahmen, von denen hier die Rede ist, wären nicht gebundene Ausgaben. Wenn dafür neue Mittel notwendig wären, müssten diese auf dem ordentlichen Weg beschlossen werden.

Angenommen – Adopté

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

82.082

**Bundesverfassung
(koordinierte Verkehrspolitik)****Constitution fédérale
(politique coordonnée des transports)**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 825 hiervoor – Voir page 825 ci-devant

Art. 36ter Abs. 2 und 3 – Art. 36ter al. 2 et 3

Fortsetzung – Suite

M. Flückiger: Les règles de la solidarité confédérale commandent de progresser sur plusieurs fronts à la fois. Ancrer dans la constitution fédérale les bases d'une politique coordonnée des transports est un progrès auquel il convient d'ajouter la dimension de la solidarité. Nous aurons alors fait oeuvre utile complète.

Représentant d'un canton périphérique, je vous prie de prendre en compte les disparités qui existent entre les régions de notre pays – disparités géographiques, qui conditionnent les voies de communication, et économiques, qui agissent sur les moyens à disposition pour assurer les meilleures communications entre et à l'intérieur de nos régions. Or, il convient de répéter ce matin que le projet du Conseil fédéral, relayé par la majorité du Conseil des Etats, ne manque pas d'inquiéter les cantons les moins favorisés. Les contraindre à assumer une part de la couverture des frais d'exploitation du transport régional, même en les assurant d'une participation financière de l'Etat central, laquelle n'est pas définie, revient à les pénaliser. Plus spécifiquement, j'observe que l'introduction d'une distinction entre trafic national et trafic régional est de nature à provoquer certaines confusions et complications de gestion, voire complications comptables. De plus, alors que le transport public est, par définition, intercantonal, a-t-on l'assurance que les cantons seront toujours sur la même voie – sans jeu de mots – pour coordonner leurs actions dans l'intérêt d'une politique des transports cohérente à l'extérieur des frontières cantonales? Enfin, nous ne sommes pas certains que la péréquation financière apportera aux cantons à faible capacité les ressources nécessaires pour procéder aux investissements et couvrir les déficits d'exploitation du transport régional.

Pour les motifs précités, et en raison des inconnues évoquées, je voterai les alinéas 2 et 3 de l'article 36ter dans la version de la minorité que je vous invite à soutenir.

Gadient: Wenn ich als Vertreter eines bedeutenden Privatbahnkantons für den Mehrheitsantrag und damit für Festhalten an unserem Beschluss eintrete, geschieht das nicht leichten Herzens. Persönlich hätte ich einen etwas abweichenden Weg von Mehrheits- und Minderheitsantrag vorgezogen und dabei einerseits am Prinzip der bundesrätlichen Aufgabenteilung aus all den plausiblen Gründen, die in der Botschaft enthalten sind, festgehalten; andererseits aber den Bund gleichzeitig verpflichtet für eine angemessene Grunderschliessung auch im Sektor des regionalen öffentlichen Verkehrs zu sorgen. Wir haben uns in der Kommission in zahlreichen Sitzungen eingehend um tragbare Lösungen bemüht. Schliesslich ist dann mehrheitlich die im ständerätlichen Beschluss enthaltene Weichenstellung erfolgt. Ich meine, dass damit die erwähnte Grunderschliessung – allerdings in modifizierter Form – unter Bundesmitwirkung ebenfalls gewährleistet wird. Das möchte ich im folgenden kurz belegen.

Es ist geltend gemacht worden, dass die Kantone im öffentlichen Regionalverkehr mit unserem Beschluss weitgehend

Vereinabahn

Chemin de fer de la Vereina

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.007
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	828-829
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 940

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.