

Art. 2–4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

91.042

**Integration der Ostschweiz
in das Konzept der Alpentransversale****Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 628 hiavor – Voir page 628 ci-devant

*Detailberatung – Discussion par articles***A. Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz
in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-
transversale****A. Arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Al-
pes****Titel und Ingress, Art. 1–4***Antrag der Kommission*

Streichen (wurde in Beschluss A des Geschäftes 90.040, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, aufgenommen)

Titre et préambule, art. 1–4*Proposition de la commission*

Biffer (déjà contenu dans l'arrêté A de l'objet 90.040, Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

*Angenommen – Adopté***B. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integra-
tion der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale****B. Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la
Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire
suisse à travers les Alpes***Antrag der Kommission*

Beschluss B wird zu Beschluss D des Geschäftes 90.040 (Neue Eisenbahn-Alpentransversale)

Proposition de la commission

Arrêté B devient arrêté D dans l'objet 90.040 (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

M. Flückiger, rapporteur: Quelques commentaires encore au nom de la commission sur l'intégration du message concernant la Suisse orientale. En juin 1991, le Conseil fédéral a présenté son message sur l'intégration de la Suisse orientale

dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. La commission propose donc d'intégrer ce message dans l'objet 90.040. L'arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes a d'ores et déjà été repris dans l'arrêté A et il est donc caduc.

L'arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes deviendra l'arrêté D. A l'article 4, la commission propose, non seulement le financement intégral par la Confédération de l'introduction de la ligne Coire–Arosa dans la gare de Coire, mais aussi les projets annexes y relatifs. Il s'agit en l'occurrence des sorties des Chemins de fer rhétiques de Coire en direction de Reichenau et en direction de Landquart qui doivent être situées à un niveau plus bas, comme c'est le cas de la ligne Coire–Arosa, de manière à simplifier l'exploitation.

Par 8 voix contre 4 en revanche, la commission a rejeté une proposition d'obliger la Confédération à financer à 100 pour cent un tiers des programmes d'investissements à long terme des Chemins de fer rhétiques. Conformément à la loi sur les chemins de fer, la Confédération paie 85 pour cent des investissements de cette compagnie. La majorité de la commission est d'avis que ce programme d'investissements n'est pas assez concret pour permettre une prise de position. En outre la Confédération paie une grande partie du tunnel de la Vereina. La construction de cette nouvelle ligne avait en partie été justifiée parce qu'elle devait servir à alléger la ligne de l'Albula de telle manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de prolonger cette dernière. Ces rapports qui lient les divers éléments du programme d'investissements doivent d'abord être examinés avant que soit délivrée une garantie de financement.

En outre, j'ajoute qu'une proposition du canton d'Appenzell Rhodes-intérieures, d'augmenter de 5 pour cent pour la porter à 90 pour cent la contribution fédérale aux Chemins de fer d'Appenzell a été rejetée.

Je signale simplement qu'aux articles 4 et 4a il y aura deux propositions de minorité. Pour le reste, je vous ai déjà transmis l'avis de la commission.

*Angenommen – Adopté***Titel und Ingress, Art. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 4***Antrag der Kommission**Mehrheit*

.... in den Bahnhof Chur sowie der damit verbundenen Annexprojekte abzuschliessen. Dabei verpflichtet sich der Bund, vorzunehmen ist.

Minderheit

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... vorzunehmen ist. Zudem übernimmt der Bund vollständig die Finanzierung eines Drittels des langfristigen Investitionsprogramms der Rhätischen Bahn.

Art. 4*Proposition de la commission**Majorité*

.... dans la gare de Coire, ainsi que les projets annexes y relatifs. La Confédération des courants de trafic.

Minorité

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... de trafic. En plus, la Confédération prend à sa charge un tiers du programme d'investissement à long terme du chemin de fer rhétique.

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Aus der ganzen Beratung der Neat hat Graubünden nichts als den Nachteil, dass zu-

oberst im Rheintal Schächte für die Gotthardtransversale gebaut werden, Schächte, von denen aus dann weitergebohrt wird und durch die das ganze Material hinaufbefördert und dann deponiert wird. Vom Anschluss der Ostschweiz bei Wädenswil haben wir auch nichts. Da können Sie so grosse Tunneln bauen, wie Sie wollen, und Züge fahren lassen nach Belieben – Graubünden hilft das gar nichts, im Gegenteil, das isoliert Graubünden eigentlich eher. Das sah auch der Bundesrat ein; er schlug deshalb in der Zusatzbotschaft vor, dass der Bund die Kosten für die Einführung der Arosa-Linie in den Bahnhof Chur voll übernehme, zu 100 Prozent statt bloss zu 85 Prozent.

Der Verkehrsausschuss der Ostschweizer Regierungen, der in der Neat-Frage immer gemeinsam tagte und beriet, empfand dieses Entgegenkommen als zu gering. Er einigte sich dahin, dass nicht nur die Kosten der Einführung der Arosa-Bahn, sondern auch jene der übrigen Linien, der sogenannten Annexprojekte, vom Bund übernommen werden sollten. Annexprojekte, das wäre die Einführung der Linien, welche von Landquart und von Reichenau herkommen.

Es geht um die Sanierung des Bahnhofes Chur, und das ist wirklich kein Luxus. Wenn Sie wissen, dass die Hälfte der Stadtbewohner über das Geleise der Arosa-Bahn steigen muss, um in die andere Hälfte der Stadt zu kommen, so sehen Sie, wie nötig diese Sanierung ist. Der Bahnhof Chur steht auch in einem erklärten Zusammenhang mit der Neat, indem der Bundesrat selbst ausführt, er bilde einen Knotenpunkt für dieses Vorhaben.

Nun verlangen die Regierungen der Ostschweizer Kantone, dass diese Kosten voll übernommen werden; das hat die Kommission gutgeheissen, allerdings nicht einstimmig! Der Bundesrat wehrt sich gegen die volle Uebernahme der Kosten, mit dem Hinweis, man kenne diese Kosten noch nicht genau. Tatsächlich sind die Pläne noch nicht sehr weit fortgeschritten, aber das kann doch kein Grund sein, um nicht grundsätzlich zu erklären: Wir übernehmen auch diese 15 Prozent für die beiden Annexprojekte.

Ich habe den Vorwurf an die Rhätische Bahn, sie habe zu wenig rasch geplant, mit der Rhätischen Bahn besprochen. Sie sagt, ihre diesbezüglichen Projekte seien bedeutend weiter fortgeschritten als die Projekte der Neat, und dort bestimmen wir ja über Milliarden, nicht nur über einige Millionen Franken. Das kann also kein wahrer Grund sein, um diese Kosten nicht voll zu übernehmen.

Im übrigen ist der Bahnhof Chur zum Teil ein SBB-Bahnhof und zum Teil ein Bahnhof der Rhätischen Bahn. Wir haben aber nichts davon, dass er auch noch der Rhätischen Bahn gehört; wir schneiden nicht ein Stück davon ab und missbrauchen diesen Bahnhof. Wenn man weiss, dass die Bahnhöfe – z. B. der neue Bahnhof Luzern – sonst voll zu Lasten des Bundes gehen, wäre es keine übertrieben vornehme Geste uns gegenüber, wenn man auch diese Kosten übernehme. Schliesslich ist das das einzige, was wir im Zusammenhang mit der Neat – als Entschädigung dafür, dass wir keine Ostalpenbahn bekommen – in Aussicht haben.

Das betrifft den ersten Teil des Satzes. Da ist die Kommission auf meiner Seite, und ich bitte Sie, diesem ersten Teil ohne Bedenken zuzustimmen.

Zum zweiten Teil: die Begründung ist dieselbe. Die Ostschweizer Regierungen haben gefunden, nur mit der Uebernahme der Kosten des Bahnhofes sei für Graubünden zu wenig Gerechtigkeit geübt. Deshalb beschlossen sie, einen Drittel der langfristigen Investitionen zu Lasten des Bundes, das macht ungefähr 60 Millionen Franken aus, auf 15 Jahre verteilt. Dies auch mit der Begründung, dass nicht nur der Bahnhof Chur als Knotenpunkt und Zuführungspunkt für die Neat dienen soll – nach Bundesrat –, sondern auch die Zufahrtslinien dafür dienen sollen, die weit verstreut im Gebiet vorhanden sind.

In der Kommission ist dieser Antrag mit 8 zu 4 Stimmen unterlegen. Auch die 4 Stimmen waren vielleicht Sympathiestimmen, das muss ich zugeben. Ich appelliere auch hier an einige Sympathiestimmen für Graubünden und für die Rhätische Bahn. Berechtigt wäre dieses Anliegen. Ich bitte Sie also, dem Anliegen zuzustimmen. Wir bekommen natürlich keinen Streit, wenn Sie meinen, jetzt zu Lasten des Kantons Graubünden in

diesem relativ unwichtigen Punkt besonders sparen zu müssen. Wir würden das akzeptieren, aber lieber hätten wir Ihre Zustimmung.

M. Ducret: Nous avons longuement parlé de ces propositions en commission. Je suis tout à fait d'accord avec M. Cavelti pour admettre que les Grisons, comme d'autres cantons de Suisse à commencer par Appenzell, Rhodes intérieures et extérieures, sont bien oubliés par les transports publics nationaux. Nous avons quand même espéré que le supplément de 830 millions de francs pour relier la Suisse orientale à la ligne du Gothard allait apporter satisfaction. Mais, notre collègue Cavelti a persisté dans sa demande. Une partie de celle-ci a été admise, c'est-à-dire la gare de Coire, parce qu'il est effectivement intéressant pour les CFF qu'une bonne liaison existe avec la ligne d'Arosa et les autres appartenant aux Chemins de fer rhétiques. Nous avons aussi accepté, également sur demande de M. Cavelti, que la ligne de la Surselva puisse être améliorée pour assurer le trafic d'évacuation des matériaux issus du creusement du tunnel du Gothard, mais il est franchement impossible d'aller plus loin, pour beaucoup de raisons. Le prédécesseur de M. Ogi, M. Schlumpf, a proposé à ce conseil – la plupart de ceux qui siègent aujourd'hui étaient là – la ligne de la Vereina. C'est un demi milliard de francs de dépenses que nous avons déjà consentis pour un équipement qui concerne évidemment les Chemins de fer rhétiques, comme on l'a dit tout à l'heure, en limitant peut-être un peu la reconstruction de la route de la Flüela. Mais, il paraît totalement impossible aujourd'hui, à seule fin que le canton des Grisons ou ses représentants acceptent ce projet de grande transversale, d'aller encore plus loin et de prendre en charge ces prochaines années le tiers du programme d'investissements des Chemins de fer rhétiques. Il faut quand même rappeler à nos collègues que ces derniers, qui sont uniquement à la charge du canton des Grisons, bénéficient d'une participation de 85 pour cent sur le déficit de la part de la Confédération. Les Grisons n'ont plus qu'à faire face à 15 pour cent. Certes, il est vrai que le réseau des chemins de fer des Grisons est le deuxième de Suisse, le troisième étant – je vous le rappelle une fois de plus – le réseau des transports publics genevois qui eux ne reçoivent rien de la Confédération, sinon 247 000 francs par année. Mais, c'est un autre problème et un autre discours. On ne peut pas tout mélanger.

J'estime très réellement que nous ne pouvons pas accepter la proposition de notre excellent ami M. Cavelti, qu'il faut en rester à ce que propose la majorité – ce qui est déjà beaucoup – et ne pas aller plus loin.

Küchler: Es fällt mir schwer, das Wort zu ergreifen, weil ich – Herr Cavelti weiss es – mich dem Kanton Graubünden sehr verbunden fühle; aber ebenso fühle ich mich der Neat-Vorlage verbunden. Ich möchte nun wirklich nicht, dass diese Neat-Vorlage bachab geht, weil wir das Fuder überladen. Ich meine, wir müssen sachlich bleiben und schauen, dass wir das, was wir für den Kanton Graubünden in der bisherigen Fassung getan haben, dem Kanton Graubünden wenigstens erhalten können.

Wie Kollege Ducret gesagt hat, bleibt zu beachten, dass wir dem Kanton Graubünden auch in Zukunft – gemäss Ausführungen des Bundesrates in der Zusatzbotschaft zur Integration der Ostschweiz – finanziell wohlgesinnt sein wollen. Zum anderen haben wir für den Vereinatunnel 850 Millionen Franken beschlossen, wir haben den Y-Anschluss im Gotthardtunnel beschlossen, der ebenfalls etwa 80 Millionen Franken kosten wird, usw. Ich meine, der Kanton Graubünden darf mit unseren bisherigen Beschlüssen zufrieden sein. Ich möchte in seinem Interesse sagen: Ueberladen wir die Vorlage nicht! Wenn wir bei Artikel 4 ja sagen würden, hätte das zur Folge, dass wir auch beim Minderheitsantrag zu Artikel 4a ja sagen müssten; dann wäre aber das Fuder endgültig überladen.

Hunziker: Herr Bundesrat Ogi hat heute mehr als einmal gesagt: «Ich sage das für das Protokoll und die Geschichte.» Man wird vielleicht einmal in einem Geschichtsbuch lesen: Es gab einmal ein Parlament, im Jahre 1991, das wollte eine Nord-

Süd-Verbindung, eine Alpentransversale, bauen. Dann kam der Appetit mit dem Essen, es hat Agglomerationsverkehrsanlagen mit hineingepackt, Knotenbahnhöfe ausgebaut und Erweiterungen in Richtung Süden und eine Verbesserung der Linie von Basel nach Genf dazugefügt. Es gab Anliegen aus der Ostschweiz, aus Graubünden, die waren alle einzeln betrachtet verständlich; auch das Wallis hatte seine Anliegen angemeldet. Das alles wurde weitgehend bewilligt. Man packte viele und teure verkehrspolitische inländische Anliegen mit hinein

Sehen Sie, mich erinnert das etwas an die Art, wie wir Beschaffungspolitik im Militärbereich betreiben. Die Schweiz kauft für die Armee keinen Lastwagen von der Stange. Wenn er kein Spill hat, muss noch ein Spill dazu und noch eine Differentialsperrle, und der Blachenbogen muss anders sein, und noch eine Achse und zwei Räder mehr, damit man alles mit diesem Lastwagen machen kann. Er ist dann ein Mehrzwecklastwagen, der etwa dreimal soviel kostet wie der Lastwagen, den eine andere Armee für den gleichen Zweck hat. Wir kaufen keine Mirage von der Stange: Da muss noch eine Tarnelektronik hinein, die nicht nur teuer ist, sondern auch nicht funktioniert.

Es ist, wie wenn eine Hausfrau in einen Haushaltsladen geht und sagt: Ich hätte gerne einen Staubsauger, will ihn aber noch als Rasenmäher benutzen können, und mein Mann will damit sein Auto abspritzen. Das kann man alles machen, das lässt sich konstruieren – aber nicht bezahlen. Und: Erreicht man so den Hauptzweck?

Ich habe heute vereinzelt auch zugestimmt, meistens mit einem unguuten Gefühl, weil die Anliegen, für sich betrachtet, einiges für sich hatten. Ich glaube, wir haben gesamthaft massiv übermarcht. Wir dürfen das Hauptziel nicht aus dem Auge verlieren, eine Nord-Süd-Transversale zu bauen.

Deshalb empfehle ich Ihnen, hier der Version der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Bundesrat Ogi: Es ist eine Tatsache, dass neben dem Kanton Jura und dem Kanton Freiburg der Kanton Graubünden am wenigsten von dieser Alpentransversale, von dieser Neat, profitieren wird. Das stellten wir auch fest, als wir die Entscheide gegen den Splügen, für den Gotthard und für den Lötschberg treffen mussten; ich gehe nicht näher darauf ein. Das war der Grund, weshalb wir die Option Graubünden in die Botschaft hineingeschrieben haben; die Option wollen wir erfüllen.

Was kostet nun die Option? Ich werde Ihnen – zum letzten Mal, vielleicht zum zweitletzten Mal – noch einmal einige Zahlen auf den baldigen Mittagstisch liefern: Der Bahnhof Chur, so wie ihn der Bundesrat vorschlägt – also ohne Annexprojekte –, wird uns 197 Millionen Franken kosten. Herr Cavelti möchte, dass wir ihn erweitern. Ich muss in diesem Zusammenhang sagen, dass die Projekte noch nicht so ausgereift sind, dass man eine effektive, endgültige und abschliessende Kostenberechnung machen kann; zum heutigen Zeitpunkt beurteilt, schätzen wir die Kosten dafür auf 312 Millionen Franken.

Dann möchte ich den Rat dahingehend orientieren, dass wir bereit sind – das weiss die Bündner Regierung, das wissen die Bündner Vertreter, die ich hier sehen kann –, mit dem achten, dem neunten und dem zehnten Rahmenkredit für die Privatbahnen des Bündnerlandes zu bewilligen: 1,1 Milliarden Franken Bundesleistungen für die RhB, sogar noch einige Franken mehr.

Gewünscht ist ein Investitionsprogramm für 1,3 Milliarden Franken. Ich muss Sie bitten, sich zu überlegen, ob Sie diesen Betrag in den nächsten Jahren bei der RhB investieren können. Ich muss schon sagen: Das ist ein grosser Korb.

Zum Umbau Surselva hat Herr Ständerat Cavelti heute morgen gesagt, das Bündnerland habe nichts als Grossbaustellen. Ich glaube, es ist richtig, dass ich Ihnen einmal sage, was Sie erwartet. Es ist keine Grossbaustelle, Herr Ständerat. Wir haben festgestellt, dass es eine Baustelle mit etwa 300 Arbeitern geben wird; das ist die Grössenordnung, behaften Sie mich nicht darauf, zum heutigen Zeitpunkt beurteilt.

Die Massnahmen, die dafür zutreffen, sind also nicht so enorm, wie man es beispielsweise 1907 beim Lötschberg erlebte, als 3000 Italiener nach Kandersteg kamen. Wir haben

damals mit ihnen gelebt, und ich sage heute noch: Der Gemeindepräsident von Kandersteg ist ein Nachfahre eines Italieners und heisst Gaggioli. Und wir leben gut. 300 Arbeiter kommen also möglicherweise auf die Surselva. Wir möchten dort auch keine isolierten Barackendörfer, wir möchten die Leute in Dauerwohnungen integrieren. Die dezentrale Unterbringung in verschiedenen Dörfern ist vorgesehen. Das ist kein allzu grosses Problem.

Sie haben «Grossbaustelle» gesagt. Ich muss deshalb zuhänden der Geschichte noch einmal festhalten: Zum heutigen Zeitpunkt kann damit gerechnet werden, dass es zwei Züge braucht, die nach der Surselva hinunterfahren, für die Baustoffe einerseits und für einen Teil des Aushubs andererseits. Entsprechend haben wir die Anpassungen ja mit rund 100 Millionen Franken beziffert.

Sie haben noch den Bahnhof Disentis dazugenommen; ich nehme an, weil Herr Nationalrat Dumeni Columberg hier im Raum sitzt, das ist möglich. Also prüfen wir das auch noch. Aber dann «tuet's es de».

Kommt dazu die Option Surselva im Gotthardtunnel. Wenn ich noch die Vereina dazurechne, muss ich sagen, ist der Korb, mit dem Sie zurückkehren, 1,6 oder 1,7 Milliarden Franken schwer. Ich meine, das ist sehr viel. Sie haben vorhin noch – das sage ich auch zuhänden des Protokolls – gesagt, dass später vielleicht eine Normalspur nach Surselva gebaut werden könnte, damit wir die Brücke in Tamins entsprechend gross ausbauen. Ich halte aber fest, dass dieses Projekt nicht reif ist; da sind Sie mit mir einverstanden. Vom Comer See habe ich bereits gesagt, welche Auswirkungen das haben wird.

Ich bitte Sie am Schluss dieser Debatte, einzusehen, dass auch der Bahnhof Chur mit dem Alpentransit direkt nichts zu tun hat. Der Bundesrat steht dazu, das ist diese Option, und er wird für den Bahnhof Chur mit der Integration der Arosa-Bahn mit 197 Millionen Franken aufkommen. Aber dies dürfen Sie nicht überschreiten, das wäre nicht zu rechtfertigen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Bundesrat zu folgen und den Antrag der Minderheit Cavelti abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	6 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	7 Stimmen

Art. 4a (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Schmid, Cavelti, Danioth, Lauber)

Für jene Ostschweizer Kantone, deren Gebiet weder durch die in Art. 2 noch die in Art. 4 aufgeführten Bahnen bedient wird, werden die Beiträge der Kantone nach Art. 60 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) auf fünf Prozent festgesetzt.

Art. 4a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Schmid, Cavelti, Danioth, Lauber)

Pour les cantons de Suisse orientale dont le territoire n'est desservi ni par les chemins de fer mentionnés à l'art. 2 ni par ceux indiqués à l'art. 4, les contributions cantonales selon l'art. 60 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101) sont fixées à 5 pour cent.

Schmid, Sprecher der Minderheit: Nach dem eindeutigen Abstimmungsergebnis zu Artikel 4 gebe ich mich keiner Illusion hin, was mit meinem Antrag geschieht. Ich möchte trotzdem die Gelegenheit benützen, ihn zu begründen. Es geht mir wesentlich darum, Sie auf die Situation meines Kantons aufmerksam zu machen. Wir haben keine Nationalstrassen, keine SBB und eine extrem miserable Verkehrsgunst. Die Standortgunst meines Kantons ist mit Abstand die schlechteste in der ganzen Ostschweiz. Wir sind ein Kanton, der rein von Privatbahnen bedient wird.

Gemäss Artikel 60 des Eisenbahngesetzes haben die Kantone 40 Prozent des Aufwandes für Privatbahnen zu tragen, dies mit Ausnahme jener paar schwachen Kantone, für die Artikel 60 Absatz 6 einen Bundesbeitrag von 85 Prozent vorsieht.

Innerrhoden hat von der Neat nichts, Herr Bundesrat Ogi! Wir haben keinen Franken davon und auch keine anderen Vorteile, während andere davon profitieren können. Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass man in Artikel 60 Absatz 6 des Eisenbahngesetzes diesen belasteten Kantonen – die nicht zu 100 Prozent Subvention kommen wie jene Kantone, die eine SBB haben – die Möglichkeit gibt, dass der Bundesrat mit ihnen einen Vertrag abschliesst und 85 Prozent der entsprechenden Kosten bezahlt. Mit dieser Lösung können wir einigermassen leben.

Aber das Finanzdepartement beabsichtigt nun im Rahmen der allgemeinen Spar-Runden, diese Lösung aufzuheben. Wir kommen nun mit den Privatbahnen in die achte Investitionsphase, und da würde mein Kanton, wenn auch wir 40 Prozent bezahlen müssten, zu einer Belastung in der Grössenordnung von 1,5 Millionen Franken pro Jahr kommen, was unseren Staatshaushalt – so lächerlich das erscheinen mag – schlicht überfordert. Wir haben z. B. im Bezirk Gonten einen Aufwand von 20 Rappen von jedem Steuerfranken, der in die Bahn hineingeht.

Um hier keine weiteren Kürzungen erleiden zu müssen, ersuche ich den Bundesrat, uns mindestens die Zusicherung zu geben, dass an der Regelung gemäss Artikel 60 des Eisenbahngesetzes weiter festgehalten wird. Das ist die einzige Möglichkeit, die ich habe, dieses Anliegen an den Rat zu bringen, damit uns nicht im Rahmen einer allgemeinen Streichungsaktion ein Unrecht widerfährt, an dem wir dann schwer tragen würden.

Ich bitte Sie trotz alledem um Zustimmung zur Minderheit.

Bundesrat Ogi: Alles, was Herr Schmid gesagt hat, ist richtig. Seine Frage am Schluss möchte ich jetzt noch beantworten. Nachdem der Bundesrat vor einigen Monaten das Privileg des Kantons Appenzell Innerrhoden erneuert hat, diese sogenannte Lex Broger, indem der Kanton Appenzell Innerrhoden nur 15 Prozent seiner Investitionskosten bei den Bahnen übernehmen muss, glaube ich, dass wir einen ersten Schritt getan haben. Dieser Beschluss gilt, er wurde Ihrem Stand auch eröffnet, und ich kann Ihnen sagen, dass dieser Entscheid aufrechterhalten bleibt. Sie verlangen nun aber noch weitere 10 Prozent. Sie müssen verstehen, dass ich aufgrund dessen, was hier gestern und heute beschlossen worden ist, nicht Zusicherungen auf alle Ewigkeit abgeben kann. Aber die 15 Prozent bleiben.

Am Schluss dieser Debatte möchte ich noch folgendes sagen: Der Bundesrat macht sich schon Sorgen um das Projekt. Das klare Konzept ist ausgefranst worden, und viele Erwartungen oder Illusionen wurden nun geweckt und können landauf, landab nicht erfüllt werden. Niemand mehr kann die genauen Kosten verlässlich schätzen, die durch Ihre heutigen und gestrigen Beschlüsse verursacht werden. Der Druck auf Mehrkosten ist enorm, und das Risiko ist hoch. Ich bitte Sie alle zu überlegen: Was wäre die Schweiz heute ohne die SBB, und was wird die Zukunft ohne Neat sein? Deshalb bitte ich Sie, alles zu unternehmen, damit diese Neat in vernünftigem Masse gebaut werden kann.

Schmid, Sprecher der Minderheit: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Ich gehe davon aus, dass der Be-

griff «in der nächsten Zeit» nicht nur Monate, sondern auch Jahre umfasst. In diesem Falle kann ich mich bereit erklären, den Antrag zurückzuziehen.

Präsident: Der Antrag der Minderheit Schmid ist zurückgezogen. Damit entfällt Artikel 4a.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 5

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... l'arrêté fédéral du relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

26 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

Frau Bühler: Ich kann ein Missverständnis nicht stehen lassen. Herr Bundesrat Ogi, Sie unterstellen mir, dass ich irgendein Transitabkommen wünsche, wenn es dann nur abgeschlossen wird – ein Transitabkommen um jeden Preis, wie Sie sich ausdrücken. Ganz abgesehen davon, dass es schlicht unmöglich sein müsste, mir so etwas zu unterstellen – Sie kennen ja meine Haltung –, möchte ich daran erinnern, dass ich in meiner Intervention zur Frage der Verschiebung der Schlussabstimmung ausdrücklich von einem «befriedigenden» und einem «guten» Transitabkommen gesprochen habe. Dies zur Klarstellung.

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 90.040

Postulat Masoni

Bundesverkehrswegeplan

Plan fédéral des voies de communications

Wortlaut des Postulates vom 16. September 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bundesverkehrswegeplan im Sinne eines Richtplanes, sei es als eine Art integrierter Sachplan im Rahmen der Landesplanung, sei es in anderer geeigneter Form, einzuführen. Dieser Plan sollte in verwal-

tungsweisender Form mit grösstmöglicher Offenheit die Koordination zwischen den verschiedenen nationalen Verkehrsweegen planen bzw. festlegen, mit Varianten und Prioritäten und auch unter Berücksichtigung der SBB, der Nationalstrassen, der Agglomerationsverkehrsplanung und insbesondere von «Bahn 2000», Alpentransversale und Regionalverkehr der Bahn.

Texte du postulat du 16 septembre 1991

Le Conseil fédéral est invité à instituer un plan fédéral des voies de communications au sens d'un plan directeur, sous forme de projet spécifique analogue au plan sur l'aménagement du territoire ou sous une autre forme. Ce plan destiné à donner des directives à l'administration devrait déterminer d'une manière facilement accessible la coordination entre les différentes voies de communications, comprendre des variantes et des priorités et prendre en considération les CFF, les routes nationales, les transports envisagés dans les agglomérations et tout particulièrement RAIL 2000, la nouvelle voie de passage à travers les Alpes et le trafic ferroviaire régional.

Masoni: Ich habe absolut Verständnis dafür – obschon der Antrag bereits im Mai der Kommission vorlag –, dass der Bundesrat noch nicht Stellung genommen und das Recht hat, Stellung zu beziehen, obschon das Departement dem Postulat an sich wohlwollend gegenüberstand.

Ich bin gerne bereit, die Begründung auf später zu verschieben. Aber ich möchte mindestens, dass dieses Postulat bei der nächsten Differenzbereinigung dieser Vorlage zur Diskussion kommt; denn es hat eine enge Verbindung mit dieser Vorlage. Die Notwendigkeit einer Koordinations- oder Verkehrsplanung ist in den Kommissionsarbeiten aufgezeigt worden. Ich möchte den Bundesrat deshalb bitten, im Rahmen der nächsten Differenzbereinigung die Begründung anzuhören und dazu Stellung zu nehmen.

Präsident: Herr Masoni ist einverstanden, dass das Postulat später beantwortet wird.

Verschoben – Renvoyé

90.228/90.229

Parlamentarische Initiativen (Petitpierre/Rhinow) Parlamentsreform

Initiatives parlementaires (Petitpierre/Rhinow) Réforme du Parlement

Siehe Jahrgang 1990, Seite 653 – Voir année 1990, page 653

Bericht und Anträge der Kommission vom 14. August 1991 (BBI IV 358)
Rapport et propositions de la commission du 14 août 1991 (FF IV 345)

Stellungnahme des Bundesrates zum Bericht der Kommission des Nationalrates vom 3. Juni 1991 (BBI III 812)

Avis du Conseil fédéral sur le rapport de la commission du Conseil national du 3 juin 1991 (FF III 846)

Beschluss des Nationalrates vom 19. Juni 1991
Décision du Conseil national du 19 juin 1991

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Huber, Berichterstatter: Ich gedenke, Ihnen in diesem Eintretensreferat die ganze Breite der Parlamentsreform darzulegen. Das beginnt in der parlamentarischen Gegenwart mit

dem 14. März 1990, als Herr Kollege Rhinow zwei parlamentarische Initiativen mit den Titeln «Regierungsreform» und «Parlamentsreform» einreichte.

Im Nationalrat wurden die Themen der Vorstösse von Nationalrat Petitpierre auf die Traktandenliste gesetzt. Herr Rhinow verlangt in der Form der allgemeinen Anregung eine Reform des Parlamentes, welche sich auf dessen Funktionen, die Aufgaben der beiden Räte und ihre Zusammenarbeit sowie die Stellung des einzelnen Parlamentsmitgliedes erstreckt. Insbesondere seien zu prüfen und möglichst rasch zu realisieren:

1. Die Beschleunigung des Rechtsetzungsverfahrens. Hier werden als Beispiele u. a. genannt: die Straffung des Differenzbereinigungsverfahrens und die vermehrte Konzentration der Arbeit in ständigen Kommissionen.

2. Hier wird die effektivere Führung und Planung der Parlamentstätigkeit postuliert.

3. Als weiteres Anliegen wird eine verbesserte Mitwirkung des Parlamentes im Rahmen der Aussenpolitik genannt, z. B. durch Zuweisung erweiterter Kompetenzen. 4. In diesem Punkt wird eine weitere Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Parlamentsmitglieder angeregt, insbesondere mit Assistierenden und Sekretariatshilfen oder den entsprechenden Krediten.

5. Schliesslich will der Initiant die Möglichkeit schaffen, dass sich Bundesräte in den parlamentarischen Kommissionen und in den Räten von Chefbeamten begleiten und unter bestimmten Voraussetzungen auch vertreten lassen können.

Für einzelne weitere Punkte wird eine Prüfung verlangt. Sie erinnern sich: In der Folge wurde das Verfahren gemäss Artikel 21ter GVG in die Wege geleitet und das Geschäft einer Kommission zur Vorprüfung zugewiesen.

Am 6. September 1990 wurde der Initiant – selber Kommissionsmitglied – angehört. In der Folge erstattete die Kommission dem Rat ihren Bericht, der mit dem Antrag schloss:

«Die Kommission beantragt dem Ständerat einstimmig und ohne Enthaltungen, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben.»

Am 24. September 1990, vor einem Jahr also, wurden Bericht und Antrag im Ständerat in einer teilweise auch materiell antizipierten Diskussion behandelt. Im Anschluss daran beschloss der Ständerat einhellig, der parlamentarischen Initiative Folge zu leisten, sie also materiell zu behandeln. Damit wurde unsere Kommission beauftragt, gemäss Artikel 21quater Geschäftsverkehrsgesetz eine Vorlage auszuarbeiten.

Diese Vorlage hat Vorläufer. Der Initiant selber hat in der erwähnten Diskussion vom 24. September 1990 ausgeführt: «Die Zeit ist überreif, um eine echte Parlamentsreform in Angriff zu nehmen. Dabei müssen wir angesichts der vielen gedanklichen Vorarbeiten das parlamentarische 'Reformrad' nicht neu erfinden, sondern wir müssen den Mut haben, es zu bewegen, ja, in Fahrt zu bringen.» (AB 1990 S 662) In der Tat, das Geschäft, das wir heute materiell in einem ersten Abschnitt behandeln, hat viele Vorläufer, Väter, Mütter. Unser leider verstorbener Kollege Affolter hat darauf hingewiesen, dass kurz vor dieser neuen Runde der Parlamentsreform der ganze Komplex der Entschädigung inklusive Altersvorsorge sowie die Reorganisation der Parlamentsdienste untersucht und entschieden wurden.

Als Vorläufer *sui generis* und von Qualität möchte ich den über 200seitigen Schlussbericht der Studienkommission der eidgenössischen Räte «Zukunft des Parlamentes» vom 29. Juni 1978, genannt Bericht Akeret, erwähnen. In ihm ist vieles enthalten, was heute vorgeschlagen wird. *Nihil novi sub sole*, ist man geneigt zu sagen.

Radikaler waren die Vorstösse von Ständerat Binder, der insbesondere den Uebergang zu einem Berufsparlament einer Ueberprüfung unterziehen wollte, aber in diesem Rat keine Zustimmung fand. Schliesslich darf ich daran erinnern, dass Nationalratspräsident Bremi in seiner Ansprache nach seiner Wahl eine Parlamentsreform als sachlich und zeitlich vordringlich bezeichnet hat.

Ich habe darauf hingewiesen, dass die Herren Rhinow und Petitpierre zwei Traktanden auf den Tisch des Hauses legten: eine Parlamentsreform und eine Regierungsreform, und das in beiden Räten. Das führte dazu – übrigens eine Empfehlung

Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale

Intégration de la Suisse orientale dans le projet de la 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	1991
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.042
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	675-679
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 548

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.