

Zunahme der Steuerhinterziehung und vor allem eine Verringerung der kantonalen Steuereinnahmen riskieren wollen. Indem die Verrechnungssteuer auch für den Bund eine wesentliche Einnahmenquelle darstellt, erfüllt diese Steuer einen weiteren, nicht minder bedeutenden Zweck. Dies lässt sich insbesondere darauf zurückführen, dass die Verrechnungssteuer für im Ausland wohnhafte Personen eine endgültige Belastung darstellt, sofern sie nicht im Rahmen von Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung zurückerstattet wird. Der Interpellant befürchtet, dass die Verwirklichung der EG-Zielsetzungen, namentlich die Liberalisierung des Kapitalverkehrs und die Steuerharmonisierung bei den Spargeldern, sich auf die Verrechnungssteuereinnahmen negativ auswirken könnte.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass im Jahre 1986 die Verrechnungssteuer auf Interbankguthaben, also auf schweizerischen und ausländischen Banken, aufgehoben wurde, so dass im Bankenbereich in bezug auf diese Steuer der freie Kapitalverkehr bereits verwirklicht ist.

Diese Steuerbefreiung hatte jedoch keine spürbaren Auswirkungen auf die Einnahmen aus der Verrechnungssteuer. Ausserdem wird der von der EG-Kommission im Frühling 1989 gemachte Vorschlag, auf gewissen Zinszahlungen eine minimale Quellensteuer einzuführen, vorläufig kaum verwirklicht werden können, weil er bei gewissen Mitgliedstaaten auf heftigen Widerstand gestossen ist.

Somit dürften die derzeit im EG-Raum geltenden nationalen Regelungen bei der Quellensteuer weiterhin voneinander abweichen, es sei denn, die Einführung der Pflicht zur Erhebung einer Quellensteuer würde durch eine Verstärkung der gegenseitigen Amtshilfe zwischen den Steuerverwaltungen gewissermassen ersetzt, was nicht vollständig ausgeschlossen ist. So besteht eine EG-Amtshilfe-Richtlinie aus dem Jahre 1977. Momentan wird im Rahmen dieser Richtlinie für den Bereich der Bankzinsen eine Verstärkung der Amtshilfe geprüft.

Ferner wurde das gemeinsame Uebereinkommen von Euro-parat und OECD über die gegenseitige Verwaltungshilfe in Steuersachen am 25. Januar 1988 zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten der beiden Organisationen vorgelegt. Dieses wird erst in Kraft treten, wenn mindestens fünf Länder unterzeichnet haben. Allerdings scheint dieses Uebereinkommen nicht auf grosses Interesse zu stossen, und die Schweiz beabsichtigt nicht, ihm beizutreten.

Demzufolge sind bei den Einnahmen aus der Verrechnungssteuer keine merklichen Veränderungen zu erwarten, dies um so weniger, als die Schweiz mit den meisten Industrieländern Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen hat. Diese Abkommen sehen im allgemeinen die Aufhebung oder zumindest eine starke Reduzierung der Quellensteuerbelastung der Zinsen vor. So wird der zuviel erhobene Betrag dem Ertragsempfänger zurückerstattet und die verbleibende Quellensteuer auf die im Ausland erhobenen direkten Steuern angerechnet.

Ausserdem unterscheiden sich die in den Doppelbesteuerungsabkommen der Schweiz festgelegten Quellensteuersätze nicht wesentlich von jenen der zwischen anderen Industrieländern getroffenen Abkommen. Der hohe Satz der Verrechnungssteuer bildet somit keinen Nachteil für die Personen, die von diesen Abkommen profitieren können. Eine Neuregelung der Quellensteuersätze, wie sie in dem von der Schweiz geschlossenen Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung vorgesehen sind, drängt sich demnach unter den gegenwärtigen Umständen auch nicht auf.

Präsident: Ich frage den Interpellanten an, ob er sich von der Antwort des Bundesrates als befriedigt erklären kann.

M. Flückiger: Je dois bien reconnaître la pertinence de l'argumentation extrêmement documentée que M. Stich, conseiller fédéral, vient de développer, et me déclarer satisfait tout en répétant que le problème demeure et que probablement il faudra y revenir un jour. Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral.

89.518

Interpellation Jagmetti

Neat. Anschluss von Zürich

Raccordement de Zurich à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

Wortlaut der Interpellation vom 20. Juni 1989

In der Darstellung seines Konzeptes zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale legt der Bundesrat dar, wie er die Interessen der verschiedenen Landesteile zu berücksichtigen gedenkt. Dabei will der Bundesrat vorerst u. a. auf die Bauprojekte für die Neubaustrecken Arth-Goldau-Walchwil-Zug und Zug-Uetlibergtunnel-Zürich verzichten. Damit wäre nach Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» und nach Erstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale der Raum Zürich nach wie vor über Einspurstrecken aus dem 19. Jahrhundert an die Nord-Süd-Achse angeschlossen.

Misst der Bundesrat der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale keinerlei Binnenfunktion zu oder ist er der Auffassung, der Anschluss des Raumes Zürich erübrige sich, und gegebenenfalls aus welchen Gründen?

Texte de l'interpellation du 20 juin 1989

Le Conseil fédéral a montré, dans la présentation de son projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, comment il tient compte des intérêts des diverses régions du pays. Il souhaite notamment renoncer aux projets de construction des lignes nouvelles Arth-Goldau-Walchwil-Zoug et Zoug-Zürich par le tunnel sous l'Uetliberg. Ainsi, lors de l'achèvement du projet RAIL 2000 et de l'ouverture de la nouvelle ligne à travers les Alpes, la région de Zurich sera encore reliée à l'axe Nord-Sud par des lignes à voie unique datant du 19ème siècle!

Le Conseil fédéral n'accorde-t-il aucune importance au rôle interne que jouera la nouvelle ligne à travers les Alpes, ou estime-t-il superflue une liaison avec la région de Zurich? Si tel est le cas, peut-il en indiquer les raisons?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Weber

(1)

Jagmetti: In seinem Bericht vom 10. Mai dieses Jahres legt der Bundesrat dar, dass er den Hauptentscheid Neat für den Gotthard getroffen hat. Hinzu kämen ein verkürzter Basistunnel am Lötschberg, die Entwicklung der Simplonlinie und – bei verschiedenen offenen Fragen – die Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz. Ausser auf die Kapazität der Linien und die Kosten wird auf den Zeitgewinn hingewiesen, wobei sich die entsprechenden Angaben bei Gotthard und Lötschberg immer auf die Strecke Basel–Mailand beziehen. Das zeigt einen höchst anerkennenswerten Bezug auf Basel, darüber hinaus aber eine ausschliessliche Ausrichtung auf den Transit. Dasselbe Bild erhält man, wenn in jenem Bericht weiter steht, der Bundesrat wolle vorerst auf die Projekte unter anderem der Neubaustrecke im Berg Arth-Goldau-Walchwil-Zug und die neue Linie Zug-Uetlibergtunnel-Zürich verzichten. Der Agglomerationsbereich von Zürich würde damit nur über die Einspurstrecke aus dem 19. Jahrhundert an die Nord-Süd-Achse angeschlossen.

Reisende aus dem Tessin und aus Italien, die Zürich oder eine Destination darüber hinaus zum Ziel hätten, würden auf der neuen Strecke – deren Projektkosten offenbar eine zweistellige Milliardenhöhe erreichen – nach Arth-Goldau fahren, dort dann auf die uralte Einspurstrecke wechseln und, guter alter Gewohnheit entsprechend, in Walchwil den Gegenzug abwarten. Auch das zeigt, wie tief die Binnenfunktion der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale in jenem Bericht vom Mai eingestuft wurde. Da frage ich mich, ob wir auf dem richtigen Weg sind.

Natürlich wollen wir unsere Aufgabe als Transitland im Herzen Europas wahrnehmen, und wir wollen auch eine attraktive Alternative für den Schwerverkehr anbieten, der unser Land durchquert. Er muss weg von der Strasse auf die Schiene, da sind wir uns ja alle einig. Aber investieren wir denn so viele Milliarden, nur damit von Frankfurt nach Rom und von Mailand nach Hamburg gefahren werden kann? Gibt es nicht auch innerschweizerischen Nord-Süd-Verkehr, der unsere Beachtung verdient?

Beim Konzept «Bahn 2000» wurde er völlig vernachlässigt. Südlich von Luzern und Zug wird von den inzwischen offenbar mehr als sieben Milliarden Franken nichts investiert. Die Verbindung des Tessins mit der deutschen Schweiz ist, sagen wir es ehrlich, schlecht. Die Weitsicht und die Pionierat ehren die Ersteller der Gotthardlinie, aber wir leben nicht mehr im Jahr 1870. Während Hochgeschwindigkeitszüge durch Europa fahren, bleibt die Höchstgeschwindigkeit auf den beiden Gotthardrampen auf 80 Kilometer pro Stunde beschränkt. Die Strecke ist wegen der begrenzten Steigung länger als die Strasse, die Bahn hat länger als das Auto. Daran muss sich auch im innerschweizerischen Verkehr etwas ändern.

Wir brauchen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die nicht nur den ändern, sondern auch uns dient. Ohne den Kanton Tessin näher an die übrige Schweiz heranzuführen, rechtfertigen sich die vielen Milliarden nicht. Ich nehme an, dass das keine einsamen Gedanken eines Deutschschweizers mit Tessiner Herkunft und Bezug sind, sondern hoffe, dass der Bundesrat die Auffassung teilt, wir würden nicht nur eine internationale, sondern auch eine nationale Nord-Süd-Achse benötigen und das Neat-Projekt müsse so angelegt sein, dass es beiden Zielen gerecht wird.

Damit die neue Linie diesen Anforderungen genügt, muss das nachgeholt werden, was bei der «Bahn 2000» vernachlässigt worden ist, nämlich eine vernünftige Zufahrt von der Nord-Süd-Achse nach Zürich. Das liegt nicht einfach im Interesse der Einwohner dieser Stadt und der Agglomeration, sondern ebenso in jenem der vielen Menschen mit einem schweizerischen Reiseziel, einem schweizerischen Ausgangspunkt oder beidem zugleich, die die Nord-Süd-Achse benutzen wollen.

Ich freue mich, dass das für Basel gewährleistet ist, dank des Lötschbergs auch für Bern, im Hinblick auf den Ausbau der Simplonstrecke ferner für Lausanne und Genf. Würde es beim Plan des Bundesrates vom Mai dieses Jahres bleiben, stände Zürich abseits.

Am 6. Juli hat der Bundesrat ergänzend dargelegt, dass er die Variante Gotthard-Ost und das Gotthard-Y nicht für zweckmässig oder nicht für finanziell verkraftbar halte. Damit erhält mein Anliegen auch für die Ostschweiz Gewicht. Eine sinnvolle Alternative kann der Weg über Zürich nur sein, wenn er dort weder in einer Sackgasse noch in einer Einspurstrecke aus dem 19. Jahrhundert endet. Das scheint auch eingeleuchtet zu haben. Im genannten Bericht steht nun, der Bundesrat prüfe insbesondere den Bau einer Uetliberglinie mit Doppelspur von Zürich-Wiedikon nach Rotkreuz/Arth-Goldau. Das kann eine durchaus taugliche Lösung sein. Jede Streckenführung ist der Prüfung wert. Die Hauptsache ist, dass ein leistungsfähiger Anschluss besteht.

Ueber die Aussage im Bericht vom 6. Juli haben sich – mit mir – die Zürcher Behörden denn auch gefreut, und ich hatte den Eindruck, ich hätte mit meiner kurz zuvor eingereichten Interpellation vielleicht schon ein Teilziel erreicht. Ich wäre froh, wenn es zum ganzen Ziel würde und wenn uns Herr Bundesrat Ogi mitteilen könnte, dass es nicht bei der Prüfung bleibt, sondern dass diese Prüfung in ein Projekt ausmündet.

Ich wünsche mir, dass ich es noch erlebe, dass diese Linie dann auch besteht!

Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Jagmetti äussert Bedenken, der Raum Zürich erhalte nur einen unzureichenden Anschluss an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Er erwartet deshalb vom Bundesrat Auskunft über die Binnenfunktion der noch zu realisierenden Neat. Im Zusammenhang mit der Ent-

wicklung der EG und auch der jetzigen Entwicklung in Osteuropa ist viel von der europäischen Bedeutung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale die Rede. Wir bauen in der Schweiz, investieren dabei aber auch für Europa.

Das heisst nicht, dass der Neat keine Binnenfunktion zukommen würde. Der Bundesrat hat nicht zuletzt mit Rücksicht auf diese Binnenfunktion und den nationalen Verkehr den Gotthard und nicht den Lötschberg-Simplon oder den Splügen als Hauptentscheid gewählt. Auch hier – Sie gestatten, Herr Ständerat Jagmetti – führt kein Weg an Zürich vorbei! Deshalb sind Ihre Gedanken nicht einsam, sondern sie sind in Bern gehört worden.

Aus schweizerischer Sicht interessieren natürlich neben den Möglichkeiten, die die Neat international bietet, vor allem die nationalen Vorteile. Auf der anderen Seite erwartet die EG von uns in erster Linie eine Transitachse für den Güterverkehr. Sie wissen, was wir hier zu erwarten haben. Ich will die Zahlen nicht wiederholen. Es muss eine leistungsfähige, eine moderne Bahn sein.

Nun haben Sie den Beschluss des Bundesrates vom 28. Juni erwähnt, der am 5. oder 6. Juli veröffentlicht wurde. Hier hatte der Bundesrat klar entschieden, dass die Gotthard-Variante gewählt wird und dass auf eine weitere Ueberprüfung der sogenannten Gotthard-Ost-Variante verzichtet wird. In diesen Wochen werden grosse Anstrengungen unternommen, um die Ostschweiz an die Gotthard-Achse anzuschliessen. Der Bundesrat hatte mein Departement beauftragt, zusammen mit den ostschweizerischen Regierungen nach geeigneten Lösungen zu suchen. Die Frage des Anschlusses Zürichs an die Gotthard-Achse wird im Rahmen dieser Untersuchungen geprüft. Zur Diskussion stehen – Sie haben es erwähnt – u. a. der Uetlibergtunnel, der aus dem Raume Zürich in den Raum Rotkreuz/Arth-Goldau führen würde.

Aber ich darf erwähnen, dass wir auch noch andere Möglichkeiten prüfen, wobei immer Zürich einbezogen ist, so wie wir das am 28. Juni beschlossen haben. Den laufenden Abklärungen kann und will ich heute nicht vorgreifen. Wir müssen die Resultate abwarten, aber ich würde sagen, das Teilziel, wie Sie es ausgeführt haben, ist erreicht.

Der Bundesrat wird aufgrund dieser Abklärungen entscheiden. Das ist auch der Grund, weshalb diese Neat-Botschaft, die wir an und für sich bis Ende Herbst 1989 dem Bundesrat vorlegen wollten, eine gewisse Verzögerung erleidet; aber es ist wohl die wichtigste Botschaft, die in den nächsten Jahren von meinem Departement kommen wird. Wir lassen uns nicht unter Zeitdruck setzen. Es ist ein Generationenprojekt, das wir angehen. Deshalb kommt es in diesem Zusammenhang auf ein halbes Jahr mehr oder weniger nicht mehr an. Wir wollen die Botschaft dem Gesamtbundesrat in den nächsten Monaten vorlegen, so dass sich die Räte im nächsten Jahr mit diesem grossen Projekt auseinandersetzen können.

Fazit: Die Abklärungen über den Anschluss von Zürich sind im Gange. Der Weg wird nicht an Zürich vorbeiführen.

Damit hoffe ich, auf Ihre Interpellation eine genügend gute Antwort gegeben zu haben.

Präsident: Herr Jagmetti wird ersucht zu erklären, ob er von der Antwort befriedigt ist oder nicht.

Jagmetti: Ich danke für die Antwort. Ich habe mich sehr gefreut, dass wir ganz sicher mit einer Strecke nach Zürich rechnen dürfen; ich freue mich auf die Einweihung der Anlage und erkläre mich befriedigt.

Interpellation Jagmetti Neat. Anschluss von Zürich

Interpellation Jagmetti Raccordement de Zurich à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.518
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	771-772
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 240

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.