

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 058 322 97 44
Fax 058 322 96 23
doc@parl.admin.ch

Verhandlungen

Délibérations

Deliberazioni

Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FABI (12.016)

Financement et aménagement de l'infrastructure
ferroviaire FAIF (12.016)

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria
FAIF (12.016)



VH 12.016

- mit Erlasstext
- avec texte de l'acte législatif
- contiene testo legislativo

Datum der Volksabstimmung
09.02.2014

Date de la votation populaire
09.02.2014

Weitere Informationen:
www.parlament.ch
unter Volksabstimmungen

Informations complémentaires :
www.parlement.ch
sous Votations populaires

Den Ratsmitgliedern steht in der **Pressedatenbank** der Parlamentsdienste eine ständig aktualisierte Auswahl von Artikeln zu den einzelnen Volksabstimmungen in einem separaten Ordner zur Verfügung.

Lors de chaque votation populaire, un dossier spécifique régulièrement mis à jour est à disposition des parlementaires dans **la banque de données «Presse»** des Services du Parlement.

Regelmässige Aktualisierungen der Presseschau werden im Extranet des Schweizer Parlaments **e-parl** publiziert.

Cette revue de presse est régulièrement actualisée dans l'extranet du Parlement suisse **e-parl**.

Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationsdienst
Kurt Zwimpfer
Tel. 058 / 322 93 91

Responsable de cette édition :

Services du Parlement
Service de documentation
Kurt Zwimpfer
Tél. 058/ 322 93 91

In Zusammenarbeit mit
Marina Scherz

Avec la collaboration de
Marina Scherz

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 058 / 322 97 44
Fax 058 / 322 96 23
doc@parl.admin.ch

S'obtient aux :

Services du Parlement
Service de documentation
3003 Berne
Tél. 058 / 322 97 44
Fax 031 / 322 96 23
doc@parl.admin.ch

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerliste - Liste des orateurs		III
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Résumé des délibérations		VI X
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Ständerat - Conseil des Etats	29.11.2012	1
	Ständerat - Conseil des Etats	03.12.2012	29
	Nationalrat - Conseil national	10.12.2012	38
	Nationalrat - Conseil national	04.06.2013	41
	Nationalrat - Conseil national	05.06.2013	56
	Ständerat - Conseil des Etats	13.06.2013	101
	Nationalrat - Conseil national	17.06.2013	111
5.	Schlussabstimmungen - Votations finales		
	Ständerat - Conseil des Etats	19.06.2013	115
	Nationalrat - Conseil national	20.06.2013	116
	Ständerat - Conseil des Etats	21.06.2013	117
	Nationalrat - Conseil national	21.06.2013	118
6.	Namentliche Abstimmungen - Votes nominatifs		119
7.1	Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»	21.06.2013	130
	Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»	21.06.2013	133
	Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»	21.06.2013	136

Am 1. 07. 2013 wurde die Volksinitiative zurückgezogen

L'initiative populaire a été retirée le 1er juillet 2013.

L'iniziativa popolare è stata ritirata il 1° luglio 2013.

7.2	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)	20.06.2013	139
	Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)	20.06.2013	142
	Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»)	20.06.2013	145
7.3	Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	21.03.2013	148
	Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire	21.03.2013	160
	Legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria	21.03.2013	172

Dieses Gesetz wird im Bundesblatt publiziert, wenn der Bundesbeschluss vom 20.06.2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen worden ist.

La présente loi est publiée dans la Feuille fédérale dès lors que l'arrêté fédéral du 20.06.2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire a été accepté par le peuple et les cantons.

Questa legge sarà pubblicata nel Foglio federale non appena il decreto federale del 20.06.2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria sarà stato approvato dal Popolo e dai Cantoni.

7.4	Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur	21.03.2013	184
	Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire	21.03.2013	187
	Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria	21.03.2013	190

Dieser Beschluss wird gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesblatt veröffentlicht.

Il est publié dans la Feuille fédérale en même temps que la loi du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Il Consiglio federale pubblica il presente decreto nel Foglio federale contemporaneamente alla legge federale del 21 giugno 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

7.5 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur	17.06.2013	193
Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire	17.06.2013	194
Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria	17.06.2013	195

Dieser Beschluss wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

Cet arrêté paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

Il decreto sarà pubblicato nel Foglio federale non appena la relativa base legale entrerà in vigore

1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

12.016 s Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI

Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) (BBI 2012 1577)

NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

29.11.2012 Ständerat. Beginn der Diskussion

03.12.2012 Ständerat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

03.12.2012 Ständerat. Die Behandlungsfrist der Volksinitiative wird um ein Jahr, d.h. bis am 6. März 2014 verlängert.

10.12.2012 Nationalrat. Die Behandlungsfrist der Volksinitiative wird um ein Jahr, d.h. bis am 6. März 2014 verlängert.

10.12.2012 Nationalrat Die Behandlungsfrist der Volksinitiative wird um ein Jahr, d.h. bis am 6. März 2014 verlängert.

04.06.2013 Nationalrat Beginn der Diskussion

05.06.2013 Nationalrat Zustimmung.

21.06.2013 Ständerat Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

21.06.2013 Nationalrat Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)

29.11.2012 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

04.06.2013 Nationalrat Beginn der Diskussion

05.06.2013 Nationalrat Abweichend.

13.06.2013 Ständerat Abweichend.

17.06.2013 Nationalrat Zustimmung.

19.06.2013 Ständerat Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

20.06.2013 Nationalrat Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

29.11.2012 Ständerat. Beginn der Diskussion

03.12.2012 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

04.06.2013 Nationalrat. Beginn der Diskussion

05.06.2013 Nationalrat. Abweichend.

13.06.2013 Ständerat. Abweichend.

17.06.2013 Nationalrat. Zustimmung.

21.06.2013 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

12.016 é Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF

Message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire "Pour les transports publics" et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF) (FF 2012 1371)

CN/CE Commission des transports et des télécommunications

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»

29.11.2012 Conseil des Etats. Début du traitement

03.12.2012 Conseil des Etats. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

03.12.2012 Conseil des Etats. Le délai imparti pour traiter l'initiative populaire est prorogé d'un an, soit jusqu'au 6 mars 2014.

10.12.2012 Conseil national. Le délai imparti pour traiter l'initiative populaire est prorogé d'un an, soit jusqu'au 6 mars 2014.

04.06.2013 Conseil national. Début du traitement

05.06.2013 Conseil national. Adhésion.

21.06.2013 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté au vote final.

21.06.2013 Conseil national. L'arrêté est adopté au vote final.

2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

29.11.2012 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

04.06.2013 Conseil national. Début du traitement

05.06.2013 Conseil national. Divergences.

13.06.2013 Conseil des Etats. Divergences.

17.06.2013 Conseil national. Adhésion.

19.06.2013 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté au vote final.

20.06.2013 Conseil national. L'arrêté est adopté au vote final.

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

29.11.2012 Conseil des Etats. Début du traitement

03.12.2012 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

04.06.2013 Conseil national. Début du traitement

05.06.2013 Conseil national. Divergences.

13.06.2013 Conseil des Etats. Divergences.

21.06.2013 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

03.12.2012 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

04.06.2013 Nationalrat. Beginn der Diskussion

05.06.2013 Nationalrat. Abweichend.

13.06.2013 Ständerat. Zustimmung.

21.06.2013 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

21.06.2013 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt

2025 der Eisenbahninfrastruktur

03.12.2012 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

04.06.2013 Nationalrat. Beginn der Diskussion

05.06.2013 Nationalrat. Abweichend.

13.06.2013 Ständerat. Abweichend.

17.06.2013 Nationalrat. Zustimmung.

17.06.2013 Conseil national. Adhésion.

21.06.2013 Conseil des Etats. La loi est adoptée au vote final.

21.06.2013 Conseil national. La loi est adoptée au vote final.

4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

03.12.2012 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

04.06.2013 Conseil national. Début du traitement

05.06.2013 Conseil national. Divergences.

13.06.2013 Conseil des Etats. Adhésion.

21.06.2013 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté au vote final.

21.06.2013 Conseil national. L'arrêté est adopté au vote final.

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

03.12.2012 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

04.06.2013 Conseil national. Début du traitement

05.06.2013 Conseil national. Divergences.

13.06.2013 Conseil des Etats. Divergences.

17.06.2013 Conseil national. Adhésion.

2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Aebischer Matthias (S, BE)	52
Allemann Evi (S, BE)	46
Amherd Viola (CE, VS)	49,67
Barthassat Luc (CE, GE)	90
Binder Max (V, ZH)	39,44,47,63,81,89
Birrer-Heimo Prisca (S, LU)	57
Böhni Thomas (GL, TG)	54
Büchel Ronald Rino (V, SG)	61,63
Bugnon André (V, VD)	59
Buttet Yannick (CE, VS)	58
Candinas Martin (CE, GR)	59,64,79,89,90
Fässler Daniel (CE, AI)	72
Favre Laurent (RL, NE)	52
Fehr Hans-Jürg (S, SH)	78,79,83
Fehr Jacqueline (S, ZH)	61
Feller Olivier (RL, VD)	56
Fischer Roland (GL, LU)	68
Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission	39,43,63,74,85,94,112
Français Olivier (RL, VD)	45,69,81,85,90
Friedl Claudia (S, SG)	53
Giezendanner Ulrich (V, AG)	49,83,90,91,115
Gilli Yvonne (G, SG)	80
Glättli Balthasar (G, ZH)	57
Graf-Litscher Edith (S, TG)	46,66,79,111
Grossen Jürg (GL, BE)	50,65,72,78,80,91
Gysi Barbara (S, SG)	60,79
Hadorn Philipp (S, SO)	54
Hardegger Thomas (S, ZH)	51,90
Heim Bea (S, SO)	56
Hodgers Antonio (G, GE)	48
Huber Gabi (RL, UR)	45,66,77,89
Hurter Thomas (V, SH)	66,73,78,83,111,113
Hutter Markus (RL, ZH)	83
Kiener Nellen Margret (S, BE)	57
Killer Hans (V, AG)	91
Landolt Martin (BD, GL)	49
Leuthard Doris, Bundesrätin	40,61,63,70,72,73,81,83,91,112

Masshardt Nadine (S, BE)	53
Nordmann Roger (S, VD) pour la Commission	39,41,44,73,84,85,93,112
Piller Carrard Valérie (S, FR)	58,79
Quadri Lorenzo (V, TI)	53,65,77,84,89
Regazzi Fabio (CE, TI)	88
Rime Jean-François (V, FR)	54
Rösti Albert (V, BE)	58
Rytz Regula (G, BE)	44,48,49,68,88,90,91
Schelbert Louis (G, LU)	51
Trede Aline (G, BE)	60,61
Wobmann Walter (V, SO)	69,72
Ständerat - Conseil des Etats	
Altherr Hans (RL, AR)	103
Berberat Didier (S, NE)	21,24,25
Bieri Peter (CE, ZG)	3,26,102,106
Diener Lenz Verena (GL, ZH)	33
Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG)	6,19,105
Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission	38
Engler Stefan (CE, GR)	14,23,28,33,101
Fetz Anita (S, BS)	107
Fournier Jean-René (CE, VS)	11
Freitag Pankraz (RL, GL)	12
Germann Hannes (V, SH)	105,107
Graber Konrad (CE, LU)	5
Hêche Claude (S, JU), pour la Commission	1,18,19,20,22,23,24,25,26,28,30, 31,33,34,36,37,100,101,103,104, 107,109
Hess Hans (RL, OW)	2
Imoberdorf René (CE, VS)	4,105
Janiak Claude (S, BL)	8,21,34,35,104
Jenny This (V, GL)	8,30,31
Keller-Sutter Karin (RL, SG)	13
Leuthard Doris, Bundesrätin	15,19,22,23,25,27,28,31,33,34,36, 107
Luginbühl Werner (BD, BE)	12
Minder Thomas (V, SH)	106
Niederberger Paul (CE, NW)	21,25
Rechsteiner Paul (S, SG)	7,102,105
Recordon Luc (G, VD)	24,25

Savary Géraldine (S, VD)	5,35
Schmid Martin (RL, GR)	20,23
Stadler Markus(GL, UR)	9,21,27,34,102
Theiler Georges (RL, LU)	10,35,102,107

3. Zusammenfassung der Verhandlungen

12.016 **Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**

Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) (BBI 2012 1577)

Am Ende der Sommersession 2013 verabschiedeten National- und Ständerat insgesamt fünf Teil-Vorlagen zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

Beide Räte nahmen den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (Vorlage 2) als direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ an, der Ständerat einstimmig, der Nationalrat mit 116 zu 33 Stimmen. Gleichzeitig empfahl das Parlament Volk und Ständen, die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ (Vorlage 1) abzulehnen.

Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde am 1. Juli 2013 zurückgezogen.

Ausgangslage

Die Vorlage des Bundesrates zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) soll die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig sichern. Parallel legt der Bundesrat in seiner Botschaft dem Parlament auch das Strategische Entwicklungsprogramm für die Bahninfrastruktur (STEP) sowie einen ersten konkreten Ausbauschnitt für den Zeithorizont 2025 vor und empfiehlt die Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" zur Ablehnung.

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur soll einfacher und übersichtlicher werden: die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau werden aus einem einzigen Fonds gedeckt, dem Bahninfrastruktur-Fonds (BIF). Die bestehende finanzielle Lücke, namentlich beim Substanzerhalt, soll mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten - Bund, Kantonen, Passagieren sowie Pendlerinnen und Pendlern – gedeckt werden.

Der Bundesrat schlägt eine Neuregelung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vor, welche den Mittelbedarf für den Bund bzw. den BIF um 200 Millionen Franken reduziert und die Ausgaben der Kantone zugunsten der Bahn entsprechend erhöht. Die vorgeschlagene Lösung sieht vor, dass die Kantone neu die sogenannten Publikumsanlagen in den Bahnhöfen finanzieren (z.B. Perrons, Treppen, Rampen, Über- oder Unterführungen). Im Gegenzug übernimmt der Bund die Finanzierung der Privatbahn-Infrastruktur mit Ausnahme der Publikumsanlagen.

Auf der Basis eines künftigen Bahn-Angebots legt der Bundesrat im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die Bahninfrastruktur fest. Dieses Programm umfasst Massnahmen und Bauprojekte unterschiedlicher Dringlichkeit. Künftig sollen dem Parlament in der Regel alle vier oder acht Jahre die weiteren Ausbauschnitte vorgelegt werden. Der erste Ausbauschnitt 2025 umfasst nach Vorschlag des Bundesrates Projekte im Umfang von 3.5 Milliarden Franken. Diese sollen parallel zu den Massnahmen im bereits früher beschlossenen 5,4-Milliarden-Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) realisiert werden. Die Bahnreisenden in der Schweiz erhalten dadurch ein besseres Angebot mit mehr Sitzplätzen, dichteren Fahrplänen und teilweise kürzeren Fahrzeiten, während für den Schienengüterverkehr die nötige Beförderungskapazität gesichert und die Transportqualität erhöht wird.

Mit FABI stellt der Bundesrat der Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" einen direkten Gegenentwurf gegenüber. Die Initiative sieht vor, Gelder aus der Mineralölsteuer, die heute dem Strassenverkehr zu Gute kommen, zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsverlagerung einzusetzen. (Quelle : Pressemitteilung des Bundesrates)

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

29.11.2012	SR	Beginn der Diskussion
03.12.2012	SR	Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
03.12.2012	SR	Die Behandlungsfrist der Volksinitiative wird um ein Jahr, d.h. bis am 6. März 2014 verlängert.
10.12.2012	NR	Die Behandlungsfrist der Volksinitiative wird um ein Jahr, d.h. bis am 6. März 2014 verlängert.
04.06.2013	NR	Beginn der Diskussion
05.06.2013	NR	Zustimmung.
21.06.2013	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.
21.06.2013	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

(Rückzug der Volksinitiative am 01.07.2013)

Vorlage 2

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)

29.11.2012	SR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
04.06.2013	NR	Beginn der Diskussion
05.06.2013	NR	Abweichend.
13.06.2013	SR	Abweichend.
17.06.2013	NR	Zustimmung.
19.06.2013	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.
20.06.2013	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Vorlage 3

Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

29.11.2012	SR	Beginn der Diskussion
03.12.2012	SR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
04.06.2013	NR	Beginn der Diskussion
05.06.2013	NR	Abweichend.
13.06.2013	SR	Abweichend.
17.06.2013	NR	Zustimmung.
21.06.2013	SR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.
21.06.2013	NR	Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Vorlage 4

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

03.12.2012	SR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
04.06.2013	NR	Beginn der Diskussion
05.06.2013	NR	Abweichend.
13.06.2013	SR	Zustimmung.
21.06.2013	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.
21.06.2013	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Vorlage 5

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

03.12.2012	SR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
04.06.2013	NR	Beginn der Diskussion
05.06.2013	NR	Abweichend.
13.06.2013	SR	Abweichend.
17.06.2013	NR	Zustimmung.

Das Parlament hatte unter dem Geschäftstitel *Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI (12.0016)* über fünf Vorlagen zu entscheiden. Vier davon wurden mit Schlussabstimmung verabschiedet.

Zur Abstimmung von Volk und Ständen vom 09.02.2014 gelangt als direkter Gegenvorschlag zur inzwischen zurückgezogenen Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ (Vorlage 1) die Verfassungsänderung „Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (Vorlage 2).

Das „Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (Vorlage 3) sowie der „Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur“ (Vorlage 4) unterstehen dem fakultativen Referendum. Die Referendumsfrist beginnt mit Veröffentlichung im Bundesblatt nach einer allfälligen Annahme des Gegenvorschlags (Vorlage 2) durch Volk und Stände. Der „Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur“ untersteht nicht dem Referendum und tritt zusammen mit den Vorlagen 2 bis 4 in Kraft. Er legt nach Beratung durch das Parlament einen Verpflichtungskredit von 6,4 Milliarden Franken (Vorschlag des Bundesrates: 3,5 Milliarden) fest.

Der **Ständerat** empfahl Volk und Ständen, die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ abzulehnen und trat einstimmig auf den direkten Gegenvorschlag (Vorlage 2) ein. Er stimmte der Einführung des neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu, welcher den befristeten Finöv-Fonds ablösen soll. Damit werden zum ersten Mal aus einem Gefäss, das nicht den jährlichen Budgetreduktionen untersteht, Unterhalt, Betrieb und Ausbauten finanziert. Der Fonds wird alimentiert aus Erträgen der LSVA, der Mineralölsteuer (befristet) und der Mehrwertsteuer. Zusätzlich wurden mit dem Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Vorlage 3) weitere Finanzierungsinstrumente beschlossen: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer aufgrund der Begrenzung des Pendlerabzugs, stärkere Nutzerfinanzierung durch die Bahnkunden sowie eine grössere Beteiligung der Kantone.

Auf Antrag der Kommission für Verkehrs- und Fernmeldewesen (KVF) stockte der Ständerat einen ersten Ausbauschritt bis 2025 auf und erhöhte das Volumen der ersten Phase von 3,5 Milliarden (wie vom Bundesrat vorgeschlagen) auf 6,4 Milliarden Franken. Zur Finanzierung der zusätzlichen Ausbauprojekte beschloss der Ständerat mit 36 zu einer Stimme, zwischen 2018 und 2030 die Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent zu erhöhen.

Im Ständerat wurde unter anderem moniert, der Bundesrat fokussiere bei den Ausbauprojekten zu sehr nur auf die Ost-West-Achse, bzw. das Mittelland und die Westschweiz. Nicht zuletzt um die Vorlage gesamtschweizerisch für eine kommende Volksabstimmung besser abzustützen wurden mit dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur (Vorlage 4) zusätzliche Ausbauprojekte mit einer besseren regionalen Ausgewogenheit beschlossen. Die Ausbauprojekte auf der Ost-Westachse und im Tessin nach Vorschlag des Bundesrates wurden durch Kapazitätsausbauten in den Kantonen Genf und Basel-Land sowie unter anderem auf der Strecke St.Gallen – Chur ergänzt.

Zudem schlug der Ständerat mit diesem Bundesbeschluss bereits weitere Pflöcke für den zweiten Ausbauschritt ein. Seiner Kommission folgend, verlangte er vom Bundesrat bis 2018 eine Botschaft zum zweiten Ausbauschritt 2030 vorzulegen. Darin sollen folgende Ausbauten enthalten sein: Kapazitätsausbau auf den Strecken Aarau-Zürich-Winterthur und Zürich-Zug-Luzern sowie Bahntechnik-Ausrüstung auf der Strecke Ferden-Mitholz im Lötschbergbasistunnel. Zudem soll der Bundesrat die Projektierung der Strecke Zürich-Winterthur (Brüttener Tunnel), den Zimmerbergtunnel (Thalwil-Zug) den Chestenbergertunnel (Aarau-Zürich) und den Tiefbahnhof Luzern an die Hand nehmen. Auch ein Einzelantrag zum zweiten Ausbauschritt 2030, welcher für den dritten Jura-Durchstich, für die Neubaustrecke am Axen und für die Strecke Lausanne-Bern Studien vorsieht, wurde vom Ständerat angenommen.

Der **Nationalrat** folgte bei den Entscheiden im Grossen und Ganzen der Linie des Ständerates. In der Eintretensdebatte wurde die Vorlage insgesamt von links bis rechts gelobt. Diskutiert wurde in erster Linie, woher die Mittel für den zusätzlichen Ausbau kommen sollen. Eintreten war denn auch bei den Vorlagen 2 bis 5 nicht bestritten, bei Vorlage 1 war Eintreten obligatorisch.

Zu Beginn verlangte eine bürgerliche Kommissionsminderheit Rückweisung der Vorlagen 2 bis 5 an den Bundesrat mit der Forderung, gleichzeitig einen Fonds für die Strasseninfrastruktur und damit eine vergleichbare Lösung wie für die Schiene zu präsentieren. Nach der Eintretensdebatte und dem Hinweis von Bundesrätin Doris Leuthard, dass die Vorarbeiten für einen Strasseninfrastrukturfonds schon weit fortgeschritten seien, wurde der Rückweisungsantrag zurückgezogen.

Der Nationalrat stimmte dem vom Ständerat erweiterten Ausbau der Bahn bis 2025 und den entsprechenden aufgestockten Mitteln von 6,4 Milliarden mit grossen Mehrheiten zu, ebenfalls der zusätzlichen Finanzierung mit einer temporären Erhöhung der Mehrwertsteuer von 2018 bis 2030 um 0,1 Prozent. In den GesamtAbstimmungen wurden die Vorlage 2 von drei Vierteln, die Vorlagen 3 bis 5 von der Hälfte der SVP-Fraktion abgelehnt.

Wie bereits im Ständerat war auch im Nationalrat die vorgesehene Begrenzung des Fahrtkostenabzugs für Pendler auf 3000 Franken bei der direkten Bundessteuer Anlass zu grösserer Diskussion. Diese Massnahme soll zusätzlich 200 Millionen Franken pro Jahr einbringen. Anträge, den Pendlerabzug ganz abzuschaffen bzw. im bisherigen Rahmen zu belassen, wurden abgelehnt.

Ein Antrag von Thomas Hurter (V, SH) auf Ausbau der Linie Schaffhausen-Basel wurde vom Nationalrat angenommen. Mit 100 Millionen Franken sollte die sogenannte Hochrheinbahn von Basel bis Schaffhausen auf mehrheitlich deutschem Gebiet elektrifiziert werden. Im Ständerat war dieses Vorhaben anschliessend aussichtslos und wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Weiterer Diskussionspunkt war im Nationalrat, wie die Kantone an der künftigen Infrastrukturfinanzierung beteiligt werden sollen. Der Bundesrat wollte Publikumsanlagen von den Kantonen finanzieren lassen. Dabei hätte jeder Kanton die Anlagen auf seinem Gebiet bezahlt. Der Nationalrat beschloss jedoch, den kantonalen Beitrag an die Infrastruktur pauschal auf jährlich 500 Millionen Franken festzulegen. Der Ständerat folgte diesem Entscheid. Aufgeteilt werden die Kosten nach einem von den Kantonen ausgearbeiteten Verteilschlüssel, der sich am Verkehrsangebot orientiert.

In den **Schlussabstimmungen** wurde der Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» (Vorlage 1) im Nationalrat mit wenigen Gegenstimmen und im Ständerat einstimmig angenommen. Damit wurde Volk und Ständen empfohlen, die Initiative abzulehnen.

Der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr») (Vorlage 2) wurde im Ständerat einstimmig und im Nationalrat mit 116 zu 33 Stimmen angenommen. Drei Viertel der Mitglieder der SVP-Fraktion stimmten Nein.

Das Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Vorlage 3) wurde im Ständerat einstimmig und im Nationalrat mit 144 zu 40 Stimmen angenommen. Drei Viertel der SVP-Fraktion sowie 3 Mitglieder der radikalliberalen Fraktion stimmten Nein.

Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur wurde im Ständerat einstimmig und im Nationalrat mit 152 zu 34 Stimmen angenommen. Die SVP-Fraktion sagte im Verhältnis 3 zu 2 Nein.

3. Résumé des délibérations

12.016 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF

Message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire "Pour les transports publics" et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF) (FF 2012 1371)

À la fin de la session d'été 2013, le Conseil national et le Conseil des États ont adopté cinq projets relatifs au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

L'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (projet 2) – qui constitue un contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics » – a été adopté à l'unanimité par le Conseil des États et par 116 voix contre 33 par le Conseil national. Dans le même temps, le Parlement a recommandé au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative populaire « Pour les transports publics » (projet 1).

L'initiative populaire « Pour les transports publics » a été retirée le 1^{er} juillet 2013

Situation initiale

Financement et aménagement à long terme de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) assurés

Le Conseil fédéral a soumis au Parlement le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui vise à assurer le financement à long terme de cette infrastructure. Parallèlement, dans son message au Parlement, le Conseil fédéral fixe aussi le programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ainsi qu'une première étape d'aménagement pour l'horizon 2025. Il concrétise dans le projet les valeurs de référence qu'il a décidées en novembre 2011 et recommande de rejeter l'initiative populaire " Pour les transports publics ".

Le financement de l'infrastructure ferroviaire doit être plus simple et plus clair : les coûts de maintien de l'appareil de production, de l'exploitation et de l'aménagement seront couverts à l'avenir par un fonds unique, le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF. La lacune actuelle de financement des coûts de maintien de l'appareil de production sera couverte par des contributions supplémentaires de tous les participants : Confédération, cantons, passagers et pendulaires.

Le Conseil fédéral a décidé la forme de la contribution cantonale de 200 millions de francs, dont l'agencement était encore à définir en novembre 2011. Il propose une nouvelle réglementation de la répartition des tâches entre Confédération et cantons, qui réduit le besoin de fonds pour la Confédération, respectivement pour le FIF, de 200 millions et accroît de la même somme les dépenses des cantons en faveur du rail. La solution proposée prévoit que les cantons financent désormais les installations d'accueil dans les gares (par ex. les quais, les escaliers, les rampes, les passages supérieurs ou inférieurs). En contrepartie, la Confédération prendra en charge le financement des infrastructures des chemins de fer privés à l'exception des dites installations d'accueil. Sur la base d'une future offre ferroviaire, le Conseil fédéral définit l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES). Ce programme comprend des mesures et des projets de construction dont l'urgence est variable. Désormais, le Parlement se verra soumettre les étapes d'aménagement successives tous les quatre à huit ans. La première étape d'aménagement 2025 comprend des projets d'une valeur totale de 3,5 milliards de francs, à réaliser parallèlement aux mesures du programme ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire) décidé précédemment, de 5,4 milliards. Les clients du rail en Suisse profiteront de ce fait d'une meilleure offre de prestations avec davantage de places assises, d'horaires plus étoffés et de certains gains de temps de parcours, alors que pour le fret ferroviaire, la capacité nécessaire sera assurée et la qualité augmentée.

FAIF est un contre-projet direct à l'initiative populaire " Pour les transports publics ". L'initiative prévoit d'employer des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, qui sont aujourd'hui versées au trafic routier, en faveur des transports publics et du report modal, ce qui remettrait en question le futur financement de l'infrastructure routière. C'est pourquoi le Conseil fédéral rejette l'initiative et règle avec FAIF le futur financement de l'infrastructure ferroviaire sans priver davantage la route de ses ressources. (Source : Communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.01.2012)

Délibérations

Projet 1

Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»

29.11.2012	CE	Début du traitement
03.12.2012	CE	Décision conforme au projet du Conseil fédéral.
03.12.2012	CE	Le délai imparti pour traiter l'initiative populaire est prorogé d'un an, soit jusqu'au 6 mars 2014.
10.12.2012	CN	Le délai imparti pour traiter l'initiative populaire est prorogé d'un an, soit jusqu'au 6 mars 2014.
04.06.2013	CN	Début du traitement
05.06.2013	CN	Adhésion.
21.06.2013	CE	L'arrêté est adopté au vote final.
21.06.2013	CN	L'arrêté est adopté au vote final.

Projet 2

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

29.11.2012	CE	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
04.06.2013	CN	Début du traitement
05.06.2013	CN	Divergences.
13.06.2013	CE	Divergences.
17.06.2013	CN	Adhésion.
19.06.2013	CE	L'arrêté est adopté au vote final.
20.06.2013	CN	L'arrêté est adopté au vote final.

Projet 3

Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

29.11.2012	CE	Début du traitement
03.12.2012	CE	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
04.06.2013	CN	Début du traitement
05.06.2013	CN	Divergences.
13.06.2013	CE	Divergences.
17.06.2013	CN	Adhésion.
21.06.2013	CE	La loi est adoptée au vote final.
21.06.2013	CN	La loi est adoptée au vote final.

Projet 4

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

03.12.2012	CE	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
04.06.2013	CN	Début du traitement
05.06.2013	CN	Divergences.
13.06.2013	CE	Adhésion.
21.06.2013	CE	L'arrêté est adopté au vote final.
21.06.2013	CN	L'arrêté est adopté au vote final.

Projet 5

Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

03.12.2012	CE	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
04.06.2013	CN	Début du traitement
05.06.2013	CN	Divergences.
13.06.2013	CE	Divergences.
17.06.2013	CN	Adhésion.

Dans le cadre de l'examen de l'objet 12.016, le Parlement a dû se prononcer sur cinq projets. Quatre d'entre eux ont été adoptés au vote final.

L'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (projet 2), qui constitue le contre-projet indirect à l'initiative populaire « Pour les transports publics » (projet 1) – laquelle a été retirée entre-temps – sera soumis au vote du peuple et des cantons le 9 février 2014.

La loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (projet 3) ainsi que l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire (projet 4) sont sujets au référendum. Le délai référendaire débutera avec la publication des projets en question dans la Feuille fédérale, après une éventuelle acceptation du contre-projet (projet 2) par le peuple et les cantons. L'arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire n'est pas sujet au référendum et entrera en vigueur avec les projets 2, 3 et 4. Cet arrêté fixe, après examen par le Parlement, un crédit d'engagement de 6,4 milliards de francs (proposition du Conseil fédéral : 3,5 milliards).

Le **Conseil des États** a recommandé au peuple et aux cantons le rejet de l'initiative populaire « Pour les transports publics » et est entré en matière à l'unanimité sur le contre-projet direct (projet 2). Il a approuvé le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), lequel doit remplacer le fonds FTP, qui est limité dans le temps. Ainsi, pour la première fois, l'entretien, l'exploitation et l'extension seront financés par un instrument non soumis aux réductions de budget annuelles. Ce fonds sera financé par des versements issus de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), de l'impôt sur les huiles minérales (temporairement) et de la TVA. En outre, la loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire prévoit que le FIF sera aussi alimenté par les recettes supplémentaires de l'impôt fédéral direct résultant de la limitation de la déduction fiscale accordée aux pendulaires, par un financement accru par les usagers ainsi que par une participation financière plus élevée de la part des cantons.

Sur proposition de la Commission des transports et des télécommunications (CTT), le Conseil des États a décidé de prévoir une première phase d'aménagement 2025 plus ambitieuse que ce qu'avait proposé le Conseil fédéral et d'augmenter le crédit correspondant en le portant de 3,5 (montant proposé par le Conseil fédéral) à 6,4 milliards de francs. Pour financer ces projets supplémentaires, le conseil a opté, par 36 voix contre 1, pour un relèvement du taux de TVA de 0,1 point de pourcentage de 2018 à fin 2030.

Concernant les projets d'aménagement, le Conseil des États a, entre autres, critiqué le fait que le Conseil fédéral se focalisait trop sur l'axe est-ouest, à savoir sur le Plateau et la Suisse romande. Afin de donner une meilleure chance au projet d'être accepté en votation populaire, l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire (projet 4) prévoit une meilleure répartition régionale des projets d'aménagement supplémentaires. Sur proposition du Conseil fédéral, les projets d'aménagement de l'axe est-ouest et du Tessin seront complétés par des extensions de capacité dans les cantons de Genève et de Bâle-Campagne ainsi que sur le tronçon Saint-Gall – Coire.

Par ailleurs, avec cet arrêté fédéral, le Conseil des États a déjà posé les prochains jalons de la seconde étape d'aménagement.

A l'instar de sa commission, le Conseil des États a demandé au Conseil fédéral de présenter, d'ici à 2018, un message sur la seconde étape d'aménagement 2030, qui prévoira, entre autres, l'extension de capacité des tronçons Aarau – Zurich – Winterthour et Zurich – Zoug – Lucerne ainsi que l'équipement de technique ferroviaire sur le tronçon Ferden – Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg. En outre, le Conseil fédéral devra prendre en main l'étude des projets du tronçon Zurich – Winterthour (tunnel de Brütten), du tunnel de base du Zimmerberg (Thalwil – Zoug), du tunnel du Chestenberg (Aarau – Zurich) et de la gare souterraine de Lucerne. Le Conseil des États a également adopté une proposition individuelle pour la seconde étape d'aménagement 2030, laquelle prévoit une troisième traversée du Jura, l'aménagement du nouveau tronçon de l'Axen et des améliorations sur le tronçon Lausanne – Berne.

Le **Conseil national** s'est globalement rallié aux décisions du Conseil des États. Au cours du débat d'entrée en matière, le projet dans son ensemble a été plébiscité à gauche comme à droite. La discussion a porté avant tout sur l'origine des moyens financiers relatifs aux développements supplémentaires. L'entrée en matière sur les projets 2 à 5 n'a pas été contestée. Pour le projet 1, l'entrée en matière était acquise de plein droit.

Au début, une minorité bourgeoise de la commission a demandé le renvoi des projets 2 à 5 au Conseil fédéral, exigeant que ce dernier présente dans le même temps un fonds pour l'infrastructure routière et de fait, une solution comparable à celle mise en place pour le rail. À l'issue du débat d'entrée en matière et après que la conseillère fédérale Doris Leuthard a précisé que les travaux préparatoires sur les infrastructures routières étaient déjà bien avancés, la proposition de renvoi a été retirée.

Le Conseil national a approuvé, à une large majorité, la décision du Conseil des États concernant un développement élargi du rail à l'horizon 2025 et l'augmentation des moyens s'y rapportant (6,4 milliards de francs) ainsi que son financement complémentaire via une augmentation temporaire de la TVA de 0,1% de 2018 à 2030 inclus. Au vote sur l'ensemble, les trois quarts du groupe UDC ont refusé le projet 2 tandis que la moitié du même groupe a refusé les projets 3 à 5.

Comme au Conseil des États, le plafonnement à 3000 francs de la déduction des frais de transports des pendulaires dans le calcul de l'impôt fédéral direct a donné lieu à des débats nourris au Conseil

national. Cette mesure devrait rapporter 200 millions de francs par an. Les propositions qui visaient à supprimer purement et simplement cette déduction ou à la conserver telle quelle, ont été rejetées.

Une proposition de Thomas Hurter (V, SH) relative au développement de la ligne Schaffhouse – Bâle a été adoptée par le Conseil national : une enveloppe de 100 millions de francs devrait permettre l'électrification de la ligne du Rhin supérieur, située en majorité sur le territoire allemand. Ce projet n'a toutefois pas passé la rampe du Conseil des États, qui l'a rejeté à une large majorité.

Le mode de participation financière des cantons aux futures infrastructures a également été évoqué au Conseil national. Le Conseil fédéral souhaitait que les cantons financent les installations d'accueil (quais, escaliers, etc.) situés sur leur territoire. Le Conseil national, suivi par le Conseil des États, a cependant décidé de fixer un plafond de 500 millions de francs par an aux contributions cantonales ; le montant que chaque canton devra prendre en charge sera calculé au prorata de l'offre de transport selon une clé de répartition définie par les cantons.

Lors des **votes finaux**, l'arrêté fédéral concernant l'initiative « Pour les transports publics » (projet 1) a été adopté à une large majorité par le Conseil national et à l'unanimité par le Conseil des États. C'est pourquoi il a été recommandé au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

L'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics » ; projet 2) a été adopté à l'unanimité par le Conseil des États et par 116 voix contre 33 par le Conseil national (les trois quarts des membres du groupe UDC ont voté contre).

La loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (projet 3) a été adoptée à l'unanimité par le Conseil des États et par 144 voix contre 40 par le Conseil national (les trois quarts du groupe UDC ainsi que 3 membres du groupe libéral-radical ont voté contre).

L'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire a été adopté à l'unanimité par le Conseil des États et par 152 voix contre 34 par le Conseil national (60% de l'UDC a voté contre).

Vierte Sitzung – Quatrième séance

Donnerstag, 29. November 2012

Jeudi, 29 novembre 2012

08.15 h

12.016

Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Initiative populaire «pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Wir führen eine gemeinsame Eintretensdebatte über die fünf Vorlagen durch.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Depuis le début des années 1990, notre pays mène une politique des transports cohérente et durable. Cette politique portée par le peuple a notamment permis de réaliser des projets comme Rail 2000, les nouvelles transversales alpines (NLFA), le raccordement au réseau européen à grande vitesse ou encore l'aménagement du trafic d'agglomération.

Aujourd'hui, avec le dossier du financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), notre Parlement est sans aucun doute appelé à prendre la décision la plus importante depuis l'arrêt sur le financement des projets d'infrastructure des transports publics, voté par le Parlement et approuvé par le peuple en novembre 1998.

Si les transports publics ont gagné en attrait, la forte croissance de la demande s'est accompagnée d'une augmentation importante des coûts d'exploitation et de maintenance. Aujourd'hui déjà, les ressources disponibles ne suffisent plus à l'entretien ni au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire des CFF et des chemins de fer privés. La demande va continuer à progresser, poussant l'infrastructure ferroviaire à ses limites de capacité.

Les prévisions annoncent une nouvelle augmentation d'environ 60 pour cent du transport des voyageurs et d'environ 70 pour cent du trafic des marchandises d'ici à 2030. Les besoins supplémentaires pour assurer l'entretien et le renouvellement sont estimés à quelque 500 millions de francs par année.

Si la réalisation du projet de développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB a permis depuis 2009 de faire un premier pas dans la bonne direction, il faut compléter la réflexion et les mesures relatives à l'aménagement futur de notre réseau ferroviaire et trouver des moyens financiers supplémentaires si l'on souhaite relever ce défi de mobilité publique.

A cet égard, l'initiative populaire «pour les transports publics», portée par une large coalition d'associations et de partis politiques, remise le 6 septembre 2010 avec 140 000 signatures, a en quelque sorte joué un rôle d'aiguillon dans

la présente réflexion sur l'avenir de l'infrastructure ferroviaire. Toutefois, si le Conseil fédéral approuve l'objectif d'un financement sûr, contenu dans l'initiative, il rejette la méthode proposée et lui oppose un contre-projet direct, le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Pour le Conseil fédéral, le financement de l'exploitation et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire doit certes être assuré par un nouveau système financier, mais avec pour élément central un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire à durée indéterminée, le FIF, en lieu et place de l'actuel fonds qui, lui, est limité dans le temps.

Dans le cadre de son message, le Conseil fédéral propose également, je dirai même, aussi et surtout, un programme de développement stratégique à long terme de l'infrastructure ferroviaire et propose une première étape d'aménagement 2025. Les investissements de 3,5 milliards de francs visent principalement:

- à porter l'accent sur la capacité, et ainsi éliminer les principaux goulets d'étranglement;
- à améliorer la desserte au sein des espaces métropolitains tout comme l'accessibilité des régions de montagne;
- à renforcer le raccordement des réseaux de ville;
- ou encore à améliorer les conditions de production du trafic intérieur de marchandises.

Lors de la présentation de cet objet devant la commission le 2 février 2012, nous avons notamment pris acte que toutes les régions de notre pays, ainsi que la plupart des acteurs consultés, appellent de leurs vœux le développement de l'infrastructure ferroviaire. Sur le principe, ils soutiennent dans une large majorité les grandes lignes du projet du Conseil fédéral.

Néanmoins, de nombreux acteurs ont réclamé une extension de la première étape d'aménagement 2025 à 6 milliards de francs, des sources de financement supplémentaires et une meilleure répartition régionale des projets. Plusieurs cantons mentionnent d'ailleurs précisément des projets qui, de leur point de vue, sont plus urgents que ceux retenus par le Conseil fédéral.

Face aux enjeux et à la complexité du dossier, la commission s'est dotée des moyens nécessaires à une prise de décision fondée solide et qui se veut rassembleuse. Concrètement, la commission a mis l'accent sur trois démarches.

1. Elle a tout d'abord procédé à deux séries d'auditions. Lors de la première, elle a entendu des représentants de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, de l'Association transports et environnement, de l'Union des villes suisses, de l'Association des communes suisses, d'Economiesuisse, du Syndicat du personnel des transports, des associations de consommateurs, des associations d'usagers des transports, des CFF et de l'Union des transports publics. Lors de la deuxième, elle a encore entendu les représentants des conférences régionales des directeurs et directrices des transports publics, afin de mieux cerner les attentes des régions.

2. La commission a sollicité des informations complémentaires auprès de l'Office fédéral des transports. Ces demandes de renseignements se sont matérialisées sous la forme de douze rapports complémentaires sommaires. Elle a ainsi obtenu des précisions notamment sur la justification du choix des projets jugés prioritaires, ainsi que sur les incidences dans le choix de tel ou tel mécanisme de financement. Je dois ici relever qu'à chaque demande formulée par la commission, l'Office fédéral des transports a su faire diligence en livrant rapidement les compléments d'information requis sous la forme de rapports d'excellente qualité.

3. Et même si cela peut paraître banal, je veux encore souligner que nous avons souhaité une large discussion sur l'ensemble des points sensibles de ce dossier. Pour cela, nous nous sommes donné le temps nécessaire. C'est la raison pour laquelle nos travaux se sont étendus entre février et novembre de cette année. Aujourd'hui, je crois pouvoir dire que le temps consacré à l'examen du dossier FAIF était un bon investissement qui nous permet de vous présenter, à mes yeux et à ceux de la commission, un bon projet.

Permettez-moi donc de profiter de l'entrée en matière pour revenir sur quelques-unes des décisions prises par la commission. La commission rejette l'initiative populaire et souhaite qu'elle soit soumise au peuple, assortie du contre-projet du Conseil fédéral. A l'instar du Conseil fédéral, nous estimons que la solution proposée par les initiants, à savoir l'affectation aux transports publics de la moitié des ressources consacrées jusqu'ici au trafic routier, est problématique et cela à deux titres au moins: d'une part, une telle répartition priverait la route d'une partie des moyens indispensables au maintien d'un réseau routier performant dont notre pays a besoin et qui, soit dit en passant, profite également aux transports publics; d'autre part, il n'est pas souhaitable que le financement du rail soit à ce point dépendant des recettes sur les carburants, ces derniers pouvant fluctuer, voire même diminuer si le parc automobile devait progressivement privilégier d'autres types de véhicules, véhicules électriques par exemple.

Dès lors, la commission privilégie le contre-projet. Ce dernier propose en effet une vision, à savoir à la fois une solution durable pour le financement ainsi qu'une stratégie à long terme de développement du réseau. S'agissant du financement, il reprend pour l'essentiel le mécanisme du fonds FTP, qui a fait ses preuves mais qui doit être remplacé, puisque limité dans le temps.

Ces ressources sont par ailleurs adaptées en fonction des besoins, qui sont actuellement, comme je le rappelais il y a quelques instants, très importants. De plus, le développement par étapes soumises régulièrement à l'approbation du Parlement offre la possibilité d'adapter les priorités en fonction de l'évolution de la demande et de l'évolution des ressources disponibles dans les fonds.

Cela étant, la commission propose de soutenir une première étape d'aménagement plus ambitieuse que celle retenue par notre gouvernement. La commission reprend à son compte pour l'essentiel l'étape d'aménagement 2025 plus complète présentée au point 6.4.1.2.4 du message. Tout en relevant les avantages de cette variante, le Conseil fédéral a estimé que les moyens disponibles ne permettraient pas de retenir cette variante. Compte tenu de l'ampleur des besoins, notre commission a estimé nécessaire de privilégier ce paquet plus complet et d'en assurer le financement par une ressource complémentaire, sous la forme d'un pour mille de TVA.

En dépit de ce choix, toutes les régions, et c'est le cas de la mienne, ne bénéficient pas dans une même proportion de cette première étape d'aménagement, et je comprends leur impatience. C'est pourquoi notre commission a souhaité prendre des engagements forts dans la perspective de la deuxième étape du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, le STEP, celle qui couvrira la période 2025 à 2030. Par ailleurs, notre projet prend en compte la volonté exprimée des cantons d'être plus étroitement associés aux étapes d'aménagement suivantes. A leur demande également, notre commission est d'avis que le financement préalable peut être appliqué pour les projets dont la planification a été décidée et non seulement pour les projets dont la réalisation est acquise.

S'agissant des coûts, le modèle que la commission vous soumet entraînerait des dépenses de 6,4 milliards de francs. Nous proposons de financer le surcoût par rapport au projet du Conseil fédéral au moyen d'un relèvement temporaire de la TVA. Le taux devrait ainsi être augmenté de 1 pour mille de 2018, au terme de la période de financement additionnel de l'AI, jusqu'à 2030. A cette date, le remboursement des avances aura atteint son terme et les liquidités seront à nouveau entièrement disponibles pour le financement des infrastructures. En outre, le plafonnement de la déduction fiscale des frais de déplacement permettra d'augmenter les ressources du fonds de 200 millions de francs par année.

Pour ce qui est de la participation financière des cantons, la commission a adhéré au projet du Conseil fédéral selon lequel la Confédération prendra désormais en charge la part principale du financement de l'infrastructure. Les cantons seront ainsi libérés de la prise en charge d'un montant d'en-

viron 300 millions de francs par année. En contrepartie, les cantons prendront en charge la part principale du financement des installations d'accueil, par exemple les quais et leurs différents aménagements pour les piétons, ceci à hauteur d'un montant de 500 millions de francs. Au final, la facture supplémentaire pour les cantons s'élèvera donc à 200 millions de francs. La discussion par article nous permettra de revenir plus longuement sur cette décision puisqu'une proposition de minorité a été déposée.

Enfin, la commission vous invite à soutenir une série de propositions afin de favoriser le transfert du trafic marchandises sur l'ensemble du territoire national et de mieux prendre en compte les intérêts du fret ferroviaire.

Pour clore ces propos préliminaires, voici encore trois réflexions soumises à votre appréciation.

Nous avons besoin de mettre en place un financement sûr et durable de l'entretien et du développement de notre réseau ferroviaire. La commission a posé les bases d'un tel financement. Nous avons besoin d'une vision à long terme – c'est le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire; en allemand le «Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur» – et d'une réalisation par étapes. C'est pourquoi la commission vous propose d'approuver non seulement la réalisation de la première étape entre 2018 et 2025, mais également le balisage concret de la deuxième étape à réaliser entre 2025 et 2030, ceci afin d'instaurer dans ce dossier du transport ferroviaire une relation de confiance avec les régions dont les projets importants ne peuvent être pris en compte dans le cadre de la première étape.

Enfin, nous devons donner un signal fort, faire une démonstration d'unité de façon à aborder la votation populaire avec un projet bénéficiant d'une forte assise politique. En prenant la plupart de ses décisions à l'unanimité, la commission a fait le premier pas à cet égard et elle vous engage à en faire de même, et je vous en remercie par avance.

Aussi, la commission vous propose, à l'unanimité, d'entrer en matière sur tous les projets d'acte du Conseil fédéral, y compris sur le contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics».

Avant de conclure mon rapport, je tiens à remercier Madame la conseillère fédérale Leuthard, Messieurs Füglistaller et Eder, directeur et vice-directeur de l'Office fédéral des transports, ainsi que l'ensemble des collaboratrices et des collaborateurs de l'administration fédérale, qui nous ont permis de traiter cet objet dans les meilleures conditions. J'exprime également, et cela me paraît très important, mes remerciements et ma reconnaissance aux membres de la commission pour l'état d'esprit constructif et l'ambiance de travail qui ont régné lors de l'examen de cet objet.

Hess Hans (RL, OW): Ich glaube, wir sind uns in diesem Saal grossmehrheitlich einig, dass der Verkehr einen sehr wichtigen Beitrag zur Landesversorgung leistet. Er ist unsere eigentliche Lebensader; auf ihr gelangen Pendlerinnen und Pendler zu ihren Wohn- und Arbeitsplätzen, Güter zu ihren Verarbeitungs- oder Verkaufsstätten und Touristinnen und Touristen zu ihren Reisezielen. Der Verkehr trägt massgeblich zum Wohlstand unseres Landes bei.

Mit der Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes bewahren wir Standortvorteile für unsere Bevölkerung und unsere Wirtschaft. Strassenseitig haben wir mit dem Infrastrukturfonds im Jahr 2006 die Voraussetzungen für leistungsfähige Infrastrukturen geschaffen, indem wir einen Gesamtkredit von rund 20 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Unser Verkehrsnetz braucht beides: Leistungsfähigkeit auf der Strasse und auf der Schiene. Beide Verkehrsträger haben ihre Vor- und Nachteile; das wissen wir. Mit beiden Verkehrsträgern wird die Grundversorgung gewährleistet, die für den Wohlstand unseres Landes ausschlaggebend ist. Beide Verkehrsträger haben ihre Berechtigung, sie dürfen deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Es ist deshalb folgerichtig, dass der Volksinitiative des VCS (Verkehrsclub der Schweiz) ein direkter Gegenvorschlag gegenübergestellt wird. Die VCS-Initiative geht eindeutig zu

weit. Eine derartige Umlagerung der Mineralölsteuer ist untauglich und für uns unannehmbar. Der Gegenvorschlag des Bundesrates geht ganz eindeutig in die richtige Richtung. Es braucht einen kohärenten Ansatz, auch für die Schweizer Bahninfrastruktur, in dem die Finanzierung ein zentrales Element darstellt. Einmalige und laufende Kosten müssen gedeckt sein. Der Grundsatz der Nutzerfinanzierung muss noch viel stärker verfolgt werden. Ebenso braucht es eine langfristige und nachhaltige Finanzierung des Bahnnetzes, das heisst, es sind angemessene und ausreichende Investitionen zu tätigen, welche nicht zuletzt auch für die Erschliessung der Randregionen und Feriendestinationen von grosser Bedeutung sind.

Ich bin überzeugt, dass die langfristige Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine neue und gesunde Basis gestellt werden muss. Der zeitlich unbefristete Bahninfrastrukturfonds ist eine zukunftsfähige Lösung für den weiteren Ausbau und den Unterhalt des Schweizer Bahnnetzes; es ist ein Fonds, der die Gesamtkosten der Bahninfrastruktur berücksichtigt und sich nicht verschuldet. Genau diese Verschuldung des auslaufenden FinöV-Fonds ist leider noch eine erhebliche Altlast, die der neue Bahninfrastrukturfonds nicht zu verantworten, aber dennoch zu übernehmen hat.

Die früheren finanziellen Engpässe sind verantwortlich dafür, dass die vorgesehenen Ausbauschritte 2025 und 2030 des Bundesrates nicht alle Regionen der Schweiz berücksichtigen. Nach intensiven Diskussionen – der Präsident unserer Kommission hat das bereits gesagt – haben wir uns in der Kommission deshalb ohne Gegenstimmen entschieden, unserem Rat eine grössere erste Ausbaustufe inklusive zweckgebundener Projektierungskredite für die zweite Etappe vorzuschlagen. Dieser Vorschlag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bedingt eine befristete Verlängerung der Erhöhung der Mehrwertsteuer von einem Promille, und zwar bis ins Jahr 2030. Ich glaube, es gibt niemanden in diesem Saal, der da gerne zustimmt. Aber es scheint einfach so zu sein, dass es nicht anders geht. Ich glaube, in diesem Falle ist die Verlängerung gerechtfertigt. Ohne diese Lösung ist es leider unmöglich, die dringlichsten Schlüsselprojekte in allen Landesteilen – von Genf über Basel, die Zentralschweiz bis nach Rorschach und Chur – rechtzeitig zu realisieren; ohne diese Erweiterung können wir die angesprochene Leistungsfähigkeit und Versorgungssicherheit nicht garantieren. Wir würden schweizweit Standortvorteile einbüssen. Schliesslich würden wir ohne das zusätzliche Engagement des Bundes leider kaum eine Vorlage haben, welche in einer Volksabstimmung mehrheitsfähig wäre.

Bitte beachten Sie, dass sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen trotz des grösseren Ausbausvolumens auf das absolute Minimum schweizweiter Angebotsverbesserungen für die ersten fünfzehn Jahre einigen musste. Die Wunschliste ist bekanntlich lang. Vielerorts haben wir gravierende Schienenengpässe, welche längst hätten behoben werden müssen. Das haben auch die Kantone verstanden und sich in einem grossen Kraftakt auf wenige, zentrale Schlüsselprojekte verständigt. Die Kantone leisten mit der Übernahme der Finanzierung der Publikumsanlagen ihren zusätzlichen Beitrag.

Zusammen mit Kosten-Nutzen-Überlegungen und der Einnahme einer Gesamtperspektive für das Schweizer Bahnnetz hat die Kommission das vorgesehene Programm des Bundesrates nochmals sinnvoll austariert ergänzt. In diesem Sinn bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten sowie den Anträgen unserer Kommission zu folgen.

Bieri Peter (CE, ZG): Unser Kommissionspräsident hat die Ausgangslage auf sorgfältige und umsichtige Art dargestellt, wie er übrigens auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in diesem schwierigen Thema auf eine vorbildliche Art geführt hat – das möchte ich hier doch auch zu Protokoll geben. Mitunter haben wir es seiner guten Führung zu verdanken, dass wir schlussendlich zu Ergebnissen gelangt sind, die praktisch von allen mitgetragen werden konnten. Das ist bei dieser schwierigen Übungsanlage positiv anzuer-

kennen. Ich will nicht Dinge wiederholen, die schon gesagt wurden. Es gibt einige Bemerkungen, die ich hier anführen möchte, nicht zuletzt aufgrund der doch vielen Jahre, die ich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bin.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates hat ihre Arbeit vielleicht nicht schnell, dafür aber mit grosser Sorgfalt durchgeführt, und sie hat letztlich eine von allen Mitgliedern unterstützte Lösung gefunden. Sie versuchte, eine für alle Landesregionen akzeptierbare und für die Bundeskasse, die Kantone, die Steuerzahler und die Bahnbenutzer finanzierbare Lösung zu finden. Der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist zugutezuhalten, dass sie ein Konzept vorschlägt, mit dem die vorgeschlagenen Projekte nicht nur gebaut, sondern eben auch finanziert werden können. Denn es bestand, wie es in früheren Verkehrsvorlagen auch schon passiert ist – ich erinnere an die Beschlüsse zum Anschluss an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr –, stets die latente Gefahr, dass man den grossen Forderungen nachgab, ohne dabei zu klären, wie die Sache denn auch zu finanzieren sei.

Diese Erkenntnis musste insbesondere auch den Kantonen dargelegt werden, die bei den Anhörungen Forderungen in zehnfacher Höhe unserer Möglichkeiten stellten. Unser Kommissionsentscheid stellte mit 6,4 Milliarden Franken nicht nur eine Erhöhung des bundesrätlichen Vorschlages auf Investitionen von 3,5 Milliarden Franken dar, er war noch viel mehr: Viel schwieriger war es nämlich, von den geäusserten Wünschen in der Höhe von 42 Milliarden Franken auf 6,4 Milliarden Franken zu gelangen. Dass eine vorübergehende zusätzliche Verwendung von Mehrwertsteuererträgen keine Begeisterung zu erwecken vermag, ist verständlich. Wir können jedoch nicht schweizweit mehr Mobilität fordern, ohne dafür die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Dem Vorwurf gewisser Kreise wie etwa der Economiesuisse, der öffentliche Verkehr sei bereits heute privilegiert, kann Folgendes entgegengehalten werden: Ein Verzicht auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bringt noch mehr Verkehr auf die Strasse, er überlässt den Kantonen die Kosten – oder dann den Verkehrskollaps. Ferner nimmt er eine über das zumutbare Mass hinausgehende hohe Belastung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs in Kauf und drängt diese dann in der Konsequenz weg vom öffentlichen Verkehr hin zur Strasse. All das wollen wir jedoch nicht. Es wäre ja auch nicht klug und schon gar nicht weitsichtig.

Ich habe auch Mühe mit dem Vorwurf, als Massstab für den Bahninfrastrukturausbau müsse endlich eine nationale Prioritätenordnung, basierend auf volks- und betriebswirtschaftlicher Rentabilität, berechnet werden. Dazu ist zu sagen, dass hinter dem nun vorgeschlagenen Konzept sehr wohl wirtschaftliche Überlegungen stehen. Das kann man auch in der Botschaft und in den uns vom Bundesamt für Verkehr zur Verfügung gestellten Unterlagen nachvollziehen, auch wenn es nicht einfach zu erklären ist, dass etwa ein Bahnhofsbaus in Lausanne Verbesserungen bis nach Luzern oder Rorschach bringt. Mobilität verlangt vom Staat jedoch mehr als eine rein ökonomische Betrachtungsweise, ansonsten würden wir etwa in den peripheren Gebieten nie auch nur einen einzigen Franken in den öffentlichen Verkehr investieren.

Es wurde uns vorgeworfen, die von uns zur Planung vorgesehenen Projekte wie etwa der Brüttener Tunnel oder der Zimmerbergtunnel oder etwa auch die Verbindung nach Aarau, der Lötschberg-Ausbau, der Bahnhof Luzern betreffen bloss regionalpolitische Interessen und würden keiner Prioritätenordnung standhalten. Auch dieser Vorwurf ist schlicht nicht haltbar, sind es doch Projekte, deren Kapazitäten eigentlich schon heute zu einem guten Teil ausgeschöpft werden könnten und deren Wirkung weit überregionale Bedeutung hat.

Unsere Kommission hat auch den Mut gehabt, Projekte hintanzustellen, obwohl wir uns hier nicht nur Freunde geschaffen haben. Sie tat es jedoch, weil sie eingesehen hat, dass deren Dringlichkeit nicht gleich hoch ist und das Problem anderswie gelöst werden kann, wie dies etwa beim Axentunnel der Fall ist, oder dass es Alternativen gibt wie beim Wisen-

bergtunnel, wo als Juradurchgang der Bözberg im Rahmen des 4-Meter-Korridors ausgebaut wird. Auch haben wir uns mit der Möglichkeit der Kreditverschiebung und der Vorfinanzierung durch die Kantone eine gewisse Flexibilität in der zeitlichen Realisierung geschaffen.

Ein Wort zu den Finanzierungsmöglichkeiten: Wir haben die zeitlich begrenzte Erhöhung der Mehrwertsteuer gewählt. Einen Verzicht auf die Schuldrückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds an die Bundeskasse betrachten wir als keine ehrliche und keine durchdachte Alternative. Ein Verzicht auf die Rückzahlung würde der Bundeskasse nicht nur die Schuldzinsen aufbürden, es würde damit auch ein Versprechen gebrochen, welches Bundesrat und Parlament mit der FinöV-Vorlage gegeben und 2005 bei der Finis-Vorlage erneuert haben.

Das letzte Mal war ich selber Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, als wir dem Bundesrat im Rahmen der ZEB-Vorlage versprochen, mit der Rückzahlung spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu beginnen. Ein einmaliger Schuldenerlass hätte zur Folge, dass im betreffenden Jahr die Erfolgsrechnung des Bundes mit etwa 9,4 Milliarden Franken belastet würde. Daran ändert auch eine Berücksichtigung des Ausgleichskontos der Schuldbremse nichts, ist dies doch bloss eine Schattenrechnung des Bundes. Die Bundeskasse hätte bei einem solchen Schuldenerlass auch für die entgangenen Schuldzinsen des Fonds im Umfang von jährlich durchschnittlich 280 Millionen Franken aufzukommen.

Die Quintessenz dieser Überlegungen: Betrachtet man nicht nur den Verkehrsbereich für sich allein, sondern sieht die Sache auch im Lichte der gesamten Bundesfinanzen, so vermag eine solche Lösung nicht zu befriedigen; sie verkommt zu einer Scheinlösung. Insofern hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit dem Antrag auf eine vorübergehende Erhöhung der Mehrwertsteuer einen transparenten und konsequenten Weg beschritten.

Zum Schluss zur VCS-Initiative: Die vom VCS im September 2010 eingereichte Volksinitiative schlägt eine hälftige Aufteilung der für den Verkehr anfallenden Treibstoffsteuern auf Strasse und Schiene vor. Mit dieser massiven zusätzlichen Quersubventionierung der Schiene wären der ebenso notwendige Ausbau sowie der Unterhalt der Strasse nicht mehr gesichert. Sowohl der Bundesrat als auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die einstimmig entschied, lehnen dieses einseitige Begehren ab. Ein Blick auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zeigt vielmehr, dass die Mineralölsteuer trotz der Verteuerung der Autobahnvignette ab 2015 erhöht werden muss, damit das schweizerische Strassennetz den künftigen Ansprüchen genügen kann. Die VCS-Initiative ist keine – und wenn schon, dann nur eine sehr einseitige – Lösung der Verkehrsfinanzierung; sie vermag letztlich, wie man sieht, wenn man den Verkehr gesamthaft betrachtet, nicht zu genügen.

Ich werde mich in der Detailberatung als Antragsteller des Minderheitsantrages noch zur Beteiligung der Kantone äussern. In Bezug auf die Berechnungsart blieben selbst die Kantone in ihrer Meinung geteilt. Ob man sich letztlich für das eine oder das andere System entscheidet, dürfte jedoch für den Ausgang der Abstimmung über diese wichtige Vorlage nicht matchentscheidend sein. Vielmehr gilt es, dem in der Kommission gefällten Entscheid hier im Ständerat zum Durchbruch zu verhelfen, damit auch der Nationalrat ein klares Signal erhält und sieht, wie wir die zukünftige Bahninfrastruktur zu finanzieren gedenken.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen Ihrer Kommission zuzustimmen.

Imoberdorf René (CE, VS): Wir sind uns alle einig, wie das auch schon Kollega Hess angetönt hat, dass gute und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen sowohl bei der Schiene als auch auf der Strasse für unsere Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind. In den nächsten Jahrzehnten müssen aber für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt unserer Verkehrsinfrastrukturen grosse Summen bereitgestellt werden. Gemäss Bericht des Bundesrates vom 17. Septem-

ber 2010, «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz», beträgt der gesamte Bedarf in den Jahren 2010 bis 2030 für die Nationalstrassen 64 bis 68 Milliarden Franken, und für die Schiene sind es 86 bis 95 Milliarden Franken.

Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» will nun Gelder aus der Mineralölsteuer, die bis heute für den Strassenverkehr eingesetzt wurden, für den öffentlichen Verkehr und die Verlagerung einsetzen. Je nach Interpretation des Initiativtextes sollen 50 bis 65 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Damit würde die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur infrage gestellt.

Der Bundesrat benutzte nun die Beratung der Volksinitiative dazu, die Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine neue Verfassungsgrundlage zu stellen. Dieser Gegenentwurf war in unserer Kommission unbestritten. Die Vorlage Fabi war auch nötig, weil der Substanzerhalt unserer Eisenbahninfrastruktur nicht mehr gesichert ist, weil es im ganzen Land Kapazitätsengpässe auf Strecken und in den Bahnhöfen gibt und auch weil der FinöV-Fonds befristet ist.

Die Kommission hat sich mit den fünf vorliegenden Beschlüssen eingehend beschäftigt. Ziel war es, eine Lösung zu finden, die breit abgestützt ist, die auch finanzierbar ist und die den Kantonen im ganzen Planungsprozess Mitwirkung garantiert. Die Kommission hat daher zwei Anträge angenommen, welche einen besseren Einbezug der Kantone bei den künftigen Planungen der Angebote gewährleisten sollen. Im Wesentlichen ist die Kommission der vorgezeichneten Richtung des Bundesrates gefolgt, d. h., sie hat auch bei den zusätzlichen Ausbauten diejenigen gewählt, welche aus Sicht des Bundesrates die dringlichsten sind.

Die Kernelemente der Vorlage sind das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step), vormals Bahn 2030, das in einzelne Ausbauschritte unterteilt ist respektive wird, und dessen Finanzierung. Die geplanten Investitionen für den Ausbauschritt 2025 wurden von Ihrer Kommission von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken erhöht. Damit können bis 2025 neben den wichtigsten Knotenbauten weitere Kapazitätsausbauten auf verschiedenen Strecken realisiert werden. Für den zweiten Ausbauschritt 2030 werden zusätzliche Mittel für die Planung und Projektierung zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat wird verbindlich beauftragt, bis 2018 eine Botschaft zu erarbeiten, welche weitere Kapazitätsausbauten vorsieht. Mit diesem Konzept kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll und bedarfsgerecht erweitert werden. Die grössten Kapazitätsengpässe auf Strecken und Bahnhöfen können beseitigt werden, und es können auch gewisse Beschleunigungsmassnahmen zur Aufrechterhaltung oder Einführung des Taktfahrplans realisiert werden.

Zum Schluss noch ein Wort zur Finanzierung: Der unbefristete Fonds zur Finanzierung der Bahninfrastruktur ist eine gute Grundlage für eine gesicherte Finanzierung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur sollen aus einem Topf finanziert werden. Dadurch entsteht eine Mittelkonkurrenz, und beim Beschluss von Ausbauschritten ist eine Gesamtschau der Kosten möglich. Für die Finanzierung des Mehrbedarfs beim erweiterten Ausbauschritt 2025 wurden verschiedene Finanzierungsquellen abgeklärt. Wir konnten uns dabei auf mehrere Zusatzberichte der Verwaltung abstützen; Kollega Bieri hat Sie eingehend darüber informiert.

Dazu noch einmal: Ihre Kommission beantragt Ihnen ohne Gegenstimme, in Ergänzung zur bundesrätlichen Vorlage die Mehrwertsteuer zeitlich begrenzt für die Jahre 2018 bis 2030 um 0,1 Prozentpunkt zu erhöhen. Vorfinanzierungen von Projekten, insbesondere durch die Kantone, sowie eine flexiblere Verwendung der Kredite bei baulich bedingten Projektverschiebungen hat die Kommission im Entwurf ebenfalls vorgesehen. Das ist aber nur bei Massnahmen möglich, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist.

Kurz: Die Vorlage, wie sie uns nun unterbreitet ist, ist das Ergebnis der grossen Vorarbeit des Bundesrates und der Verwaltung; wir in der Kommission sind in geduldiger Arbeit

zum vorliegenden Konsens gekommen. Mit dem Instrument des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur und der Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds wird die Planungssicherheit für Bund, Kantone und Gemeinden sowie für die Bahnen selbst verbessert. Ich bitte Sie, auf die Vorlagen einzutreten.

Savary Géraldine (S, VD): J'aimerais tout d'abord profiter de ce débat d'entrée en matière pour saluer la qualité du travail de la commission, qui est présidée par Monsieur Hêche.

On nous annonçait, à propos de ce projet, la guerre du rail: elle n'a pas eu lieu, pas pour l'instant du moins. On nous annonçait la fronde de quinze cantons mécontents de la répartition des crédits: ils se sont ralliés aux propositions de la commission. On nous annonçait un Conseil fédéral hésitant à investir en faveur du transport ferroviaire: il a manifesté son soutien officiel au projet qui vous est soumis aujourd'hui. L'esprit constructif qui a présidé à nos travaux a été rendu possible grâce à la bonne intelligence qui a régné dans cette commission, à la méthode sereine et déterminée du président et à l'excellente collaboration de l'administration fédérale, en particulier de l'Office fédéral des transports qui n'a pas ménagé sa peine pour nous livrer rapport sur rapport; qu'il soit ici remercié!

Le projet qui vous est soumis tente de répondre non seulement à une attente suscitée par l'initiative populaire «pour les transports publics» déposée par l'Association transports et environnement – qui a eu le mérite dès le départ de lancer la réflexion et de formuler des propositions –, mais aussi à une attente de la population, qui utilise de plus en plus les transports publics et qui a eu parfois l'impression de se sentir flouée parce qu'on lui a dit qu'il fallait se déplacer en train, utiliser les transports publics, abandonner les trajets en voiture, et puis quand les voyageurs choisissent le train, ils se retrouvent coincés dans des trains bondés parce que les places libres sont devenues entre-temps de plus en plus rares.

Il fallait donc absolument trouver une réponse à ces attentes. Le projet discuté aujourd'hui essaye de répondre en priorité aux besoins accrus en matière de transports publics: c'est le coeur du projet que nous discutons là. En commission, nous avons vraiment pris en considération tous les projets d'investissement présentés par le Conseil fédéral et nous nous sommes posé pour chacun la question de savoir s'il était prioritaire à l'aune de l'amélioration de l'offre en matière de transports publics.

Après avoir examiné chaque projet, nous avons véritablement considéré que ceux qui figuraient dans la liste qui vous était soumise étaient prioritaires en termes d'intérêt national pour répondre à ces besoins. Quiconque voudrait remettre en question cette liste doit se rappeler que c'est bien cette priorité que le Conseil des Etats et le Conseil fédéral affirment. Cette liste des investissements n'est pas une liste ferroviaire à la Prévert ou la somme aléatoire des exigences cantonales, mais elle permet d'offrir plus de places et plus de confort et de tenir compte de la volonté de la population sur le plan de la mobilité au moyen des transports publics.

Ce sont donc non seulement les lignes qui doivent être développées, mais aussi les gares, afin d'accueillir plus de trains, des trains plus longs et plus hauts. C'est un changement de paradigme important: on évalue les besoins désormais prioritaires, on fixe les objectifs et on cherche les moyens les plus rapides pour les atteindre. Dans ce sens, l'agrandissement des gares de Lausanne, de Berne et de Genève est fondamental, non pas parce qu'il s'agirait d'«arrosage» la Suisse occidentale sur le plan des investissements, mais parce que ces gares sont désormais déclarées d'importance nationale.

Le deuxième changement de paradigme dans ce projet est que le fonds d'infrastructure est constitué sur la durée. Ainsi, son financement est assuré et pérenne: on voit où on va et avec quel argent. La population est au clair, les cantons aussi; ils peuvent dès lors adapter l'offre régionale au calendrier national. C'est la solidité de ce projet fédéral, tant dans ses objectifs que dans son financement, qui a incité la ma-

rité de la commission, après une longue discussion, à augmenter l'enveloppe financière et à proposer une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée de 1 pour mille limitée dans le temps.

6,4 milliards de francs est bien sûr une grosse somme; 1 pour mille supplémentaire de la taxe sur la valeur ajoutée est bien sûr une charge supplémentaire pour les familles, mais ces investissements, aux yeux des membres de la commission, paraissent indispensables pour l'avenir.

Nous avons pris des mesures pour accompagner cette feuille de route. Premièrement, les cantons seront consultés régulièrement sur l'état des travaux. Deuxièmement, des études sur des projets qui n'ont pas été choisis dans le premier paquet sont planifiées et financées. Troisièmement, le Conseil fédéral est chargé de présenter en 2018 les lignes directrices du prochain paquet de mesures. Enfin, des préfinancements sont possibles par les cantons sur des projets planifiés. Bref, la conduite de ce projet est solide, rigoureuse, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

C'est pour ces raisons que je vous invite à entrer en matière et à adopter les propositions de notre commission. C'est un projet ambitieux, que, je pense, notre pays et notre population méritent.

Graber Konrad (CE, LU): Die Arbeit in der Kommission war wirklich sehr intensiv. Wohl niemand in der Kommission hätte zu Beginn erahnt, dass diese Lösung, die jetzt vorliegt und die von der ganzen Kommission unterstützt wird, das Ergebnis dieser intensiven Kommissionsarbeit sein würde. Vor dem Hintergrund der wirklich intensiv geführten Diskussion, insbesondere auch über die Fragen des Angebots, der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierung, war ich im Vorfeld dieser Debatte schon ein bisschen überrascht, wie sich insbesondere auch Wirtschaftsverbände zum Ergebnis dieser Kommissionsarbeit geäußert haben. Ich bin hier unverdächtig, wenn ich auch eine gewisse Kritik übe, weil ich ja auch Mitglied dieser Verbände bin.

Wir haben das Angebot im Konkreten studiert und sind in der Kommissionsarbeit zur Überzeugung gelangt, dass kein Angebotsüberhang besteht, wenn wir das Projekt so verabschieden, wie es jetzt auf dem Tisch liegt. Wir haben dazu einerseits die Kantone angehört. Da haben wir eins zu eins erfahren, wo die Bedürfnisse sind und wo der Schuh drückt. Wir haben aber auch die Wirtschaftsverbände angehört. Letztlich haben wir alle unsere eigenen Erfahrungen im täglichen Leben.

Verkehrsinfrastrukturen stellen einen Erfolgsfaktor für die Schweiz dar. Sie sind letztlich auch ein Mittel, das unsere Wettbewerbsfähigkeit garantiert; sie stellen aus meiner Sicht einen sehr wichtigen Standortfaktor dar. Es wird damit sichergestellt, dass Arbeitskräfte zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Standort sind. Das Gleiche gilt für die transportierten Güter. Das ist aus meiner Sicht wichtig für die Wirtschaft. Die Kommission hat jetzt hier vielleicht eine noch etwas schnellere Gangart gewählt; sie tat das aber durchaus auch unter Berücksichtigung der Kosten. Die Frage der Finanzierung wurde sehr detailliert diskutiert. Wir haben beim Bundesamt für Verkehr einige Zusatzberichte eingefordert, weil wir uns der Problematik der Frage der Zusatzfinanzierung auch bewusst waren. Es ging zum einen um die bereits erwähnte Frage des Schuldverzichts; wir sprechen hier von 8 bis 9 Milliarden Franken Altlasten. Einen solchen Schuldverzicht wollten wir nicht, weil das ein Bruch eines früher abgegebenen Versprechens gewesen wäre. Wir wollten das auch nicht, weil damit Präjudizien für andere finanzielle Probleme bei anderen Institutionen und Aufgaben des Bundes geschaffen worden wären.

Eine zweite Variante wäre es gewesen, eine tiefere Verzinsung und eine Erstreckung der Rückzahlungsfrist vorzusehen. Auch damit haben wir uns intensiv auseinandergesetzt. Wir haben uns auch Modelle mit einer Rückzahlung über dreissig, vierzig oder fünfzig Jahre präsentieren lassen. Immerhin resultierte aus der Diskussion, dass die Verzinsung des Geldes zukünftig, beim Bahninfrastrukturfonds, etwas

marktnäher erfolgt. Man hat aber eine Erstreckung der Rückzahlungsfrist nicht gewünscht, also wurde keine Erstreckung beschlossen. Letztlich blieb es, wie bereits angesprochen, bei der Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein Promille; dies wird es uns erlauben, in der nächsten Zeit die notwendigen Verkehrsinfrastrukturbauten zu erstellen.

Man kann sagen, dass die Kommission durchaus Kongruenz zwischen Projekten und Finanzierung geschaffen hat. Das ist etwas, was man in der Vergangenheit vielleicht zu wenig getan hat. Diesen Fehler hat man hier ganz bestimmt nicht gemacht. Ich erinnere auch daran, dass es – darüber spricht man heute praktisch nicht mehr – eine Kombination mit zusätzlichen Finanzierungsquellen gibt: erstens mit einer Erhöhung der Fahrpreise, die dann beim Fahrplanwechsel bestimmt wieder für grössere Diskussionen sorgen wird, zweitens mit einem Pendlerabzug, bei dem es zu Beginn ebenfalls eine grössere Diskussion gab, mit dem man aber vor allem auch raumplanerische Ziele verfolgt, drittens mit einem Beitrag der Kantone, über den wir in der Detailberatung bestimmt auch noch diskutieren werden.

Einiges wurde bereits vom Kommissionspräsidenten und von anderen Kommissionsmitgliedern gesagt. Mir ist es wichtig, Folgendes zu ergänzen: Diese Vorlage steht ja letztlich auch im Kontext der Initiative; wir müssen sicherstellen, dass der direkte Gegenvorschlag letztlich dazu führt, dass die Initiative entweder zurückgezogen wird oder nur eine sehr geringe Angriffsfläche bietet. Neben den Fragen, die in der Kommission ausführlich diskutiert wurden – Stichwort: Kosten-Wirkungs-Analysen –, ist auch wichtig, dass die Vorlage regionalpolitisch vertretbar ist. Sie muss unter verkehrs- und regionalpolitischen Gesichtspunkten den Elchtest bestehen: Sie darf nicht bereits den ersten Gegenargumenten, die genannt werden, zum Opfer fallen.

Ich habe die Sache deshalb vor allem auch aus der Sicht meines eigenen Kantons beleuchtet. Der Kanton Luzern steht bei dieser Vorlage – das sieht man, wenn man sie objektiv betrachtet – nicht zuvorderst; es gibt andere Kantone, die da aus gutbegründeten Überlegungen heraus mit höherer Priorität behandelt werden. Aber ich glaube, am Schluss muss man die Vorlage auch vor dem Volk vertreten können. Ich denke, es ist auch für andere Regionen wichtig zu sehen, dass sich die Kommission nicht nur mit der Mehrwertsteuerproblematik auseinandergesetzt, sondern auch noch andere Ergänzungen vorgenommen hat.

Erstens wurde beim Ausbauschnitt 2025 eine Ergänzung zu den Projektierungskosten vorgenommen. Da ist jetzt beispielsweise für meinen Kanton, für meine Gegend wichtig, dass hier auch das Projekt Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern Erwähnung findet und dass die Projektierung, die bis jetzt vom Kanton selber vorgenommen wurde, in Zukunft vom Bund koordiniert und letztlich dann auch finanziert werden kann. Wir hatten in unserem Kanton eine Abstimmung über dieses Projekt, es ging um 20 Millionen Franken – Zustimmung in allen Gemeinden. Es ist schwierig, wenn man mit einer grossen Vorlage antritt und dann feststellen muss, dass dieses Projekt überhaupt nirgends Eingang findet, obwohl eine grosse Bevölkerungsmehrheit dahintersteht.

Zweitens hat der Kommissionspräsident auch den Ausbauschnitt 2030 erwähnt. Da greife ich jetzt wiederum für unsere Region das Projekt Luzern-Zug-Thalwil heraus, das explizit erwähnt ist. Das ist sehr zentral. Wenn Sie in unserem Kanton eine Abstimmung gewinnen wollen, dann müssen Sie die Erwähnung dieses Projekts aufzeigen können. Letztlich erscheint mir auch wichtig, dass die Frage der strategischen Entwicklungsprogramme aufgenommen und dass in der Kommission klargestellt wurde, dass innerhalb der alle vier Jahre erscheinenden Entwicklungsprogramme auch Verschiebungen möglich sind. Es gibt dann Kosten-Wirkungs-Analysen, auch in Zukunft, und da ist es möglich, dass ein Projekt durch ein anderes ersetzt wird.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Vorfinanzierung gemäss Artikel 58c des Eisenbahngesetzes. Auch mit dieser Frage hat sich die Kommission auseinandergesetzt. Da wird die Möglichkeit geschaffen, dass von der Bundesversammlung

bereits beschlossene Projekte vom Bund durch Vorfinanzierung prioritätsmässig nach vorne geschoben werden, wenn das in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr erfolgt. Dann scheint mir Artikel 58 Absatz 2 wesentlich. Dort wird auch die Flexibilität angesprochen, nämlich die Möglichkeit, Projekte, die allenfalls durch Beschwerden verzögert werden, eben durch andere zu ersetzen.

Für eine Zustimmung zu dieser Vorlage sind aus meiner Sicht und vor dem Hintergrund dieses Blickwinkels eben vor allem die Fragen der Fortführung der Planung, der Vorfinanzierung, der flexiblen Mittelverwendung bei Projektverzögerungen und selbstverständlich die explizite Erwähnung des konkreten Projektes im Ausbauschnitt 2030 zentral. Ohne diese – hoffentlich auch vom Rat bestätigten – Ergänzungen der Kommission wäre diese Vorlage für mich regionalpolitisch und dann auch staatspolitisch, weil nicht mehrheitsfähig, nicht geniessbar gewesen.

Abschliessend erwähne ich nochmals, dass ich die Vorlage selbstverständlich durchaus auch aus anderen Blickwinkeln beurteile. Dies haben der Kommissionspräsident und andere Votanten aber bereits ausführlich getan. Ich kann mich diesen Ausführungen nur anschliessen.

Ich bin also für Eintreten und Beschlussfassung im Sinne der Kommission.

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Schon wieder befassen wir uns in diesem Saal mit einer Gesamtplanung der Angebote des öffentlichen Verkehrs und deren Finanzierung. Auslöser war die VCS-Volksinitiative, der ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll. Das heisst aber, dass nach wenigen Jahren der mühsam errungene Kompromiss bei der Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur schon wieder Makulatur ist und das Ringen um die landesweite Versorgung mit guten Verbindungen in eine neue Phase geht.

Das ursprünglich präsentierte Paket des Bundesrates zum strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur als Gegenvorschlag zur Volksinitiative war aber für viele Regionen völlig unbefriedigend. Projekte, die in Volksabstimmungen mit grossem Mehr gutgeheissen worden waren, Streckenbauten, deren Dringlichkeit von Nutzern und Bereitstellern mit guten Argumenten über Jahre verteidigt worden waren, sind aus dem Programm geworfen worden. Ich bin sehr froh, dass sich die Kommission unter der geduldischen, kompetenten Führung ihres Präsidenten aufgemacht hat, ein Paket mit dem vorliegenden, guteidgenössischen Kompromiss zu schnüren, der für meinen Kanton entscheidende Verbesserungen enthält. Klar war von Anfang an, dass es gesamthaft ein grösseres Ausbaupaket braucht. Aber das geht nur mit einer entsprechenden Finanzierung. Diese schlagen wir Ihnen vor.

Es wird nicht allen leichtfallen, dazu Mehrwertsteuerpromille einzusetzen. Ich habe auch schon das Argument gelesen, dass man versprochen habe, nach Ablauf der Zusatzfinanzierung für die IV diese Steueraufschläge wieder aufzuheben, und dass man jetzt die Bevölkerung auf unehrliche Art und Weise betrüge. Dem ist nicht so: Die bewilligten Mehrwertsteuerpromille für die IV laufen in jedem Fall aus. Das Stimmvolk kann völlig transparent und separat über den Einsatz von einem Promille für die Verkehrsprojekte befinden. Eines muss einfach gesagt sein: Ohne zusätzliche Mittel sind die geforderten, die geplanten Ausbauschnitte nicht möglich.

Es geht aber hier um Investitionen, die nötig sind. Wir haben viele Möglichkeiten der Mittelbeschaffung geprüft. Wir haben dafür Zusatzberichte verlangt, sorgfältig die einzelnen Finanzierungsmodelle angeschaut. Es ging immer darum, wie wir als Land die zusätzlichen 3 Milliarden Franken aufreiben könnten. Wissen Sie, was dabei für mich frustrierend war? Am zweiten Sitzungstag der KVF nach dieser Finanzierungsdiskussion hatten wir die Leitung der Swisscom bestellt, um uns erklären zu lassen, wie sie in einem Jahr mit dem Italien-Geschäft 6 Milliarden Franken, also das Doppelte von dem, was wir mühsam suchten, verloren habe.

Für den Kanton Aargau ist das jetzt geschnürte, ergänzte Paket sehr wichtig. Wenn man die Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse durch unser Land verkürzen will, wenn man den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen will, dann reichen die heutigen Kapazitäten zwischen Olten und Zürich bei Weitem nicht aus. So haben wir, um Zeit einzusparen, immer weniger Schnellzugshalte in unserem Kanton. Es droht uns, dass wir aus den Aargauer Städten die Anschlüsse an die grossen Zentren verlieren und unser Regionalverkehr buchstäblich unter die Räder kommt. Nebenbei bemerkt: Wo andere Gegenden einen Viertelstundentakt im S-Bahn-Verkehr haben, müssen wir uns immer noch mit einem Ganzstundentakt abfinden, und das auch auf bestens frequentierten Bahnhöfen in Gegenden mit einem Einzugsfeld von mehreren Zehntausend Bewohnern.

So ist es für meinen Kanton unerlässlich, dass die grössten Engpässe im Schienennetz zwischen Rupperswil und Mägenwil zunächst mit Überbrückungsmassnahmen zur Leistungssteigerung reduziert werden und dann ein verbindliches Projekt für den Kapazitätsausbau der Strecke Aarau–Zürich bis 2018 der Bundesversammlung vorgelegt und bis 2030 realisiert wird. Es war für uns schwerverständlich, dass das, was in der ZEB-Vorlage noch als dringlich beurteilt wurde – was also heute geltendes Gesetz ist; auch die SBB haben immer wieder betont, dass diesem Engpass vorrangig zu begegnen sei –, trotz vielen Versprechen in der Botschaft des Bundesrates fehlte.

Die prognostizierte starke Bevölkerungsentwicklung im Kanton Aargau und der heute schon bestehende Platzmangel in den Zügen fordern Bund, Kantone und die SBB heraus, die Kapazitäten auszubauen und ein noch dichteres Bahnangebot zur Verfügung zu stellen. Mit dieser Vorlage geht es nun darum, ob wir die Infrastruktur in den bevölkerungsreichsten Landesgegenden entsprechend stärken können, und das tun wir.

Wir haben dabei auch als Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter die Kantone selber in die Pflicht genommen, in der Überzeugung, dass auch sie für ein ausreichendes, umfangreiches Angebot kämpfen und ihren finanziellen Beitrag leisten müssen. Ich weiss wohl, dass die Verkehrsdirektoren in dieser Vorlage mehr eine eigene, gleichberechtigte Planungskompetenz als Besteller des Regionalverkehrs wollten. Aber die Beratung dieser Vorlage hat gezeigt, dass sich die regionalen Verkehrskonferenzen dafür besser untereinander absprechen müssten, dass sie geeinter auftreten und sich nicht untereinander und über ihre Projekte fast zerstreiten sollten. Denn gemeinsam sind sie stärker, um ihre Anliegen zu vertreten. Natürlich ist jedem sein Hemd am nächsten. Das ist auch für Ständerätinnen und Ständeräte so. Umso erfreulicher ist es, dass es gelungen ist, ein gutes Paket zu schnüren, das die einzelnen Landesteile nicht gegeneinander stellt, sondern versucht, die Bahninfrastruktur gemeinsam mittels eines gut ausgebauten und finanzierten Schienennetzes für die nächste Generation fit zu machen. Deshalb bitte ich Sie, die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen und auf den Gegenvorschlag, eine für uns wichtige Vorlage, einzutreten sowie der Kommission zu folgen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Die Vorlage, die wir beraten, ist eine der Schlüsselvorlagen dieser Legislatur. Sie legt den Grundstein für die Bahnzukunft der Schweiz in den nächsten Jahrzehnten. Solche Investitionen sind keine Eintagsfliegen, ihre Folgen werden erst nach vielen Jahren sichtbar und sind dann umso prägender. So war es schon in den Gründerjahrzehnten des Eisenbahnbaus, und so war es auch bei den grossen Weichenstellungen für den Bau des Nationalstrassennetzes vor fünfzig Jahren. Die Verkehrsentwicklung in den Jahrzehnten danach ist denn auch schwergewichtig auf der Strasse erfolgt, und erst ab den Achtzigerjahren hat die Schiene wieder aufgeholt: mit Bahn 2000, Neat, ZEB. Und jetzt folgen, sozusagen als Krönung des Einstiegs in eine neue Bahnzukunft, Fabi und Step.

Die heutige Vorlage baut auf den Vorinvestitionen der letzten zwanzig, fünfundzwanzig Jahre auf und führt sie zukunftsorientiert weiter. Was die Kommission jetzt nach intensiven Be-

ratungen als Kompromiss präsentiert – ich möchte das ausdrücklich würdigen –, ist eine reife politische Leistung. Es muss gesagt werden, dass der Anstoss dazu von der Volksinitiative des VCS kam. Es handelt sich um ein Musterbeispiel für eine produktive Volksinitiative. Der Gegenvorschlag geht nämlich, auch wenn er viel austarierter ist, inhaltlich sogar über die Initiative hinaus: Er führt mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds nicht nur zu einer stabilen Finanzierung, sondern mit dem doppelten Ausbauschritt auch zu konkreten neuen Projekten.

Nur zur Erinnerung: Schon der seinerzeitige Verfassungsartikel über den Nationalstrassenbau war der Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative. Wesentlicher noch als die Annahme oder Ablehnung einer Initiative ist, was sie konkret bewirkt. Auch hier liegt die Wirkung nahe beim realistischere erreichbaren Optimum.

Der einstimmige Kommissionsentscheid für den ersten Ausbauschritt 2025 in der Grössenordnung von 6,4 Milliarden Franken ist das Bekenntnis zu einer regionalpolitisch ausgeglichenen Vorlage, die nicht einfach auf die Zentren ausgerichtet ist, sondern auch die Bedürfnisse der West- und Ostschweiz aufnimmt. Zusammen mit den Vorentscheiden für einen zweiten Ausbauschritt 2030 und kombiniert mit der Möglichkeit der Vorfinanzierung durch die Kantone handelt es sich um ein abgerundetes Paket, mit dem wir uns für eine attraktive Bahn als eine der Stärken der Schweiz auch etwas vornehmen.

Für die Ostschweiz ist der zentrale Fortschritt gegenüber der Botschaft der Kapazitätsausbau auf der Fernverkehrslinie St. Gallen–Chur, die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y, was wir umso mehr schätzen, als davon in der Botschaft noch nichts zu lesen war. Das Alpenrheintal ist eine wirtschaftlich sehr dynamische Region, wobei die Entwicklung schwergewichtig in den letzten zehn, zwanzig Jahren stattfand, nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und der Öffnung Europas gegen Osten und für die Schweiz mit dem Inkrafttreten der bilateralen Verträge. Positiv ist die wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region, negativ, dass der stark zunehmende Verkehr fast ausschliesslich auf der Strasse, auf der Autobahn, abgewickelt wird. Das Bahnangebot in dieser Region hinkt Jahrzehnte hinterher, was sämtlichen verkehrspolitischen Zielen widerspricht. Es ist keine Übertreibung zu sagen, dass es auf dem ganzen Streckennetz der SBB bezüglich Länge und Bedeutung keine vergleichbare Strecke gibt, die derart vernachlässigt worden wäre wie jene von Chur nach St. Gallen. Darum ist der einstimmige Kommissionsentscheid so wichtig. Auch auf dieser Fernverkehrsstrecke muss der mit Fabi/Step angestrebte Standard des Halbstundentakts erreicht werden, der ja die Grundlage für den Umstieg auf die Bahn bildet. Der Kapazitätsausbau im Rheintal mit zwei Doppelspurstrecken ist kostengünstig, weil es weder Tunnels noch Kunstbauten braucht, die teuer wären.

Wir Ostschweizer danken Ihnen schon jetzt dafür, dass Sie mit der Kommissionsvorlage diesem wichtigen Schritt für die Anbindung dieser Region an das nationale und internationale Eisenbahnnetz zustimmen. Wenn dann die aus Schweizer Sicht längst beschlossene Aufwertung der Linie Zürich–München, leider immer noch eine Baustelle, endlich auch in Deutschland funktioniert, dann werden Sie sehen, wie der Bahnausbau im Osten der Schweiz nicht nur für unsere Region, sondern auch gesamtschweizerisch attraktiv wird.

Noch ein paar Worte zur Finanzierung: Wenn ich bei einem Punkt in der Kommission eine abweichende Meinung vertreten habe, dann bei der Mitfinanzierung durch die Mehrwertsteuer. Für die Entschuldung des FinöV-Fonds gäbe es einen viel einfacheren und günstigeren Weg, nämlich die Entschuldung durch den Bund. Wegen der Lage auf den Kapitalmärkten kann der Bund derzeit zu Konditionen Geld aufnehmen, die historisch einmalig sind. Kurzfristig sind es sogar Negativzinsen für Obligationen mit bis zu fünf Jahren Laufzeit. Das heisst, Leute zahlen dafür, dass sie Geld beim Bund anlegen können. Die Finanzierung durch den Bund würde so sogar zum Geschäft.

Es gäbe auch ein zweites Argument dafür, dass der neue Bahninfrastrukturfonds nicht mit der FinöV-Schuld starten und deshalb entschuldet werden sollte. Wegen der viel zu starken Wirkung der Schuldenbremse, die auf das Budget referiert und nicht auf die reale Rechnung, liegen inzwischen sage und schreibe 18 Milliarden Franken auf der hohen Kante, sprich auf dem Überschusskonto des Bundes. Mit der Hälfte dieser Summe, die in den letzten Jahren überspart worden ist, also mit 9 Milliarden Franken, könnte man den FinöV-Fonds glatt entschulden und auf die Mitfinanzierung durch die Mehrwertsteuer verzichten. Die Entschuldung wäre hier umso sinnvoller, als es sich dabei ja nicht um Konsumausgaben handelt, sondern um eine Zukunftsinvestition im Interesse des Landes.

Im Interesse eines überzeugenden und gemeinsam getragenen, einstimmigen Kommissionsentscheides habe ich trotz dieser guten Argumente aber schlussendlich darauf verzichtet, diese Differenz auch noch mit einem Minderheitsantrag ins Plenum zu tragen. Ich bringe damit zum Ausdruck, dass ich den Vorschlag der Kommission, um den wir hart und lange gerungen haben, im Sinne eines Gesamtpakets unter Einschluss des Mehrwertsteuerpromilles mittrage. Sollte dieses Mehrwertsteuerpromille aber im Zweitrat nicht mehrheitsfähig sein, bin ich der Meinung, dass die Entschuldung des FinöV-Fonds noch einmal ernsthaft geprüft werden müsste. Auch die Tatsache der früheren Volksabstimmung spricht nicht dagegen, käme es doch zu einer neuen Volksabstimmung. Es kommt zu einer neuen Volksabstimmung – Fabi und Step müssen ja mit dem Verfassungsartikel im Jahr 2014 eine neue Volksabstimmung überstehen.

Insgesamt bitte ich Sie deshalb, den reifen Anträgen der einstimmigen Kommission zuzustimmen. Das Volk hat den grossen Vorlagen des öffentlichen Verkehrs immer eindrucklich zugestimmt, im Falle der Alpen-Initiative sogar gegen den Widerstand des Bundesrates und der Parlamentsmehrheit. Ich bin überzeugt, dass das auch bei dieser Vorlage, die jetzt austariert ist, gelingen wird.

Jenny This (V, GL): Heute geht es in der Verkehrspolitik um die wichtigsten Fragen überhaupt. Heute stellen wir die Weichen für die Zukunft unseres Landes. Wir können hier und heute markante Zeichen setzen. Ich kann hier nur das wiederholen, was Kollege Rechsteiner soeben gesagt hat. Wenn Wirtschaftsverbände von dieser Vorlage nicht überzeugt sind und dieser kritisch gegenüberstehen, dann spricht das für uns. Für diese zählt sowieso nur die Achse Basel–Zürich–Bern–Lausanne, und der Rest der Schweiz kann ihnen gestohlen bleiben.

Dem VCS können wir dankbar sein, denn seine Initiative hat uns letztlich gezwungen, die Verkehrspolitik für die nächsten zwanzig, dreissig Jahre zu überdenken und sicherzustellen. Bei allem, was mir heilig ist – und das ist vieles –, möchte ich Sie deshalb bitten, auf diese Vorlage einzutreten, und zwar einstimmig.

Die Frequenzen bei der Bahn haben zwischen 2000 und 2008 im Personenverkehr um sage und schreibe 42 Prozent zugenommen. Im Güterverkehr auf der Strasse sind es trotz aller Bemühungen 26 Prozent. Ein Ende ist nicht in Sicht, das Gegenteil ist der Fall. Die Prognosen bis 2030 sprechen eine sehr deutliche Sprache: Auf der Schiene wird der Personenverkehr eine Mobilitätszunahme von 45 Prozent zu verzeichnen haben, und im Güterverkehr sind es 85 Prozent, und das innerhalb von zwanzig bis dreissig Jahren. Also müsste man jetzt handeln und nicht irgendwann in nächster Zukunft. Das zeigt eindeutig und eindrucklich, dass das heutige Schienennetz die zukünftige Zunahme des Verkehrs nicht mehr bewältigen kann. Also werden viele auf die Strasse ausweichen und zusätzliche Staus und Kosten in Milliardenhöhe verursachen. Schiene und Strasse dürfen wir deshalb, Kollege Rechsteiner – und das ist wichtig für uns –, nicht gegeneinander ausspielen.

Sofern wir nicht bereit sind, beiden Verkehrsmitteln die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen, droht uns mittelfristig der verkehrspolitische Kollaps und der Super-GAU. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Wer sich in

den letzten zehn Jahren sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse bewegt hat, der weiss wahrlich, wovon ich spreche. Unser Land hat prosperiert und ist international gesehen nicht zuletzt deshalb derart stark geworben, weil wir gute Verkehrsverbindungen und gute Infrastrukturen zur Verfügung gestellt haben. Dem sollten wir auch in Zukunft Rechnung tragen. Wo wurde denn in diesem Land in letzter Zeit investiert? Richtig, an Autobahnausfahrten und auf grossen Bahnhöfen, dort, wo sich die Dreh- und Angelpunkte befinden. Dort haben kluge Investoren investiert. Aus der Vogelperspektive sieht man das sehr gut. Immer dann, wenn unser Land bereit war, in die Zukunft zu investieren, ist es ihm gutgegangen; das hat uns letztlich Wohlstand und Arbeit gebracht. Deshalb sind die 6,4 Milliarden Franken, die Ihnen die Kommission beantragt, geradezu ein Muss.

Von den kantonalen Bau- und Verkehrsdirektoren wurden wir in der Vergangenheit im Tagesrhythmus mit Wünschen bombardiert. Ihre Wünsche gingen sogar bis 20 Milliarden Franken. Kollegin Egerszegi hat es angetönt: Nicht alle Wünsche konnten und wollten wir erfüllen. Natürlich haben wir die Betriebskosten nicht auf die letzte Kommastrichstelle ausgelagert, aber das ist auch nicht notwendig. Wenn ich das in meinem Betrieb gemacht hätte, würde ich immer noch mit Karrette und Pickel grosse Erdbewegungen vornehmen, und das mache ich zum Glück nicht mehr.

Kollege Bieri hat eindrucklich darauf hingewiesen: Das von uns vorgeschlagene Modell ist tragbar, sofern wir auch bereit sind, die Finanzmittel bereitzustellen. Wenn wir aber – da komme ich wieder auf Kollege Rechsteiner zu – nicht mit der Kreditkarte unserer Kinder bezahlen wollen, dann müssen wir jetzt sagen, wie unsere Generation das bezahlen will. Darum ist eine Mehrwertsteuererhöhung der richtige Weg. Sie ist nicht unbedingt populär, aber der richtige Weg. Die Bevölkerung kann dann wählen: Wollen wir proppenvolle Züge und chaotische Bedingungen, oder sind wir bereit, 0,5 Rappen für einen Café Doppelcrème mehr zu bezahlen? Denn genau so viel bedeutet eine Mehrwertsteuererhöhung um 0,1 Prozentpunkt: 0,5 Rappen mehr für einen Café Doppelcrème. Das sollte uns das wahrlich wert sein.

Wenn ich mir das Konsumverhalten unserer Jugend vor Augen führe, dann muss ich sagen, dass es geradezu lächerlich ist, hier ordnungspolitisch zu argumentieren; ich weiss, dass das hier und heute in diesem Saal nicht gemacht wird, aber meine Kolleginnen und Kollegen auf der anderen Seite werden das dann genüsslich und ausreichend tun. Ich schaue aber einer Volksabstimmung, die ja dann kommen wird, äusserst gelassen entgegen. Ich freue mich nicht auf viele Volksabstimmungen und auf Kämpfe dieser Art, hier würde ich mich dann aber wirklich freuen.

Ich möchte Sie bitten, einstimmig auf diese Vorlage einzutreten und in der Detailberatung der Kommission, es gibt ja praktisch keine Minderheitsanträge, zuzustimmen, dies nicht zuletzt als Signal für alle weiteren Diskussionen, die in dieser Angelegenheit noch kommen werden.

Janiak Claude (S, BL): Ich votiere als Vertreter eines Kantons, der an einer der beiden Hauptachsen der Verkehrsströme auf Strasse und Schiene liegt und von den vielen Verkehren einerseits profitiert, aber auch viele Nachteile im nationalen Interesse zu ertragen hat. Ich votiere selbstverständlich für Eintreten. Auch im Detail stimme ich den Anträgen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zu. Beim Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ersuche ich Sie, im Hinblick auf den Ausbausritt 2030 dem von mir übernommenen Antrag meines Kantons, wenigstens vorbereitende Planungsarbeiten bzw. Studien für den dritten Juradurchstich an die Hand zu nehmen, zuzustimmen; ich komme in der Detailberatung auf diesen Minderheitsantrag zurück.

Fabi ist eine gute Sache. Trotzdem seien ein paar kritische Anmerkungen erlaubt. Fabi war so, wie es als Botschaft daherkam, überspitzt gesagt eine SBB-Vorlage: fokussiert auf die West-Ost-Verbindung und fast ausschliesslich auf den Personenverkehr. Der Güterverkehr wird von den SBB – sie werden mir heftig widersprechen, aber ich bleibe dabei –

vielleicht nicht stiefmütterlich, aber sicher nicht als Lieblingskind behandelt. Unsere Kommission hat die Vorlage deutlich verbessert, nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine Gesamtakzeptanz des Gegenvorschlages in möglichst vielen Regionen der Schweiz.

Die zweite kritische Bemerkung betrifft den Umstand, dass die Botschaft bisweilen eine Sicht über unsere Grenzen hinaus vermissen lässt. Das wirkt sich vor allem auf den Stellenwert aus, den sie dem Güterverkehr beimisst. Güterverkehrspolitik ist immer auch unmittelbar mit der Verlagerungspolitik verbunden. Wenn die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs nicht verbessert werden, wird es schwierig, die Ziele der Verlagerungspolitik zu erreichen.

Ich war am vergangenen Freitag zusammen mit Frau Bundesrätin Leuthard an einer Infrastrukturtagung an der ETH Zürich und habe mit Freude zur Kenntnis genommen, dass die Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung bei allen Playern unbestritten ist. Niemand bestreitet ernsthaft ihre Notwendigkeit. Verkehrsverlagerung fängt im besten Fall vor, spätestens aber an den Landesgrenzen an. Als Vertreter eines Grenzkantons, der zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt als erster mit den in die Schweiz gelangenden Gütern konfrontiert wird, ist mir diese Feststellung wichtig.

Meine Ausführungen zu Fabi sind aus diesem Grund immer auf die Verkehrsverlagerung und damit den Güterverkehr fokussiert. Wenn wir uns nicht rechtzeitig darauf einstellen, wie wir auf das erwartete hohe Transportaufkommen im Korridor 24, der Hauptschlagader des europäischen Eisenbahnsystems zwischen den Nordseehäfen und dem Mittelmeer, reagieren wollen, dann werden wir die Pionierrolle, die wir heute mit dem Gotthard-Basistunnel und dem Lötschberg-Basistunnel innehaben, verlieren und jedenfalls am Jura Engpässe haben. Noch wird das bestritten mit dem Hinweis darauf, in Deutschland müssten zuerst die Infrastrukturen bereitgestellt bzw. verbessert werden. Nehmen wir doch einfach zur Kenntnis, dass sich auch dort etwas tut und wir schneller als erwartet reagieren werden müssen.

Unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat beim Güterverkehr erste Verbesserungen vorgenommen, indem sie den Güterverkehr in der Verfassung verankert und Massnahmen zugunsten besserer Trassen für den Güterverkehr beschlossen hat. Das sind für meinen Kanton und mich wichtige und unabdingbare Zeichen. Das hindert mich nicht daran, mit einer gewissen Hartnäckigkeit, die dem einen oder anderen auf den Geist gehen mag, immer wieder auf die national und eben nicht regionalpolitisch begründete Notwendigkeit hinzuweisen, wenigstens zu planen, wie man auf das enorme Transportaufkommen zu reagieren gedenkt – Kollege Jenny hat vorher auch bereits Zahlen erwähnt. Den Kopf in den Sand zu stecken ist keine erfolgversprechende Strategie.

Ich habe in der Kommission auf die Vereinbarung zwischen dem UVEK und dem deutschen Verkehrsminister, das sogenannte Lugano-Übereinkommen, hingewiesen. Es ist weiterhin die Grundlage für die Entwicklung des Transitverkehrs und die Güterverlagerung. Die Schweiz hat sich zur Erreichung dieser Ziele, die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs der Neat zu erhöhen, verpflichtet: Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt, durch den Bau einer neuen Linie aus dem Raum Basel durch den Jura. Bis dato lief dieses Projekt unter dem Namen Wisenberg, heute sprechen wir von einem dritten Juradurchstich. Diese Vereinbarung ist durch die Bundesversammlung genehmigt worden und am 2. Juli 1998 durch Notenaustausch in Kraft getreten. Hier sind nicht regionale Partikularinteressen das Thema – der Bundesrat hat nicht mit den Kantonen der Nordwestschweiz eine Vereinbarung abgeschlossen, sondern mit unserem nördlichen Nachbarn Deutschland.

Heute sprechen wir nicht mehr nur von der Achse Basel–Chiasso oder Basel–Brig, sondern von Korridoren – ich habe das bereits vorhin erwähnt –, speziell von Güterkorridoren; diese führen auf der Nord-Süd-Achse von Rotterdam über die Schweiz nach Genua. In diesem Zusammenhang ist das Interreg-Forschungsprojekt «Code 24» aufgegleist worden. Der Name «Code 24» setzt sich aus der EU-Be-

zeichnung «24» für den Korridor Rotterdam–Genua und dem Kürzel für «corridor development» zusammen. Was hat das für eine Bedeutung? Der Korridor Rotterdam–Genua gilt als Versorgungsrückgrat für Mitteleuropa, dementsprechend kommt ihm eine grosse Bedeutung zu. Der Verlauf des Korridors ist hauptsächlich durch den Rhein als Güterträger geprägt. Die Querung der Schweiz durch den Jura und die Alpen mit «Kurzschluss» zum nächstgelegenen Mittelmeerhafen in Genua folgt den historischen Handelswegen.

Der Korridor stellt aber auch in ökonomischer Hinsicht den kürzesten Link zwischen Nordsee und Mittelmeer dar. Durch den Zusammenschluss der Wirtschaftsräume in Mitteleuropa und Norditalien hat der Korridor ein sehr hohes Potenzial. Er umfasst in einem Raum von 70 Millionen Menschen ein Gütervolumen von 700 Millionen Tonnen, welches zu 50 Prozent mit der Bahn transportiert wird. Die beginnende Neuorganisation der interkontinentalen Containerschiffahrt nach Europa mittels grosser Schiffe hat einen Warenfluss ab Rotterdam via Korridor 24 in Richtung Süden zur Folge, denn die grossen Schiffe können die Mittelmeerhäfen nicht anfahren. Der Warentransport via Genua erfordert einen Umladevorgang in Sizilien und ist dadurch selbst für Norditalien langsamer als via Rotterdam und Korridor 24.

Was sind jetzt die Konsequenzen für die Schweiz? Durch diese Neuorientierung wird der Warenfluss auf der gesamten Achse von Korridor 24 in Zukunft stark anwachsen, insbesondere in der Schweiz wird dadurch die Menge der Transitgüter stark zunehmen. Diese können über die beiden Neat-Achsen geführt werden, mit Schwerpunkt Gotthard. Im Raum Basel wird aber die volle Last der Zunahme spürbar werden, und die Querung des Juras wird zunehmend zum Flaschenhals werden. Es ist das Anliegen meines Kantons und der ganzen Nordwestschweiz, dass wir nicht unvorbereitet in diese Zukunft gehen.

Fabi darf diese Entwicklung nicht ausblenden, und als erster Schritt in diese Richtung sind die Massnahmen gemäss Vorlage 4 Artikel 1 Absatz 2 Litera c zu verstehen: der Kapazitätsausbau Basel Ost, Ergolzthal und die Entflechtung Pratteln. Das hat auch die Kommission so aufgenommen. Wir anerkennen, dass die KVF-SR die Vorlage erheblich verbessert hat und den Stellenwert des Güterverkehrs hervorhebt. Wäre dies nicht geschehen und wäre die Kommission dem Bundesrat gefolgt, wäre der Widerstand bei uns vorprogrammiert gewesen.

Ich bin selbstverständlich für Eintreten und werde mich dann noch einmal bei dem Minderheitsantrag äussern, den ich gestellt habe.

Stadler Markus (GL, UR): Der Bundesrat hat uns zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» einen Gegenvorschlag unterbreitet, was zu begrüssen ist, denn die Volksinitiative enthält Mängel, auf die der Bundesrat hinweist. Die Initiative entzieht der Strasse wesentliche Mittel. Die Strasse spielt gerade im Berggebiet eine wichtige Rolle und ist oft die einzige Möglichkeit für die Erschliessung. Sie ist auch für den Busverkehr, Teil des öffentlichen Verkehrs, Grundlage im eigentlichen Sinne. Die Initiative hat aber auch einen wichtigen Anstoss gegeben.

Die Ansprüche an den Verkehr – sei es bezüglich Strasse, Bahn, Luft oder Wasser – sind riesig, was unter anderem bei Fabi zum Ausdruck kommt: Die Kommission hat nach eingehender Auseinandersetzung mit den verschiedenen Kreisen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz den Verpflichtungskreditbetrag im Entwurf des Bundesrates fast verdoppelt. Wir haben kürzlich erst über den Netzschluss befunden und werden uns demnächst über die zweite Strassenröhre am Gotthard unterhalten – der Verkehr ist ein Mammutthema.

Auch wenn man dem öffentlichen Verkehr positiv gegenübersteht und wenn ich auch die Grundhaltung der Kommission unterstütze, so muss doch gleich zu Beginn etwas gesagt werden: Der Satz «Das Wachstum des Verkehrs ist ein Faktum, Punkt» darf nicht mit einem Punkt enden. Solange er es tut, schieben wir nämlich alle anderen Fragen des öf-

fentlichen Interesses, z. B. Umwelt und Energie, beiseite, blenden wir einen Teil der Wirklichkeit aus, ist unsere Politik nicht nachhaltig. Solange dieser Satz Wirklichkeit ist, müssen wir uns zunehmend fragen, ob wir unsere Angebote und Preise richtig lenken. Wenn wir uns also heute hinter einen grossen Ausbauschnitt im öffentlichen Verkehr stellen, sollte uns gleichzeitig klar sein, dass irgendwo Grenzen dieses Ausbaus bestehen, und zwar Grenzen, das heisst für einige Interessierte Nachteile, die sich, in anderem Lichte betrachtet, im öffentlichen Interesse insgesamt wieder als Vorteile zeigen. Wachstum um jeden Preis ist nicht stimmig, das gilt auch für das Verkehrswachstum.

Mit der Neat hat die Schweiz vor Jahrzehnten eine sehr grosse Investition in die Hand genommen, die aber ihren Wert nur dann wirklich umsetzen kann, wenn sie nicht als System von zwei oder drei Tunnels, sondern als ein nationales und internationales Verkehrssystem verstanden wird. Gewichtige Teile dieses Systems bestehen heute allerdings noch nicht, sind noch nicht einmal geplant. Mit Fabi, insbesondere in der kleineren Fassung der bundesrätlichen Botschaft, geschieht aber auf der Nord-Süd-Achse fast nichts. Fabi bedeutet vor allem Ost-West-Ausbau für den Personenverkehr. Der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse kommt fast nicht vor, Kollege Janiak hat gerade darauf hingewiesen. Auch wenn die Botschaft zum 4-Meter-Korridor bereits angekündigt ist: Dies muss angesichts der Ergebnisse des letzten Verlagerungsberichtes eigentlich erstaunen und zeigt auch, dass unsere Verkehrspolitik nicht nur gradlinig ist, sondern auch enge Kurven dreht – beim Skifahren spricht man von Spitzkehren.

6,4 Milliarden Franken sind viel Geld. Wer vor allem wesentlich mehr als der Bundesrat fordert, muss auch bereit sein, mehr dafür aufzuwenden. Deshalb ist der Antrag der Kommission zu begrüßen, eine echte Finanzierung der notwendigen Aufwendungen vorzusehen und auf eine buchhalterische Prüfung, beispielsweise über einen Hokusfokus via Bilanz, zu verzichten. Das ist an und für sich gut so. Andernfalls könnten leicht Präjudizien für andere Politikbereiche geschaffen werden.

Ich unterstütze die Grundgedanken der Vorlage wie Kapazität vor Zeitgewinn, Strukturert halt bei einem moderaten Ausbau und Förderung der Verlagerungspolitik – soweit man im Zusammenhang mit Fabi überhaupt davon sprechen darf – und bin für Eintreten. Bezüglich des Axentunnels werde ich einen Minderheitsantrag vertreten.

Theiler Georges (RL, LU): Die Infrastrukturen gehören zu den Kernaufgaben des Staates, neben Bildung und Sicherheit. Gute Infrastrukturen sind wesentlich für die Wirtschaft. Schuldenmachen ist schlecht, aber nichtfunktionierende Infrastrukturen zu hinterlassen ist ebenso schlecht. Die nachkommenden Generationen werden an beidem zu nagen haben. Die werden es nicht als sehr nachhaltige Entscheidung empfinden, wenn wir hier jetzt nicht die wichtigen entsprechenden Schritte tun.

Der Bedarf ist für mich ausgewiesen, das haben mir die tagelangen, eindrücklichen Hearings mit Vertretern aus allen Regionen gezeigt. Ich habe mir erlaubt, die einzelnen als dringlich bezeichneten Milliarden zusammenzuzählen, die da zusammengekommen sind: Es waren 26. Insgesamt – Sie wissen es – waren es 42. Alles kann ja nicht dringlich sein, ich glaube es auch nicht. Aber ich kann mir kaum vorstellen, dass sich alle diese Regionen derart täuschen, dass man mit «drei Komma und etwas» Milliarden den effektiven Bedarf abdecken kann. Ich bin also mit der Kommission überzeugt, dass es etwas mehr braucht.

Wir haben aber ein zentrales Problem: dass wir gleichzeitig mit diesem Investitionsschub, den wir nun machen müssen, noch 9 Milliarden Franken an Schulden aus der Neat-Zeit zurückzahlen müssen, inklusive Zinsen. Das ist eigentlich der Hauptgrund, weshalb wir ein Finanzierungsproblem haben. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer – ich habe damals in der Kommission den Antrag gestellt, dass wir das so machen – dient für mich eigentlich nicht primär den Investitionen, wie es jetzt irgendwie immer kolportiert und dargestellt

wird, sondern dem Rückbau dieser 9 Milliarden Franken Schulden. Tun wir es nicht, steigen die Staatsschulden um 9 Milliarden. Das finde ich als Unternehmer, als Vertreter der Wirtschaft, jetzt eigentlich keine gute Idee. Deshalb habe ich dann auch etwas gestaunt nach der Rückfrage an die Kantone, aber auch an die Wirtschaft, wie sie das denn eigentlich finanzieren wollen, wenn der Bedarf ausgewiesen ist und wir gleichzeitig diese Schulden zurückbezahlen müssen. Darauf haben wir eine eindrückliche Antwort erhalten: Es herrschte ein beredtes Schweigen. Niemand hat Vorschläge gemacht, wie man die Frage der Finanzierung lösen soll.

Ich finde es gut, dass wir hier den Mut haben, die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf den Tisch zu legen und dem Volk zu sagen: «Wenn ihr diese zusätzlichen Leistungen wollt, dann müsst ihr sie auch bezahlen.»

Die Konsequenzen aus dem Paket sind also für mich schlüssig und richtig. Man darf hier drin aber in Bezug auf den öffentlichen Verkehr schon auch nicht einfach nur in Euphorie verfallen. Man muss doch wissen: Wenn wir in den Zug steigen, sind 50 Prozent der Kosten vom Steuerzahler bereits bezahlt. Es mutet mich schon etwas seltsam an: Wenn moderate Erhöhungen angekündigt werden, wird schon dagegen gewettert. Man kann nicht alles haben; wir können diese 50 Prozent nicht noch auf lange Zeit erhöhen. Es ist also dringend nötig, dass die nutzerseitigen Beiträge beibehalten, wenn nicht erhöht werden. Ich erwarte vom Bundesrat, dass er diese heisse Kartoffel weiterhin in den Händen behält, möglichst geschickt natürlich, und dass er auch nicht davor zurückschreckt, in diesem Bereich weitere Massnahmen zu treffen. Wir können es uns nicht erlauben, den öffentlichen Verkehr noch mit öffentlichen Mitteln ständig zu subventionieren – zusätzlich zu subventionieren, muss man sagen.

Was mich ebenfalls stört, ist die ständige Querfinanzierung des einen Gefässes durch das andere. Das mag in gewissen Bereichen angehen, aber wir können das nicht weiter ausbauen. Hier ist das Ende dessen erreicht, was noch zumutbar ist. Ich bin deshalb froh, dass wir in der Kommission die VCS-Initiative einstimmig zur Ablehnung empfohlen haben, die bei dieser Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene noch viel weiter geht. Die Strasse deckt ihre Kosten zu hundert Prozent. Es wird jetzt noch bis vor das Bundesgericht darüber gestritten, ob es ein paar Prozent mehr oder weniger sind. Ich finde es überflüssig, dass wir beim Schwerverkehr öffentlich über solche Fragen streiten. Man sollte sich da eigentlich einig können.

Bestimmt ist es so, dass mit dieser Vorlage nun das Mass ausgereizt ist. Ich stehe in engem Kontakt mit den Verkehrsverbänden; man ist natürlich von gewissen Dingen, die wir jetzt da beschliessen, nicht begeistert. Ich kann dahinterstehen, aber ich bitte Sie, Frau Bundesrätin, nun auch diese Fondslösung für die Strasse mit aller Energie vorwärtszutreiben. Ich erwarte zudem von jenen, die jetzt quasi die Einigkeit der KVF beim öffentlichen Verkehr heraufbeschworen haben, dass sie das auch für die Strasse tun, wenn es dann um diese Fondslösung geht. Ich weiss nicht, welche Einigkeit wir dann noch haben. Ich hoffe, dass der Kommissionspräsident, Herr Hêche, dann auch so grosszügig dafür sorgt, alle unter seinem Mantel zu sammeln, was er ja hervorragend gemacht hat; er hat das sogar bei mir fertiggebracht.

Ich wäre dafür gewesen, dass man diese Fragen der Finanzierung der Strasse und der Schiene gleichzeitig behandelt hätte, denn sie haben einen Zusammenhang. Die Strasse hat die gleichen Probleme, auch sie wird Finanzierungsprobleme bekommen. Die Finanzierungsmechanismen bei der Strasse sind ähnlich kompliziert wie jene bei der Schiene. Es wäre sinnvoll gewesen, die Diskussion parallel zu führen. Ich habe einen Antrag gestellt, aber ich war da ein einsamer Ruffer in der Wüste. Vielleicht wird der Nationalrat das dann noch aufnehmen. Es wäre gut, Frau Bundesrätin, wenn wir im nächsten Jahr mindestens die Unterlagen und die Fondsideen des Bundesrates bereits auf dem Tisch hätten, sodass der Nationalrat in Kenntnis der Dinge handeln könnte.

Ich erlaube mir noch ein paar Bemerkungen zu Teilfragen: Herr Graber hat bereits auf den Durchgangsbahnhof in Luzern hingewiesen; wir haben diesbezüglich und nicht nur diesbezüglich eine völlig unget(h)eilte Ständesstimme. Luzern, das muss man einfach wissen – ich stelle immer wieder fest, dass die meisten das Gefühl haben, das sei einfach eine Bahnhoflösung –, hat immer noch einen der letzten Kopfbahnhöfe in der Schweiz. Andere sagen auch etwas negativ «Sackbahnhöfe». Es gibt Endbahnhöfe, was eine gewisse Logik hat, weil es dort nicht weitergeht. In Luzern aber geht es immer weiter. Es ist ein wesentlicher Bestandteil, dass wir in Luzern eine Lösung erhalten, welche mit einer Durchmesserlösung den Nord-Süd-Verkehr aufnehmen kann, den Nord-Süd-Verkehr aus dem Raume Basel ins Tessin und nach Mailand oder aus dem Raume Bern über Luzern ins schöne Tessin und nach Mailand.

Für die Zentralschweiz ist das nicht einfach nur ein Regionalproblem. Natürlich brauchen wir in der Region dringend auch mehr Kapazitäten; zurzeit sind diese ausgeschöpft. Es ist aber ebenso wichtig, zur Kenntnis zu nehmen, dass dieses Anliegen eine überregionale Bedeutung hat. Wir sind deshalb froh, dass die Idee dieser Projektierungskredite aufgenommen worden ist, sodass wir sie weiterspinnen können. Es ist für mich eine wichtige Tatsache, dass die Kommission die Flexibilisierung der ganzen Planung für die Zukunft hier in die Vorlage eingebaut hat. Ich danke auch hier für die Unterstützung.

Es geht hier nicht nur um diesen Betrag von 300 Millionen Franken für die Projektierungen, sondern es geht auch darum, dass die Verwaltung, dass der Bundesrat eine gewisse flexible Entscheidungsmöglichkeit hat, welche Projekte wann effektiv zum Tragen kommen. Ich stelle fest, dass das bei der Strasse relativ gut funktioniert. Man hat dort Möglichkeiten, wenn gewisse Projekte ins Stocken kommen, andere Projekte zu bearbeiten. Wer von uns weiss schon, welches Projekt in fünf Jahren wo steht? Kein Mensch kann das sagen. Projekte, die vermeintlich gut laufen, geraten plötzlich bewilligungsmässig ins Stocken. Da braucht es einfach so etwas wie einen Projekttrichter, der dann letztendlich in die Projektpipeline kommt, damit man eine gewisse Flexibilität an den Tag legen kann. Ich meine aber, dass in dieses Kapitel auch die Vorfinanzierung hineingehört. Diese hat für mich einen wichtigen Charakter – nicht damit wir die Prioritäten, welche wir hier festgelegt haben, per se infrage stellen, sondern damit wir zusätzliche Möglichkeiten haben, wenn schon jemand bereit ist, Projekte vorzufinanzieren.

Ich möchte mit einer wichtigen Bemerkung zum Schienen-güterverkehr schliessen. Ich habe auch verschiedene Vorstösse dazu eingereicht. Herr Janiak, Sie gehen mir nicht auf den Geist, grundsätzlich nicht und in dieser Frage schon gar nicht. Wir haben hier über die Achse eigentlich die gleichen Meinungen. Beim Güterverkehr – das hat jedoch mit dem Nord-Süd-Verkehr allein noch nichts zu tun – geht ganz generell etwas vergessen. Man kann böse sagen: Es geht vergessen, weil die Güter nicht zu den Wählerinnen und Wählern gehören und damit in der Priorität immer sehr, sehr weit nach hinten geschoben werden. Aber das ist ein Fehler. Wenn wir den wirtschaftlichen Bedürfnissen, wenn wir der Logistikkette optimal Rechnung tragen wollen, so braucht es einen optimalen Schienengüterverkehr. Dieser muss selbstverständlich durch die Strasse ergänzt werden. Die Strasse leistet schweizweit noch immer den Löwenanteil. Auf der Nord-Süd-Achse ist es gerade umgekehrt, was die Mengen anbelangt. Aber ohne die Strasse geht es nicht, ohne die Schiene geht es auch nicht.

Ich bin froh, dass wir diesen Artikel in der Verfassung eingebaut haben. Ich hätte ihn lieber noch etwas strenger gesehen, wie Sie in der Kommission vielleicht festgestellt haben. Wir haben jetzt eine Lösung drin. Aber ein Verfassungsartikel bringt noch gar nichts. Jetzt müssen natürlich entsprechende Massnahmen kommen. Wir haben uns in der Kommission orientieren lassen, dass jetzt eine Güterverkehrsvorlage in Erarbeitung ist. Wir haben von entsprechenden Berichten Vorabzüge erhalten. Das stimmt mich positiv. Aber

ich erwarte schon, dass der Güterverkehr den angemessenen Platz in diesen Vorlagen finden wird.

Ich danke Ihnen für die Ablehnung der VCS-Initiative. Deren Annahme wäre das Schlimmste, was uns passieren könnte, das würde die Streitereien zwischen Strasse und Schiene erst recht wieder entfachen. Ich danke Ihnen – und ich teile da die Meinung von Kollegin Jenny – für die möglichst einstimmige Zustimmung zu dieser Vorlage. Wenn wir sie durchbringen wollen, braucht es am heutigen Tag ein starkes Zeichen.

Fournier Jean-René (CE, VS): Permettez-moi en préambule de féliciter le président pour la chaleureuse réception qu'il nous a donné de vivre hier dans son canton du Tessin. Je tiens par là à remercier les autorités cantonales tessinoises et la population tessinoise pour la qualité de leur accueil.

Comme représentant du canton du Valais, je ne peux que partager le souci du respect de la promotion du fédéralisme exprimé avec force par le président Lombardi et me joindre à son appel au bon sens et à la simplicité dans notre mission d'élaboration des lois. Un merci donc sincère pour ces moments de cordialité et d'amitiés confédérales vécues dans son canton. Je le remercie aussi d'avoir choisi le moyen de transport certainement le moins onéreux, c'est-à-dire l'avion au lieu d'un train spécial pour le retour de la délégation des chambres à Berne.

J'en viens maintenant à l'objet qui nous occupe ce matin, à savoir le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. La Commission des finances a tenu à aborder la problématique très complexe du financement du trafic dans sa totalité. Autrement dit, le financement des projets routiers et celui des projets ferroviaires ont fait l'objet d'une approche commune. Cette démarche est d'autant plus souhaitable que le Parlement ne peut que difficilement faire une appréciation globale des projets relatifs aux transports et procéder à une évaluation complète des besoins financiers futurs de par l'enchevêtrement des subventions croisées route/rail, mais également de par l'examen séquencé par secteur et dans le temps que nous imposent cette matière et la loi.

La Commission des finances rappelle la nécessité de veiller à une grande transparence dans les dossiers relatifs aux transports, transparence qui seule permettra de fixer un nombre de priorités pour les projets routiers et ferroviaires qui soit idéal tant du point de vue technique que financier. Sur le plan budgétaire, la commission estime que le projet FAIF est judicieux et nécessaire; elle salue notamment la proposition du Conseil fédéral de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire qui servirait à financer des projets d'entretien et d'aménagement et qui permettrait ainsi d'instaurer une concurrence entre les ressources destinées à la maintenance et celles destinées à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission des finances relève tout au plus que l'affectation obligatoire des ressources du fonds aura bien sûr comme conséquence de réduire quelque peu la marge de manoeuvre budgétaire du Parlement. Par contre, elle salue le fait que, malgré les besoins élevés pour le financement futur de l'infrastructure ferroviaire, la Commission des transports et des télécommunications présente une solution de financement qui n'ajourne pas le remboursement des intérêts sur avances faites au fonds pour les grands projets ferroviaires.

La répartition en deux étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, 2025 et 2030, apparaît également comme judicieuse. Une planification au-delà de 2030 paraît si hasardeuse qu'elle en perdrait toute crédibilité et resterait assurément du domaine des promesses qui n'engagent que ceux qui les écoutent.

Enfin, la commission constate également que, contrairement au Conseil fédéral qui ne précise pas dans son message quel article serait concerné par le frein aux dépenses, la Commission des transports et des télécommunications recommande à juste titre que le frein aux dépenses soit appliqué à l'article 57 de la loi fédérale sur les chemins de fer, de même qu'à l'arrêté fédéral allouant des crédits d'engage-

ment pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Comme les projets supplémentaires concernant l'infrastructure ont entraîné des surcoûts considérables, la Commission des transports et des télécommunications a tenu compte des besoins financiers supplémentaires importants à moyen terme et a prévu par conséquent les recettes nouvelles nécessaires pour couvrir les coûts attendus.

Du point de vue de la politique budgétaire, la Commission des finances peut donc également soutenir ce projet, car il respecte le principe responsable selon lequel toute nouvelle dépense doit être couverte par de nouvelles recettes ou compensée par de nouvelles réductions de dépenses. Il faut toutefois souligner ici qu'en hypothéquant ainsi des recettes futures, nous limitons du même coup notre marge de manœuvre à l'avenir. Cette réflexion doit rester dans notre esprit, surtout si l'on considère les besoins clairement décrits par l'Office fédéral des routes, qui s'attend, en outre, à ce que le financement spécial pour l'infrastructure routière ait à faire face au cours des dix à quinze prochaines années à un déficit de l'ordre de 15 milliards de francs.

En conclusion, notre commission considère que le projet qui est présenté est satisfaisant du point de vue budgétaire. Elle souligne également la nécessité de ne pas perdre de vue le défi que représente le financement de l'ensemble des infrastructures de transport à moyen et long terme.

Freitag Pankraz (RL, GL): Ich bin für Eintreten und unterstütze grundsätzlich die Linie der Kommission. Als Nichtmitglied der Kommission möchte ich mich auf ein Thema konzentrieren, nämlich die Finanzierung des direkten Gegenentwurfes. Mit Blick auf die Zukunft hat für mich die Verkehrsinfrastruktur nach dem Bereich Bildung und Forschung die höchste Priorität. Das heisst, die nötigen Mittel sind, soweit tragbar, zur Verfügung zu stellen. Auch ich würde eine analoge, transparente und langfristige Finanzierung im Strassenbereich begrüssen, sie ist ja meines Wissens auch in Erarbeitung.

Bei der Finanzierung gemäss der Botschaft begrüsse ich ausdrücklich den Verzicht auf Änderung der Rückzahlung und Verzinsung für die bisherigen Eisenbahn-Grossprojekte. Das hat auch mit Glaubwürdigkeit gegenüber dem Volk zu tun. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkt ist keine tolle Lösung, aber eine realistische, und wenn das Volk Ja dazu sagt, ist sie auch ordnungspolitisch korrekt.

Ein anderer Teil der Finanzierung macht mir allerdings etwas Sorgen, und zu diesem Teil habe ich Fragen. Der Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer soll ja neu auf maximal 3000 Franken beschränkt werden. In meinem Kanton gibt es relativ viele Pendlerinnen und Pendler, die in den Raum Zürich fahren. Sie haben, wenn sie den öffentlichen Verkehr benutzen, meistens Generalabonnements. Ein Generalabonnement zweiter Klasse kostet 3350 Franken, ein Generalabonnement erster Klasse 5350 Franken. Wenn die Vorlage so durchkommt, kann man also ein Generalabonnement zweiter Klasse nicht mehr ganz abziehen, von einem Generalabonnement erster Klasse noch gut die Hälfte. Und wenn nun jemand in einem Gebiet wie meinem, in einer ländlichen Region, auf das Auto angewiesen ist, wegen unregelmässiger Arbeitszeiten oder insbesondere wegen einer weniger guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, dann heisst das gemäss der Anleitung für die Steuererklärung des Kantons Glarus etwa Folgendes: Pro Arbeitstag sind maximal noch etwa 13 Franken abziehbar.

Zur direkten Bundessteuer: Ich gehe davon aus, dass diverse Kantone dann vermutlich eine neue Regelung übernehmen würden. Aber alleine, wenn man das hier ansieht, bedeutet das, dass dies dann noch für knapp zwanzig Kilometer mit dem Auto reicht oder, mit einer Hin- und Rückfahrt, noch etwa für zehn Kilometer. Es sind dann natürlich sehr viele Menschen, die das betrifft. Gemäss Botschaft soll dieses System dem Bund jährlich etwa 200 Millionen Franken bringen und den Kantonen, weil sie 17 Prozent der Bundessteuer kriegen, auch noch etwa 40 Millionen. Darum habe ich in diesem Zusammenhang zwei Fragen an unsere Frau Verkehrsministerin:

1. Wen, und damit meine ich die Personen und die Regionen, betrifft dieser Abzug konkret und in welcher Art? Dahinter steht meine Befürchtung, es sei insbesondere mein Kanton, mit anderen zusammen, den das betrifft.

2. Kann es bei Einzelfällen, z. B. bei schlechter Verkehrerschliessung oder aus anderen nachgewiesenen Gründen, die Möglichkeit von Ausnahmen vom Maximalabzug geben? Je nach Antwort, das ist meine Überlegung, könnte sich dann insbesondere der Zweitrat noch einmal intensiv mit dieser Thematik beschäftigen.

Luginbühl Werner (BD, BE): Die Kommission schlägt auch meiner Meinung nach eine Lösung vor, die geeignet ist, die Volksinitiative zu bekämpfen. Ich möchte der Kommission für diese grosse Arbeit bestens danken. Allerdings geht die Kommission sicher an die Grenze dessen, was noch verantwortbar ist. Ich werde der Vorlage aber zustimmen, weil damit eben auch wichtige Projekte in meinem Kanton realisiert werden können. Ich stimme auch der Finanzierung zu. Allerdings bin ich der Meinung, dass der entsprechende Vorschlag keine Lösung auf lange Sicht sein kann.

Ich möchte dazu einige grundlegende und auch kritische Bemerkungen machen: Der Botschaft ist zu entnehmen, dass der motorisierte Individualverkehr den öffentlichen Verkehr heute jährlich mit 640 Millionen Franken quersubventioniert. Das ist demokratisch legitimiert, daran gibt es nichts zu rütteln. Trotzdem ist es ein unglaublich hoher Betrag, auch angesichts der Tatsache, dass der Nutzer des Autos sein Rollmaterial selber beschaffen muss. Wir entnehmen der Botschaft weiter, dass die Schienen- und Buskilometer von 2001 bis 2010 um 28 Prozent zugenommen haben. Bis 2030 wird eine weitere Zunahme des Personenverkehrs um 60 Prozent prognostiziert – um 60 Prozent bis 2030. Da stellt sich für mich schon eine erste Frage, mit der sich die Politik befassen muss: Sind diese tatsächlichen, vergangenheitsbezogenen und die prognostizierten Zunahmen ein Naturgesetz? Können und wollen wir diese Entwicklung einfach akzeptieren, ja mit einer grosszügigen Investitions- und Subventionspolitik gar noch fördern? Ich meine nein, ich meine, es braucht Korrekturen. Wir stossen doch zunehmend an Grenzen, es wurde von verschiedenen Votanten gesagt: übervolle Züge, auch auf Strassen von Kleinstädten zunehmende Verkehrsprobleme. Vor allem stossen wir an Grenzen, was die Investitionen und den Unterhalt betrifft.

Auch ich schätze unser ausgezeichnetes System des öffentlichen Verkehrs, ich profitiere auch direkt davon. Trotzdem müssen wir, so meine ich, selbstkritisch feststellen, dass wir mit unserer bisherigen Verkehrspolitik Mobilitätsanreize setzen und die Zersiedelung aktiv fördern. Seit ziemlich genau vierzig Jahren betreiben wir Raumplanung in diesem Land. Die einen meinen, das Raumplanungsgesetz habe kaum etwas gebracht. Ich bin diesem Gesetz gegenüber positiver gestimmt, vor allem, wenn ich mitberücksichtige, was realistischere mit der Raumplanung möglich war. Für Landverschleiss und Zersiedelung, die heute beklagt werden, ist die Verkehrspolitik mindestens so sehr mitverantwortlich wie die mangelhafte Raumplanung. Eingezont hat man überall, bezüglich Entwicklung ist die Post aber dort abgegangen, wo die Erschliessung gut war. Die anderen Regionen blieben auf ihren Bauzonen sitzen.

Es gibt heute nicht nur doppelt so viele Pendler wie 1970. Wir fahren mit dem Auto auch anderthalbmal so viel wie damals. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir heute einen Kostendeckungsgrad, der unter 50 Prozent liegt. Der Nutzer zahlt also knapp die Hälfte, der Steuerzahler den ganzen Rest. Von Kostenwahrheit und Verursacherprinzip sind wir ungefähr so weit weg wie von einer bemannten Marslandung. Weil unsere Mobilität so billig ist, konsumieren wir sie à gogo, und das gilt für den Autoverkehr wie für den öffentlichen Verkehr.

Ich bin mir natürlich bewusst, dass eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung für unser Land, für unseren Wirtschaftsstandort wichtig sind. Das heisst aber noch nicht automatisch, dass wir bis in alle Zukunft in diesem Ausmass subventionieren können und sub-

ventionieren müssen. Es ist dringend, dass wir die Finanzierung des Verkehrs, des gesamten Verkehrssystems, in den nächsten Jahren umbauen, und zwar in folgende Richtung: Wer Mobilität in Anspruch nimmt, trägt deren Kosten, im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr.

Je nachdem, wann man fährt, zahlt man unterschiedliche Preise. Das hat etwas mit Angebot und Nachfrage zu tun. Ein solches Mobility-Pricing wird in der Botschaft des Bundesrates auf Seite 1666 ebenfalls als geeignetes Instrument bezeichnet. Es sei heute noch nicht umsetzungsreif. Das mag so sein. Aber wenn wir solche Systeme in unserem kleinen, dichtbesiedelten Land nicht rasch weiterentwickeln und zur Umsetzungsreife bringen, dann befürchte ich, dass es zu einem Kollaps kommen könnte und dass unsere Verkehrssysteme unbezahlbar werden.

Noch etwas: Das Parlament hat griffige Massnahmen im Bereich der Raumplanung beschlossen. Ich bin der festen Überzeugung, dass das Schweizer Volk entweder das Raumplanungsgesetz, wie wir es vorschlagen, oder die Landschafts-Initiative an der Urne annehmen wird. Ebenso klar ist für mich, dass wir im Kampf gegen den Landverschleiss und gegen die Zersiedelung nur dann erfolgreich sein können, wenn wir die Bemühungen aufseiten der Raumplanung mit einer entsprechenden Verkehrspolitik aktiv unterstützen. In diesem Sinne erachte ich unsere heutige Verkehrsfinanzierung als ein Auslaufmodell, und ich möchte das Departement und den Bundesrat ermuntern, neue, verursachergerechtere und näher an der Kostenwahrheit liegende Systeme rasch zur Umsetzungsreife zu bringen. Ich mache mir keine Illusionen – das wird in der politischen Realisierung kein Spaziergang. Wir alle sind billige Mobilität gewohnt, aber ich bin der festen Überzeugung, dass wir in diese Richtung gehen müssen, und insofern erachte ich den heutigen Entscheid als einen Zwischenschritt.

Keller-Sutter Karin (RL, SG): Im Vorfeld der heutigen Debatte wurde teilweise gesagt, dass mit dieser Vorlage vor allem eine teure «Regionalität» gepflegt werde, dass mit der Aufstockung der bundesrätlichen Vorlage von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken sozusagen regionale Liebhabeinheiten begehrt würden, deren Bedarf betrieblich und auch betriebswirtschaftlich kaum ausgewiesen sei. Tatsache ist aber vielmehr, dass die ursprüngliche Vorlage, die bundesrätliche Vorlage, etwas Schlagseite hatte. Gerade aus Ostschweizer Sicht musste man feststellen, dass die vorgesehenen Investitionen von 3,5 Milliarden Franken vor allem für die Westschweiz und das Mittelland vorgesehen waren.

Der Bedarf für diese Projekte ist zweifellos ausgewiesen, und ich unterstütze diese ausdrücklich. Wichtige Projekte in der Zentral- und Ostschweiz wie auch im Raum Zürich wurden jedoch nicht berücksichtigt. Bei den wenigen Vorhaben, die in der ursprünglichen Vorlage für die Ostschweiz vorgesehen waren, handelt es sich zudem um alte Versprechen aus früheren Bahnvorlagen, die noch nicht eingelöst worden sind. Das war vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Fabi-Vorlage in einer Volksabstimmung eine Mehrheit bei Volk und Ständen finden muss, etwas dürrtig. Eine Vorlage, bei der ein schöner Teil der Schweiz im Wartesaal sitzen bleibt, hätte beim Volk wohl kaum eine Chance. Dass die heutige Vorlage sehr wichtig ist, drückt auch der Titel der Zeitung «Le Temps» aus. «Le Temps» spricht heute von «Le crédit ferroviaire du siècle soumis au Parlement», also von einem Jahrhundertkredit im Bahnausbau. Dass sich alle Landesteile an diesem Jahrhundertkredit beteiligen wollen, scheint legitim zu sein.

Der KVF-SR ist es gelungen, einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der die berechtigten Anliegen aller Landesteile berücksichtigt und damit auch ein sehr guter Gegenvorschlag zur VCS-Initiative ist. Aus Ostschweizer Sicht möchte ich besonders die Aufnahme des Kapazitätsausbaus zwischen St. Gallen und Chur begrüssen, ein Teilprojekt des Bodensee-Rheintal-Y. Dieses Anliegen wird von den Ostschweizer Kantonen, dem St. Galler Kantonsrat und sämtlichen Gemeinden im Rheintal getragen.

Infrastrukturausbauten sind nicht einfach Liebhabeerei, sondern widerspiegeln die Wirtschaftskraft einer Region oder auch deren Potenzial. So wurde beispielsweise die Ostschweiz vor einiger Zeit aufgeschreckt, als die Planer des Bundes ihre Raumplanung vorstellten, die auf wenigen Ballungsräumen – Zürich, Basel, das Bassin lémanique – basierte. Die Ostschweiz figurierte unter «ferner liefen». Dass solche Karten politisch sind, zeigte sich daran, dass nach der Vernehmlassung Bern nach Protesten zur Grossagglomeration aufgewertet wurde.

Wir alle wissen, dass drei von vier Menschen in diesem Land heute in städtischen Agglomerationen leben, ob wir das wollen oder nicht. Die Schweiz wächst zu einer Grossagglomeration zusammen; Werner Luginbühl hat etwas darauf hingewiesen. Dabei ist es entscheidend, dass die sogenannten regionalen Zentren auch an die grossen Ballungsräume angebunden bleiben, dass eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung ermöglicht wird und dass damit auch die Arbeitsplätze in diesen Regionen gehalten werden. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in diesem Sinne nie wertfrei, sie widerspiegeln die wirtschaftliche, die politische und auch die gesellschaftliche Bedeutung einer Region.

Ich erinnere daran, dass es zum Beispiel während der Hochblüte der Stickerei im 19. Jahrhundert zwischen St. Gallen und Paris eine direkte Zugverbindung gab, das ist immerhin etwas; die Frau Bundesrätin muss keine Angst haben, Paul Rechsteiner und ich werden heute keinen entsprechenden Antrag stellen. Man hat sich damals sogar überlegt, den Rheinfluss zu begradigen, um über den Rhein einen direkten Zugang zum Meer zu haben. Das wurde damals geprüft.

Aus Ostschweizer Sicht bietet das Alpenrheintal ein wirtschaftliches Potenzial, das lange nicht auf dem Radar der nationalen und, dies gilt es einzuräumen, auch nicht der kantonalen Behörden war. Die Grenze zum Osten war auch eine mentale Grenze. Tatsache ist jedoch, dass das Rheintal, beide Seiten des Rheins gerechnet, 2011 ein Exportvolumen aufweist, das höher ist als jenes von Zürich. Die frühere Randregion hat sich dank der Personenfreizügigkeit in den letzten Jahren zu einer für die Schweiz wichtigen länderübergreifenden Wirtschaftsregion entwickelt. Die Verflechtungen im Raum Oberschwaben, Allgäu, Richtung Rheintal und Voralberg haben mit den bilateralen Verträgen deutlich zugenommen.

Das zeigt sich auch beim Volumen auf der Strasse: Im nationalen Vergleich sticht gemäss Astra hervor, dass die Nord-Süd-Verbindung sowie alle Nationalstrassen zwischen dem Mittelland und der Romandie ein geringeres durchschnittliches Verkehrsaufkommen aufweisen. Der Modal Split könnte also hier durch entsprechende Investitionen deutlich verbessert werden.

Die ständerätliche Kommission hat sich von diesen Fakten überzeugen lassen: Der Kapazitätsausbau zwischen St. Gallen und Chur ist damit eine wichtige Investition. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein hat übrigens letzte Woche kommuniziert, dass sie trotz knapper Finanzen in die S-Bahn Buchs–Feldkirch 45 Millionen Euro investieren wird. Hier ist es natürlich dann interessant, auch die Investitionen von heute in diesem Gesamtkontext zu sehen.

Noch ein Wort zur Finanzierung: Die Kommission schlägt vor, dass die in Fabi enthaltenen zusätzlichen Ausbauten über die Mehrwertsteuer finanziert werden sollen. Wie einigen Vorrednern geht es auch mir so, dass mir das nicht restlos sympathisch ist. Die Mehrwertsteuer soll nicht zur einfachen Beute für sämtliche Anliegen in diesem Staat werden. Ich stimme aber dieser Lösung trotzdem zu, dies zum einen, weil dieses Mehrwertsteuer-Promille gemessen am Mehrwert, den wir mit den Infrastrukturvorhaben für unser Land erreichen, verhältnismässig und vertretbar ist. Zum andern wird ja auch das Volk darüber befinden und sagen können, ob es bereit ist, diese Leistung für den öffentlichen Verkehr zu erbringen.

Gestern stand in der «NZZ», dass auch bürgerliche Politiker ihre finanzpolitische Zurückhaltung ablegen würden, wenn es um Infrastrukturinvestitionen gehe. Mit diesem Vorwurf

kann ich gut leben, denn mir geht es auch darum, finanzpolitische Prioritäten zu setzen. Es gibt doch einen klaren Unterschied zwischen Konsumausgaben und Investitionsausgaben. Ich bin deshalb auch etwas enttäuscht von den Verlautbarungen, die man aus Wirtschaftskreisen hört und die von Unverständnis im Hinblick auf die Aufstockung des Fabi-Kredits von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken geprägt sind: Gerade die Wirtschaft, unsere KMU, ist auf tragfähige Infrastrukturen in diesem Land angewiesen, um auch das Arbeitskräftepotenzial entwickeln zu können. Wir werden ja gerade auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung auf Talente angewiesen sein.

Es ist auch davon auszugehen, dass die Bevölkerung in unserem Land auf 9 Millionen anwachsen wird. Gemessen an dieser Entwicklung sind die ursprünglich vorgesehenen Investitionen zu gering.

Die Zinsbedingungen sind jetzt günstig, um die nötigen, sinnvollen und für den Standort Schweiz profitablen Investitionen anzupacken. Das müsste auch die Wirtschaft so sehen. Wenn wir jedoch zum erweiterten Paket Ja sagen, müssen wir auch zur Finanzierung Ja sagen. Reine Ausbauperspektiven ohne Finanzierung dürfen wir unserer Bevölkerung nicht mehr zumuten.

Ich danke abschliessend der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen für das ausgewogene Paket. Ich bin sicher, dass die Bevölkerung, gerade auch in der Ostschweiz, diesem nun zustimmen wird. Ich wünsche mir, dass der Ständerat – wie das der Kommissionspräsident, Claude Hêche, am Anfang der Debatte gesagt hat – dieses Paket deutlich stützt und damit auch gegenüber dem Nationalrat und gegenüber der Bevölkerung ein unmissverständliches Signal aussendet.

Engler Stefan (CE, GR): Auch ich halte den direkten Gegenentwurf des Bundesrates als Gegenkonzept zur VCS-Initiative für überzeugend. Er schafft nämlich für die Eisenbahnen mehr Verlässlichkeit als die VCS-Initiative, und mehr Verlässlichkeit ist gut für den gesamten öffentlichen Verkehr, für die Bahnunternehmungen, für die Städte und Kantone und letztlich auch für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs. In der öffentlichen Diskussion und auch jetzt in der Eintretensdebatte standen vor allem die Anzahl und die Auswahl der Infrastrukturausbauten im Vordergrund. Ich möchte die Aufmerksamkeit auf andere Themen der Vorlage lenken. Ich tue dies auch als Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn und damit als Stimme der schweizerischen Privatbahnen.

Schauen Sie sich im Ausland etwas um, etwa in Italien, in Frankreich, in England oder auch in Spanien, so stelle ich fest, dass auch in diesen Ländern vor allem die Fernverkehrslinien sehr gut ausgebaut sind. Meist kommt dort auch modernes und komfortables Rollmaterial zum Einsatz. Sobald es dann aber in die Fläche geht, ist das Bahnangebot in den Regionen stark ausgedünnt, wenn nicht sogar im Bestand gefährdet. Wenn Sie durch Italien fahren wollen, so können Sie von Zürich über Bellinzona nach Mailand und bis nach Rom und Neapel schnell mit modernem Rollmaterial verkehren. Versuchen Sie das aber beispielsweise einmal zwischen Mailand und Tirano zu tun!

Wollen wir also in unserem Land den sehr hohen Standard im öffentlichen Verkehr erhalten, so müssen wir verhindern, dass es bei uns zu ähnlichen Verhältnissen kommt. Wir dürfen uns keine Ausdünnung in den ländlichen Regionen zugunsten einer Durchoptimierung des Fernverkehrs leisten. Diese Gefahr besteht indirekt, wenn mit dem neuen Infrastrukturausbau, hinter dem ich gut stehen kann und mit dem hohe Investitionsfolgekosten verbunden sind, ein Ausbau des Regionalverkehrsangebotes einhergeht, dieses aber nicht finanziert ist. Das ist meine Sorge, nicht die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Meine Sorge ist, wie wir den Verkehr, welcher über diese Infrastruktur abgewickelt wird, finanzieren wollen.

Das Eisenbahnsystem wickelt sich in einem einfachen Dreieck ab: Man baut die Infrastruktur aus, erhöht und verbessert das Angebot, und man beschafft sich das dafür notwen-

dige Rollmaterial. So funktioniert die Eisenbahn. Am Schluss geht es darum, auch den Betrieb des Verkehrs zu finanzieren. Herr Kollege Stadler, die Grenzen des Ausbaus sind dort erreicht, wo wir nicht mehr in der Lage sind, das Verkehrsangebot zu finanzieren.

Herr Kollege Janiak hat schon Recht, wenn er sagt, es handle sich im Wesentlichen um eine SBB-Vorlage. Das kann ich aber auch gut nachvollziehen; es ist in Anbetracht der Bedeutung der SBB für den öffentlichen Verkehr Schweiz auch gerechtfertigt. Die SBB erweisen insofern dem öffentlichen Verkehr Schweiz, so meine ich, aber keinen guten Dienst, als sie, wie in der «NZZ» von gestern nachzulesen war, beim Regionalverkehr eine Kostendeckung von 40 bis 60 Prozent verlangen. Eigentlich müsste man dort wissen, dass die Rentabilität keine statische Betrachtung zulässt, sind doch die langfristigen Investitionen, vor allem in das Rollmaterial, für den jeweiligen Kostendeckungsgrad massgebend.

Ich bin froh um das Bekenntnis des Bundesrates und auch der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in Artikel 48a Ziffern 4 und 5 des Eisenbahngesetzes, wonach der Ausbau der Infrastruktur nicht nur dem Regionalverkehr generell, sondern auch der Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen dienen soll. Dasselbe gilt auch für das Bekenntnis zum Substanzerhalt, welcher auch der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden zugutekommen soll.

Meine Frage an Frau Bundesrätin Leuthard ist die folgende: Teilen Sie die Auffassung, wonach der Ausbau der Infrastruktur zwingend mit einem Wachstum der Abgeltungsmittel für den Regionalverkehr verknüpft werden muss? Es sei denn, man beabsichtige, auf bestehende Angebote in Zukunft verzichten zu wollen. Ich lade alle Kolleginnen und Kollegen, die jetzt für den Ausbau plädieren, ein, dann auch hinzustehen, wenn es darum geht, die Mittel für den Regionalverkehr sicherzustellen.

Der Druck auf die Ertragskraft der Bahnunternehmungen erhöht sich zunehmend, auch aufgrund der beabsichtigten Trassenpreiserhöhung um 300 Millionen Franken ab 2017. Wir können nämlich nicht davon ausgehen, dass wir diese 300 Millionen Franken *tel quel* an die Benutzenden weitergeben können. Das würde dann zu einer Verschlechterung der Ertragsituation der Bahnunternehmungen führen, würde die Eigenwirtschaftlichkeit verschlechtern und damit den Abgeltungsbedarf erhöhen.

Fazit: Die Konsequenzen des Ausbaus der Infrastruktur für den Betrieb und für den Verkehr dürfen wir nicht aus den Augen verlieren. Das macht mir schon gewisse Sorgen. Ich sehe als Folge der Ausbauten einen erheblichen Druck auf die Transportunternehmungen zukommen, wenn man das heutige Verkehrsangebot – das ist für die Reisenden ja entscheidend – aufrechterhalten will.

Die Finanzierung der Infrastruktur mit Ausnahme der Publikumsanlagen soll in Zukunft neu durch den Bund erfolgen, auch für die Privatbahnen – darüber könnten wir eigentlich froh sein. Es gibt einen Minderheitsantrag, der ein anderes Konzept vorsieht. Die Kantone würden also in Zukunft von der Finanzierung entlastet. So, wie jede Medaille zwei Seiten hat, ist die Kehrseite die, dass die Kantone damit auch die Möglichkeit verlieren, bei den Prioritäten des Ausbaus mitzuentcheiden. Ich bin der vorbereitenden Kommission sehr dankbar, dass sie den Miteinbezug der Kantone und der Bahnunternehmungen bei den Planungen deutlich verstärkt hat.

Zum Schluss noch zwei Fragen: Die erste betrifft die neugeschaffene gesetzliche Grundlage, wonach der Bund in der Zukunft gewährte Darlehen in Eigenkapital umwandeln können soll. Das bedeutet, dass im Rahmen einer Kapitalerhöhung die Möglichkeit besteht, Eigenkapital zu bilden, und sich der Bund ganz neue Beteiligungsverhältnisse bei diesen Bahnunternehmungen verschaffen könnte. Meine Frage ist folgende: Beabsichtigt der Bund, in Zukunft bei den Privatbahnen Infrastruktur und Verkehr auseinanderzureissen, indem jeweils in Zukunft gesonderte Gesellschaften für den einen und für den anderen Bereich verantwortlich sein sol-

len, etwa nach dem Modell der Matterhorn-Gotthard-Bahn, welche bereits über eine Infrastruktur AG oder eine Verkehrs AG verfügt? Da interessiert mich, was die Absicht des Bundes ist.

Meine zweite Frage betrifft ein Thema, über das wir schon einmal gesprochen haben: den Autoverlad am Lötschberg, an der Furka oder beim Vereintunnel. Mir geht es darum, in Erfahrung zu bringen, ob die Einrichtungen des Autoverlads zur Eisenbahninfrastruktur gehören. Als wir diese in den Netzbeschluss für die Nationalstrassen verpacken wollten, haben wir gesagt, es sei systemfremd, diese Einrichtungen als «Nationalstrasse» zu bezeichnen. Ich habe das verstanden. Nun geht es aber darum, im Eisenbahngesetz zu definieren, ob sie ein Teil der Eisenbahninfrastruktur sind. Wenn dem so ist, müsste man das auch sagen. Ich ersuche Sie deshalb, im Hinblick auf die Beratung im Nationalrat zu überprüfen, ob die Bestimmungen betreffend die Ziele und den Umfang der Infrastruktur angepasst werden müssen. Keine Lösung wäre es wahrscheinlich, die Anlagen für den Autoverlad und das dafür benötigte Rollmaterial, das in einem geschlossenen System benutzt wird, einfach den Bahnunternehmungen und/oder den Kantonen zu überlassen. Für mich wäre die Konsequenz eigentlich die, dass diese Anlagen einen Teil der nationalen Verkehrsinfrastruktur darstellen. Ich bitte Sie darum, das zu prüfen und es in der zweiten Phase gegebenenfalls in das Gesetz aufzunehmen.

Das sind die zwei Fragen, die ich zu dieser ausgesprochen guten Vorlage noch stellen wollte. Selbstverständlich unterstütze ich den Antrag auf Eintreten.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich danke für die einlässliche Eintretensdebatte, welche auch der Kommission gedient und ihr viel Rückhalt gegeben hat. Ich möchte mich meinerseits bei Ihnen, den Mitgliedern der Kommission, bedanken, auch wenn Sie von der Verwaltung zwölf Zusatzberichte verlangt haben. Sie haben sich wirklich seriös und intensiv mit der Vorlage befasst. Der Beschluss ist einstimmig ausgefallen.

Erlauben Sie mir, in meinen Ausführungen auf die Kernpunkte aus Sicht des Bundesrates, auf die Ausgewogenheit der Vorlage, auf Chancen und vielleicht auch auf gewisse Gefahren hinzuweisen. Selbstverständlich werde ich auch auf die Fragen eingehen.

Die heutige Debatte, wie auch die Beschäftigung mit der Vorlage in der Kommission, hat zweifellos gezeigt, dass bei den Bahninfrastrukturen Handlungsbedarf ausgewiesen ist. Obwohl der Bund heute fast 8,5 Milliarden Franken im Jahr für den Verkehr ausgibt, davon rund 5,5 Milliarden für den öffentlichen Verkehr, reichen die Mittel nicht aus. Es sind Ausbauwünsche im Umfang von 42 Milliarden Franken vorhanden – das wurde von Ihnen gesagt. Sie selber haben das von den Kantonen eindrücklich erfahren. Sie haben im Infrastrukturbericht des Bundesrates gesehen, dass uns nebst dem Ausbau auch der Unterhalt Sorgen macht. Sie erinnern sich an den Netzaudit der SBB, den wir veranlasst haben und der zutage gefördert hat, dass wir das Netz in den vergangenen Jahren zwar schon kräftig ausgebaut, aber die Kosten für den Unterhalt des bestehenden Netzes nicht sauber nachgeführt haben. Der Netzaudit hat pro Jahr einen Bedarf zwischen 500 und 850 Millionen Franken für die Behebung der Mängel beim Unterhalt zutage gefördert. Die Situation ist die, dass es in vielen Zügen keine freien Sitzplätze mehr gibt. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, wenn die Prognosen betreffend die Mobilitätszunahme bei Personen- und Güterverkehr – das, was gemäss Bundesamt für Statistik und unseren Experten in den nächsten Jahren zahlenmässig passieren wird – auch nur zur Hälfte eintreffen.

Wir müssen nun zweifellos überlegen, wie wir heute Ausbau und Unterhalt mit dem Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum mit einem sauberen Finanzierungssystem in Einklang bringen können. Das Parlament hat schon 2009 im Rahmen der ZEB-Beratung und auch im Hinblick darauf, dass der FinöV-Fonds ja befristet konzipiert ist und ausläuft, den Bundesrat beauftragt, eine Folgevorlage zum künftigen

Ausbau der Bahninfrastruktur zu studieren. Diese Vorlage konzipiert somit nicht lediglich die VCS-Initiative bzw. den direkten Gegenvorschlag dazu, sondern eben auch all diese bekannten Herausforderungen bei der Finanzierung der Zukunft.

Es wurde gesagt, dass die VCS-Initiative Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die heute dem Strassenverkehr zugutekommen, künftig für die Bahninfrastruktur verwenden will. Damit würden die bestehenden Probleme bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs lediglich vordergründig gelöst; das Loch, das sich auch in der Strassenkasse bereits unbestrittenermassen auftut, würde sich verlagern, und die Probleme würden sich von der Schiene auf die Strasse verschieben. Somit würden erneut Strasse und Schiene gegeneinander ausgespielt, was in einer Gesamtverkehrsoptik wirklich unangebracht, ja schädlich ist. Ich bin sehr froh, dass auch Ihre Kommission die Volksinitiative klar zur Ablehnung empfiehlt, und wir sind auch froh, dass mit diesem Gegenvorschlag eine sehr tragfähige, zukunftsweisende Antwort gefunden wurde.

Das Kernelement der Vorlage des Bundesrates ist nicht der Ausbauschnitt, ist nicht die Frage, wie viele Milliarden Franken es sein dürfen. In dieser Diskussion hatte man das Gefühl, das sei der Kern der Vorlage, aber das trifft selbstverständlich nicht zu. Der Kern dieser Vorlage ist der Bahninfrastrukturfonds. Zum ersten Mal in der Geschichte der Schweiz werden wir mit einem Fonds unbefristet Unterhalt, Betrieb und Ausbauten transparent in Ausbauschnitten finanzieren. Das ist weltweit einmalig, kein Land hat das bisher umgesetzt. Wir werden auch darum beneidet, weil wir mit dieser Lösung eben nicht den jährlichen Budgetrestriktionen unterliegen, sondern eine rechtssichere, nachhaltige, stabile Finanzierung vorschlagen, die auch Planungssicherheit für die Kantone und für die Bahnunternehmen bedeutet.

Ein zweiter Teil ist Step. Wir mussten diese Ausbauwünsche im Umfang von 42 Milliarden Franken – ich rede nicht von Unterhalt, nur von Ausbau – irgendwie etappieren. Jedes Projekt, jedes Anliegen eines Kantons ist berechtigt. Wir bestreiten den Bedarf und die Notwendigkeit dieser Ausbauschnitte nicht, aber sie müssen in eine Planung einfließen. Herr Ständerat Janiak, auch wenn uns die Nord-Süd-Achse wichtig ist, die Überlast des Personenverkehrs bis 2030 ist auf der Ost-West-Tangente. Dort haben wir nachgewiesenermassen fehlende Sitzplätze, insbesondere in den Spitzenstunden. Deshalb hat der Bundesrat den Fokus klar darauf gelegt und insbesondere den Arc lémanique als grösstes Nadelöhr im Personenverkehr bis 2030 identifiziert. Ein zweites Problem sind die Kapazitätsengpässe. Auch sie sind geografisch klar zugeteilt, und das ist unbestritten. Und wir haben Bahnhöfe, die den Kapazitäten und der prognostizierten Nachfrage nicht zu genügen vermögen. Das Bundesamt für Verkehr hat diese 42 Milliarden also aufgrund von statistischen und nachgewiesenen Prioritäten zugeteilt.

Der Bundesrat hatte in der Fabi-Vorlage auch den Ausbau auf 6 Milliarden Franken geprüft, und Sie haben diesen Ausbau so übernommen. Wir hatten ihn verworfen, weil die Finanzierung nicht gesichert war und weil der Bundesrat dafür keine Steuererhöhung beantragen wollte. Ich möchte Ihrer Kommission trotzdem danken: Sie hat das aufgenommen, aber immerhin mit einem Finanzierungsvorschlag. Darüber bin ich sehr froh, denn bauen kann man nur das, was bezahlt ist. Wir beharren auf diesem Prinzip, auch im Bereiche der Infrastrukturen, und ich werde deshalb darauf zurückkommen. Die Kernelemente von Fabi, der Bahninfrastrukturfonds und das Programm Step, sind somit wichtig, auch für die Planung.

Ich möchte noch kurz zu bedenken geben, welche Entwicklung diese Vorlage gemacht hat. Als ich sie vorstellte, erhielt ich eine Rekordmenge von E-Mails und Bürgerbriefen, weil der Bundesrat vorgeschlagen hatte, den Mehraufwand von 900 Millionen Franken aus mehr Mitteln des Bundes und der Nutzerfinanzierung, insbesondere aus der Pendlerpauschale, zu finanzieren. Heute stelle ich fest, dass diese Mehrfinanzierung, die der Bundesrat vorgeschlagen hat, kein Thema mehr ist. Man ist bereit, sogar noch mehr Geld

zu verlangen – schön! Ich bin gespannt, ob Sie das durchhalten, und ich bin dann auch gespannt, ob Sie bei der Strasse dasselbe tun. Dort haben wir ja genau die gleiche Situation.

Aufgrund der Vernehmlassung erhöht der Bund seinen Beitrag um 100 Millionen Franken pro Jahr. Diese allgemeinen Bundesmittel sollen entsprechend der Teuerung für Bahnbaukosten gemäss Bahnteuerungsindex und dem Wirtschaftswachstum gemäss dem realen Bruttoinlandsprodukt indexiert werden, damit der Fonds liquide wird. Wir haben die Kantone um 100 Millionen Franken entlastet; auch das ist ein Ergebnis der Vernehmlassung. Wir haben beim Fahrkostenabzug auch korrigiert und den Maximalbetrag von 3000 Franken eingeführt.

Die Mitfinanzierung mit Mitteln der Strasse war ja im FinöV-Fonds auch einmal begrenzt. Ich muss das immer wieder betonen: Es war damals die Vorstellung des Gesetzgebers, dass auch die Strassenmittel wieder anderweitig verfügbar sind, wenn der FinöV-Fonds ausläuft. Wir sichern das jetzt. Aber wir haben mindestens die Gelder aus der Mineralölsteuer in der Vorlage befristet, bis eben die FinöV-Bevorschussung zurückbezahlt ist; das wird etwa im Jahr 2030 der Fall sein. Dann werden wenigstens diese Gelder wieder der Strasse zur Verfügung stehen. Diese Korrekturen waren in der Kommission unbestritten. Ich bin auch froh darüber, weil damit schon eine ziemlich grosse Hürde genommen ist; insbesondere auch für die Strassenverbände und für die Kantone sind diese Signale wichtig.

Auch betreffend Abstimmung mit der Strassenfinanzierung noch ein Wort an die Ständeräte, die sich dazu geäussert haben: Wir sind auftragsgemäss daran, in Kürze im Bundesrat diese Strassenlösung zu diskutieren. Auch hier geht es um einen eigenen Fonds für die Strasse oder um eine andere geeignete Form, damit wir eben hier eine adäquate, systemgleiche Finanzierungslösung auch für die Strasse beraten können.

Ich stimme auch Herrn Ständerat Luginbühl zu: Die Infrastrukturpolitik, diese massiven Investitionen werden erneut Land verbrauchen; das ist selbstverständlich ein Thema. Wir haben im Raumordnungskonzept die bessere Abstimmung zwischen Siedlungspolitik und Verkehrspolitik beschlossen. Sie werden im Rahmen der zweiten Etappe der RPG-Revision, die wir Ihnen – hoffentlich nach dem Gewinn der RPG-Abstimmung – vorlegen werden, genau diese Abstimmung, diese Koordination noch verstärken, zusammen mit den Kantonen. Das ist heute eigentlich unbestritten.

Mit der verursachergerechteren Finanzierung ist das Mobility-Pricing gemeint. Wir haben auch hier vom Parlament den Auftrag, in dieser Legislatur ein Konzept vorzuprüfen und es Ihnen mindestens in Berichtsform zuzustellen; das ist eine Megaübung. Wir widmen uns aber dieser Aufgabe und werden Ihnen, wahrscheinlich in Kürze, auch diese Erläuterungen zur Diskussion vorlegen können, zumindest auf Ebene der Kommission.

Nochmals zur Fabi-Vorlage selber, das heisst zur Frage, weshalb sich der Bundesrat im ersten Ausbauschritt mit 3,5 Milliarden Franken begnügt hat: Ich nenne Ihnen nochmals die Prioritäten. Wir haben bis 2025 noch die Gelder aus der Neat; sie fliessen bis zu diesem Zeitpunkt. Wir haben die Gelder aus den HGV-Projekten, die auch etwa bis 2025 fliessen, und wir haben die Gelder aus der ZEB-Planung, die ebenfalls etwa bis 2025 fliessen. Wenn man diese Beträge zusammenzählt, dann sieht man, dass wir bis 2025 schon gewaltige Investitionen in die Bahn zu realisieren haben. All Ihre Anliegen und die Priorisierungen bestreiten wir nicht. Ich verstehe Ihre Haltung als Ständeräte sehr gut. Sie werden uns hoffentlich bei der Abstimmung beistehen. Sie werden dann aus einer kantonalen Optik selbstverständlich sagen: Wenn die Verteilung in der ersten Phase breiter ist, schafft das Akzeptanz. Dann können Sie sich besser vor Ihre Bevölkerung hinstellen und sagen: Es ist auch aus regionaler Sicht ausgewogen.

Ich bitte Sie, trotzdem noch ein paar Elemente zu bedenken: Das muss dann auch noch jemand bauen können. Wir haben grosses Wachstum im Bausektor; es gibt gewaltige In-

vestitionen, welche die Bauunternehmen tätigen müssen, und ich hoffe eben, dass es vor allem schweizerische Bauunternehmen mit schweizerischen Angestellten sein werden, die das dann auch bauen können.

Ein weiteres Thema ist die Mehrwertsteuer. Ich bin froh, dass Sie unter allen Finanzierungsmitteln, die geprüft wurden, wenigstens die Mehrwertsteuer gewählt haben. Sie ist sicher das Instrument, das am verträglichsten ist. Herr Ständerat Rechsteiner, auf der Rückzahlung der Schulden muss schon auch der Staat bestehen. Schulden, auch wenn es staatliche Schulden sind, lösen sich nicht einfach in Luft auf. Es ginge ja noch, wenn man die Bevorschussung nochmals verschieben würde, aber wenn man die Schulden nicht zurückzahlen würde – da bin ich auch froh um das Votum von Herrn Ständerat Theiler –, dann würden in der Bundeskasse einfach 9 Milliarden Franken fehlen, was auch die Nettoverschuldung des Bundes um 11 Prozent ansteigen lassen würde. Das kann uns also schon nicht gleich sein. Ich bin deshalb sehr froh, dass die Kommission diese Variante verworfen hat.

Aus Sicht des Bundesrates ist die Mehrwertsteuer tatsächlich etwas, was überall ein bisschen berücksichtigt wird. Wir haben von Ihnen Vorlagen und auch Volksinitiativen zur Familienbesteuerung, die Ausfälle geben werden; zur Gegenfinanzierung steht die Mehrwertsteuer im Vordergrund. Wir haben im Bereich der Sozialversicherungen – Sie haben das von Kollege Berset gehört – bei der AHV ab 2020 Finanzierungsprobleme. Natürlich steht auch dort die Mehrwertsteuer im Vordergrund. Wir müssen einfach die Steuerlast, die Steuerquote im Auge behalten. Insofern hat der Bundesrat immer eine breite Sicht über die gesamte Steuerlast und über die gesamte Entwicklung, wie der Staat seine Investitionen tätigt.

Alle sprechen auch von stärkerer Nutzerfinanzierung. Einverstanden, aber gleichzeitig haben wir heute wieder Streichungsanträge, doch nicht zu den Pendlerpauschalen, die man nicht zu sehr angreifen will. Das geht nicht auf, wenn man von stärkerer Nutzerfinanzierung spricht.

Man muss sich auch bewusst sein, dass die Investitionen, die wir jetzt tätigen – wahrscheinlich sogar in einem höheren Ausmass als ursprünglich vorgesehen –, für die Bahnunternehmen höhere Betriebskosten, höhere Investitionen in Rollmaterial, Logistik usw. nach sich ziehen. Man wird das Ergebnis dann natürlich auch bei den Billettkosten sehen. Herr Ständerat Engler hat aus Sicht der Privatbahnen zu Recht darauf hingewiesen: Wachstum bei den Infrastrukturen ist gut, aber es führt auch zu Wachstum bei allen Bahnunternehmen, die es umsetzen müssen. Die Infrastrukturen wollen wir dann ja nutzen, wir wollen mehr Personen und Güter befördern können. Das bedingt vonseiten der Bahnunternehmen mehr Mittel. Sonst gibt es, wenn man die Kosten schlussendlich nicht auf die Nutzerinnen und Nutzer umlegen kann, sinkende Erträge.

Wenn Sie jetzt bereit sind, viel mehr zu investieren, erwarte ich von Ihnen auch, dass Sie hinstehen, wenn die Abonnements- und Billettpreise im öffentlichen Verkehr steigen, und sagen: Wer A sagt, muss auch B sagen. Denn dies wird sich als Konsequenz von mehr Investitionen verstärken. Es ist mir einfach wichtig, dass Sie diesen Zusammenhang erkennen und dass Sie dazu ebenso klar Ja sagen. Es ist für die Akzeptanz in der Bevölkerung und für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs wichtig, dass wir sagen, dass der Ausbau der Leistungen nicht gratis zu haben ist. Wenn man einen Ausbau will – ich unterstütze das sehr –, muss er auch ein Preisticket haben, das wird die Folge sein. Der Ertrag aus der Mehrwertsteuer ist nur der kleinere Teil von dem, was schlussendlich 2025 oder 2030 resultieren wird.

Wenn Sie die Mehrwertsteuer erhöhen und auch die Planungen für den zweiten Ausbauschritt an die Hand nehmen, ist dies sinnvoll, es ist aber auch ein Präjudiz für die Realisierung des zweiten Ausbauschrittes. Dort kommen dann noch die grossen Tunnelprojekte und der Tiefbau zum Tragen. Das ist alles legitim. Es heisst aber auch, dass der zweite Ausbauschritt dann rund 8 Milliarden Franken kosten wird.

Ich habe gestaunt, dass das niemand gesagt hat. Ich denke aber, dass man ehrlich und transparent sein und dies auch sagen muss. Mit diesem Artikel, mit dem, was jetzt projiziert wird, weckt man Erwartungen, und niemand wird dann sagen: «Wir projektieren nur, und es wird nicht realisiert.» Es gibt immer zeitliche Verschiebungen, das ist klar. Aber mit diesem Ansatz präjudiziert man selbstverständlich auch den zweiten Ausbauschnitt, der einen Mitteleinsatz in grosser Höhe bedeutet, weil der Zimmerbergtunnel, der Brütten-Tunnel, der Chestenbergtunnel usw. darunterfallen; das ist korrekt.

Es gehört zu diesem Beschluss, dass man dann auch die Mittel massiv erhöht. Verkehrlich ist es unbestritten, es geht an sich nur immer um das Tempo des Ausbaus und um die Folgen. Die Frage ist: Was ist für diejenigen, die das zu finanzieren haben, verkraftbar?

Ich bin froh, dass die Kommission hier nicht zu sehr unter «Regionalität» litt; das Problem ist wirklich gut gelöst. Was in Lausanne gebaut wird, bringt auch ein besseres Angebot zwischen Zürich und Winterthur. Es geht um die Linien, um die verkehrlichen Auswirkungen; die sind schlussendlich entscheidend. Wenn die Perrons in Lausanne verlängert werden, dann können eben zwischen Genf und St. Gallen 400 Meter lange Doppelstockzüge fahren. Hinter der Idee des Bundesrates und hinter seiner Priorisierung steht konzeptionell gesehen eben, dass Investitionen an einen Ort gewaltige Auswirkungen auf die ganzen Strecken im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr haben.

Ich komme noch zu einzelnen Fragen. Zuerst zur Frage von Herrn Freitag zu den Fahrkostenabzügen: Wie gesagt haben wir das im Rahmen der Auswertung der Vernehmlassung nochmals mit der Steuerverwaltung durchgerechnet. Die Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3000 Franken hat effektiv zur Folge, dass von dieser Lösung nur 22 Prozent der Steuerpflichtigen betroffen sind. In vielen Kantonen – die Zahl aus dem Kanton Glarus kenne ich nicht – ist ein grosser Teil der Bevölkerung von der Bundessteuerpflicht befreit. Rund ein Drittel der gesamten Bevölkerung bezahlt ja keine Bundessteuer. Es hängt sehr von der Struktur und vom Einkommensniveau ab. Im Kanton Glarus dürfte ein grosser Teil der Bevölkerung von der Bundessteuer befreit sein. Wir haben beim Fahrkostenabzug ausgerechnet – die Kommission hat diese Unterlagen auch studiert –, was das für ein verheiratetes Paar bedeutet, bei dem beide etwas verdienen und bisher beide 6000 Franken in Abzug bringen konnten. Bei einem Bruttoeinkommen von 80 000 Franken wären es pro Jahr 59 Franken mehr, bei einem Bruttoeinkommen von 120 000 Franken wären es 152 Franken. Es ist von der Höhe des Bruttoeinkommens abhängig und vom Weg, den man zurückzulegen hat.

Selbstverständlich können diejenigen, die ein Generalabonnement erster Klasse haben, nicht den vollen Betrag abziehen. Das ist aber auch nicht das Ziel der Vorlage. Diejenigen, die lange Pendlerstrecken zurücklegen, werden von der Pauschalierung sicher mehr betroffen sein als diejenigen, die kurze Strecken zurücklegen. Wenn die Benutzung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich und man auf das Auto angewiesen ist, darf man die Kosten für das Auto schon heute abziehen; wo die Benutzung des öffentlichen Verkehrs möglich und zumutbar ist, gilt schon heute der auf den öffentlichen Verkehr beschränkte Abzug. An diesem Grundprinzip ändert sich somit nichts. Wie das im Einzelfall umgesetzt wird, ob es bei der Bemessung von Härtefällen zu Ausnahmen kommen kann, kann ich nicht sagen; das ist dann primär im Ermessen der Eidgenössischen Steuerverwaltung und Gegenstand der Verordnung. Wir schliessen es nicht aus, zumal dies bei der Frage, ob es einen zumutbaren Anschluss an den öffentlichen Verkehr gibt oder ob man auf das Auto angewiesen ist, im Einzelfall schon heute die Praxis ist. Damit wird sich die Eidgenössische Steuerverwaltung sicher befassen.

Nochmals: Es betrifft die Kantone nicht, sie sind weiterhin frei, wie sie die Abzüge für Pendler- und Berufskosten regeln wollen. Es betrifft nur die Bundessteuer.

Bei der Frage von Herrn Engler ist es wichtig, Folgendes zu sehen: Hinsichtlich der Grundfrage, die Sie bezüglich der Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb und bezüglich der integrierten Bahn aufwerfen, haben wir den Auftrag erhalten, einen Bericht vorzulegen. Dieser wird im Frühling publiziert werden. Die Expertengruppe Paul Blumenthal, die Sie sicher kennen, kümmert sich um diese Frage. Ich kann das Ergebnis nicht vorwegnehmen; der Bericht wird im Frühling zur Diskussion vorgelegt, dann wird hier über den Grundsatz entschieden werden.

Der Bund hat im Übrigen nicht vor, sich bei den Privatbahnen noch weiter zu beteiligen. Ich glaube, die Privatbahnen haben eine starke regionale Verankerung und Identität, was für die Akzeptanz wichtig ist. Deshalb glaube ich nicht, dass man ein solches Erfolgsmodell ohne Not ändern sollte.

Zu Ihrer zweiten Frage betreffend Autoverlad: Die Anlagen des Autoverlades gehören nicht zur Bahninfrastruktur. Das ist so, und meines Erachtens bleibt es auch so. Ich hoffe, damit Ihre Frage beantwortet zu haben.

Noch etwas zum regionalen Personenverkehr: Er schlägt auf Stufe Bund im Jahr mit rund 1,6 Milliarden Franken zu Buche. Er ist nicht im Ansatz umstritten, aber er kostet viel. Das Bestellprinzip ist wohl nicht das beste. Die Systematik müssen wir mit den Kantonen anschauen, zumal auch die Kantone, die ja die Hälfte bezahlen müssen, zunehmend in Bedrängnis geraten. Im Rahmen der Aufgabenverzichtplanung und aufgrund der Forderung der Räte, der Bund solle eine Milliarde Franken im Jahr sparen, haben wir den Regionalverkehr erneut zur Diskussion gestellt, aber nur jene Linien, die Kostendeckungsgrade unter 50 Prozent haben. Dies geschah nicht mit dem Antrag, diese Linien zu streichen, sondern mit dem Antrag zu überlegen, wie man den Service anders, intelligenter als mit dem heutigen Bestellsystem und mit dem heutigen Angebot der Bahn, aufrechterhalten kann. Da sind wir gespannt auf die Entwicklung.

Es gibt in der Schweiz zig Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 10 Prozent. Das müssen wir schon mit den Kantonen diskutieren. Was kann und soll man aufrechterhalten? Wo ist ein Service für eine Region, gerade auch beim Güterverkehr, im Winter von entscheidender Bedeutung? Das wird weiterhin untersucht, aber nicht mit dem Ziel, den Service abzubauen, sondern mit dem Ziel, ihn anders zu organisieren. Ein Beispiel ist das Bestellsystem beim regionalen Personenverkehr, wo die Bahnunternehmen eigentlich nur umsetzen, was bestellt wird, und keinen Franken daran verdienen. Da gibt es mit Blick auf die Zukunft Verbesserungspotenzial.

Voilà, ich glaube, somit habe ich die meisten Ihrer Fragen beantwortet. Vielleicht zum Schluss noch eines: Wenn die Schweiz in die Bahninfrastruktur investiert, investiert sie zweifellos an einem extrem wichtigen Ort. Auch in den Rankings zur Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes ist die Infrastruktur immer dabei. Insofern begreife ich selber die Wirtschaftsverbände auch nicht. Denn nur schon gemäss dem WEF-Ranking betreffend die Wettbewerbsfähigkeit ist die Infrastruktur ein immenser Standortvorteil für die Schweiz. Es ist ja auch das Anliegen des Bundesrates, hier bei der Bahn, bei den Stromnetzen generell moderne, leistungsfähige Infrastrukturen aufzuweisen.

Ich bin aber auch mit Herrn Stadler einverstanden: Die Grenzen des Ausbaus zeichnen sich ab. Man kann die Schweiz nicht unbeschränkt zubetonieren. Hier ist ein gutes Verhältnis zu finden und sind die heutigen Infrastrukturen vielleicht auch besser auszunutzen, denn sie sind, gemessen an einem 24-Stunden-Betrieb, nur zu etwa einem Drittel ausgelastet. Diese Gedanken müssen wir uns auch machen: investieren, um die Kapazitäten sicherzustellen, aber gleichzeitig das Bestehende besser nutzen. Das ist auch eine Aufgabe, der wir uns stellen müssen, denn die Kosten sind schon immens. Auch im europäischen Vergleich investiert die Schweiz hier massiv. Wir stehen dazu, aber das Ganze hat seine Grenzen der Belastung für die Bevölkerung und für die Wirtschaft.

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je me permets d'intervenir au sujet de l'article 1 alinéas 1 et 2.

J'aimerais simplement indiquer que l'article 1 alinéa 1 constate la validité de l'initiative. Je rappelle qu'une initiative populaire est valable lorsqu'elle respecte le principe de l'unité de forme, celui de l'unité de matière et les règles impératives du droit international. Dans le cas présent, la validité n'est pas contestée.

S'agissant de l'article 1 alinéa 2, il contient le texte de l'initiative et ne peut pas être modifié.

Angenommen – Adopté

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Über Artikel 2 werden wir erst entscheiden, wenn der Gegenentwurf bereinigt ist.

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)

2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 81a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Egerszegi-Obrist, Bieri, Jenny, Rechsteiner Paul)

Abs. 1

... Strasse und Wasser in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Art. 81a

Proposition de la majorité

Al. 1

... route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils prennent en compte les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Egerszegi-Obrist, Bieri, Jenny, Rechsteiner Paul)

Al. 1

... route et voie navigable soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils prennent en compte les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: La formulation du nouvel article 81a de la Constitution, reprise dans son principe de l'initiative populaire «pour les transports publics», prévoit pour la première fois un mandat constitutionnel concret en vue de l'instauration d'un système suisse de transports publics exemplaire.

De l'avis même du Conseil fédéral, si ce mandat est explicitement attribué à la Confédération et aux cantons, il ne modifie pas la répartition des compétences dans le secteur des transports. La nouvelle disposition est avant tout pragmatique puisqu'elle invite plutôt la Confédération et les cantons à garantir des capacités et une offre de prestations suffisante de transports publics. D'autre part, le texte de l'initiative populaire mentionne de manière explicite «le transfert du trafic des marchandises de la route au rail» comme une partie intégrante du système de transports publics.

Toutefois, le nouvel article 81a proposé dans le contre-projet du Conseil fédéral ne fait pas allusion au transfert modal. Car, si le Conseil fédéral approuve la revendication de placer le fret ferroviaire au sein d'un système cohérent d'objectifs de politique des transports, il juge qu'un mandat constitutionnel n'est pas nécessaire à cet effet et il privilégie d'autres solutions pour promouvoir le fret ferroviaire. Par exemple, le Conseil fédéral rappelle que le Parlement l'a chargé, en référence à la motion CTT-CE 10.3881, «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire», adoptée par les deux chambres, de présenter une conception globale d'encouragement du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire national. L'élaboration d'un message est en cours, et l'envoi du projet en consultation est prévu pour le début de l'année 2013.

Néanmoins, soucieuse de promouvoir le transfert du trafic marchandises au moyen d'une base légale forte, la majorité de la commission vous invite à soutenir une formulation de compromis de l'article 81a, dans laquelle il est demandé à la Confédération et aux cantons de prendre en compte «les intérêts du fret ferroviaire dans une juste mesure».

Par ailleurs, un débat a eu lieu en commission concernant la notion de «transports publics», et une discussion particulière a porté sur les installations à câbles transportant des personnes. Une minorité de la commission, dont le porte-parole s'exprimera dans quelques instants, juge que les installations à câbles n'ont qu'une importance relative dans le trafic régional voyageurs et marchandises et qu'il est inutile de faire figurer ce moyen de transport dans le mandat constitutionnel de la Confédération et des cantons visant à assurer «une offre de prestations suffisante de transports publics ... dans toutes les régions du pays».

A contrario, la majorité de la commission est d'avis que dans un pays alpin comme le nôtre les installations à câbles jouissent d'une longue tradition et qu'elles jouent également un rôle capital pour le tourisme. A ce titre, ces installations font partie de notre système de transports publics, aux côtés du rail, de la route et des voies navigables.

Par conséquent, à l'alinéa 1 de l'article 81a, la commission vous invite à soutenir, par 7 voix contre 5 et 1 abstention, la proposition de la majorité.

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Sie sehen in der Fahne, dass die Mehrheit der Kommission zur Schiene, Strasse und zum Wasser noch die Forderung nach Seilbahnen in allen Landesgegenden hinzugefügt hat. Unbestrittenmassen sind die Seilbahnen ein wichtiger Teil der Personenbeförderung, vor allem auch in touristischen Gebieten. Weil sie diesen Stellenwert haben, gibt es auch ein spezielles Seilbahngesetz. Sie sind auch speziell im entsprechenden Artikel in der Bundesverfassung verankert.

Aber der Minderheit geht es zu weit zu fordern, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot von Seilbahnen in allen Landesgegenden sorgen sollen. Wenn ich meine Gegend betrachte, kann ich Ihnen sagen: Das wird nicht einfach sein, im Reusstal, Limmattal, im Tal der Aare, im Rheintal für ein ausreichendes Angebot an Seilbahnen zu sorgen. Deshalb bitte ich Sie, der Minderheit zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich kann mich ganz dem Votum von Frau Egerszegi und damit der Minderheit anschliessen. Ich glaube, das mit den Seilbahnen ist in dieser Formulierung bei der Umsetzung tatsächlich problematisch. Nur wenige haben Erschliessungsfunktionen, und wir befürchten natürlich auch, dass bei dieser Formulierung zahlreiche Abgeltungsforderungen von touristischen Seilbahnbetreibern kommen, was an sich nicht beabsichtigt ist.

Beiden Anträgen ist aber auch gemeinsam, dass man den Schienengüterverkehr auf Verfassungsstufe speziell betonen möchte. Wir halten diese Nennung jedoch für unnötig, denn damit ändert sich an der bestehenden Interessenwahrung und an der finanziellen Unterstützung für den Güterverkehr nichts. Es ist mehr eine symbolische Geste nach aussen, dass man dem Güterverkehr einen höheren Stellenwert einräumt.

Deshalb kann ich mich hier der Minderheit anschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 10 Stimmen

Art. 85 Abs. 2; 87a; 130 Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 85 al. 2; 87a; 130al. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 196

Antrag der Kommission

Ziff. 3 Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ziff. 14 Abs. 4

Zur Sicherung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hebt der Bundesrat die Steuersätze nach Artikel 25 des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009 über die Mehrwertsteuer vom 1. Januar 2018 an um 0,1 Prozentpunkt an; im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2030.

Ziff. 14 Abs. 5

Der Ertrag aus der Anhebung nach Absatz 4 wird vollumfänglich dem Fonds nach Artikel 87a zugewiesen.

Art. 196

Proposition de la commission

Ch. 3 al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ch. 14 al. 4

Pour garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral relève, à partir du 1er janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2030 au plus tard, pour autant que le délai visé à l'alinéa 1 soit prolongé, de 0,1 point les taux visés à l'article 25 de la loi fédérale du 12 juin 2009 régissant la taxe sur la valeur ajoutée.

Ch. 14 al. 5

Le produit du relèvement prévu à l'alinéa 4 est entièrement affecté au fonds visé à l'article 87a.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Nous vous proposons de relever le taux de TVA de 0,1 pour cent, soit de 1 pour mille. Un montant annuel d'environ 300 millions de francs supplémentaires sera ainsi disponible pour le financement de l'infrastructure ferroviaire.

Cette ressource complémentaire est nécessaire pour le financement des deux premières étapes du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire à long terme tel que proposé par notre commission.

Bien entendu, notre commission a examiné d'autres moyens d'augmenter les ressources des fonds; différents collègues sont intervenus à cet effet. Mais elle a en particulier souhaité connaître les possibilités d'agir sur la question du remboursement des avances consenties par la Confédération au fonds FTP et qui s'élèvent aujourd'hui à près de 9 milliards de francs. Diverses variantes semblaient imaginables: abandon ou étalement du remboursement, abandon ou réduction des intérêts dus sur ces avances. Pour des questions à la fois de principe et en raison des incidences sur les finances de la Confédération, notre commission a estimé que ces variantes ne devaient pas être retenues. En particulier, nous ne souhaitons pas qu'un tel choix entraîne des réductions budgétaires dans d'autres domaines du ménage de la Confédération. Certes, le recours à la TVA peut également s'exposer à des objections, lesquelles sont d'ailleurs rappelées en ces termes dans le message du Conseil fédéral: «Le fait que la TVA soit un des principaux vecteurs de recettes pour les finances fédérales ordinaires et qu'elle soit en premier lieu destinée à financer les besoins de base est un des principaux éléments s'opposant à son relèvement. Il convient donc d'éviter toute nouvelle affectation obligatoire, d'autant plus que la taxe sur la valeur ajoutée contribue déjà à couvrir les besoins de financement croissants des assurances sociales.»

Vous conviendrez avec moi que cette argumentation ne constitue pas un obstacle insurmontable. L'importance de la mobilité s'est progressivement imposée comme un facteur essentiel de notre prospérité et il n'y a dès lors rien de choquant à attribuer les infrastructures de transport aux besoins de base de notre société.

D'autre part, le relèvement de quatre pour mille de TVA en faveur des assurances sociales est limité à fin 2017. Il ne s'agira donc pas d'augmenter à nouveau le taux de TVA, mais d'utiliser un de ces quatre pour mille en faveur des infrastructures ferroviaires. Enfin, ce choix répond également à une exigence de transparence.

Nous souhaitons que notre pays soit doté d'un système de transports performant. Or, un tel choix a évidemment son coût et il est normal que ce dernier se traduise par une contribution de la TVA, plutôt que par un artifice quelconque qui viendrait, d'une manière ou d'une autre, pénaliser d'autres secteurs d'activité.

Dès lors, notre commission vous propose, par 11 voix contre 0 et 2 abstentions, d'accepter le recours à un pour mille de TVA supplémentaire pour alimenter le FIF, entre 2018 et 2030.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie werden verstehen, dass ich hier zunächst einmal am Entwurf des Bundesrates festhalten muss. Es ist kein unüberwindbares Hindernis, das sehe ich auch so, aber das Hindernis sind die beiden Räte und die Volksabstimmung. Im Moment bleibt der Bundesrat auf der sicheren Seite und schaut einmal zu, wie der Nationalrat sich hierzu äussert.

Deshalb bitte ich um eine Abstimmung zu diesem Absatz.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 36 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 1 Stimme

Ziff. II*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

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

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition**Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress; Ziff. I; II Einleitung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I; ch. II introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 1, 2***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Schmid Martin

Unverändert

Ch. 1, 2*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Schmid Martin

Inchangé

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Même si la commission, à l'unanimité, a décidé de suivre le Conseil fédéral, il me semblait utile de donner un certain nombre de précisions. Donc je me permets directement d'intervenir en premier, considérant qu'une proposition Schmid Martin vient d'être déposée.

Afin de financer à l'avenir l'exploitation, la maintenance et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, il est important de rappeler que le Conseil fédéral prévoit dans son projet d'exploiter de nouvelles ressources pour le FAIF parmi lesquelles, Madame la conseillère fédérale Leuthard l'a rappelé tout à l'heure, une augmentation de la participation des utilisateurs et des bénéficiaires à hauteur de 200 millions de francs. En effet, considérant que les pendulaires sont les premiers à profiter de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, notamment du fait de la forte demande aux heures de pointe, une contribution supplémentaire de leur part se justifie, selon le Conseil fédéral. Pour ce faire et compte tenu, et j'insiste là-dessus, des résultats de la procédure de consultation, le Conseil fédéral propose dans le cadre de son message – parce qu'il y a eu une importante évolution – un plafonnement à 3000 francs, montant très proche du prix de l'abonnement général CFF, de la déduction des frais de transport dans la déclaration d'impôt. A noter que cette modification n'est prévue que pour l'impôt fédéral direct.

La solution du Conseil fédéral a le mérite de générer les quelque 200 millions de francs souhaités en ne touchant que les pendulaires dont les coûts de transport entre le domicile et le lieu de travail dépassent 3000 francs, soit à ce jour, Madame Leuthard l'a également indiqué tout à l'heure, environ 22 pour cent des contribuables. Plus particulièrement, s'agissant de la charge supplémentaire par contribuable – et j'aimerais aussi citer quelques chiffres de l'examen qui a été mené par l'office fédéral concerné –, un couple marié bénéficiant de revenus bruts annuels de 120 000 francs verra sa facture d'impôt augmenter d'environ 150 francs; pour le même revenu, une personne célibataire paiera quant à elle 66 francs de plus.

Le projet du Conseil fédéral aura donc des effets limités sur la grande majorité des personnes concernées. Mais surtout, il épargnera près de 80 pour cent des contribuables. Un plafonnement à 3000 francs de la déduction des frais de transport serait notamment sans conséquences sur les pendulaires réalisant de courtes distances et pourrait inciter une partie au moins des autres à privilégier à l'avenir les transports publics. D'un point de vue fiscal, elle permettrait de mettre sur un pied d'égalité les transports publics et le transport individuel motorisé, sachant que les défalcons des pendulaires automobilistes sont aujourd'hui nettement – on pourrait même dire très nettement – plus élevées que celles des pendulaires usant des transports publics.

Je comprends cette sensibilité des régions périphériques, étant moi-même aussi directement concerné. Cependant, dans la perspective d'une vision d'ensemble et de la nécessité de déposer un projet qui soit le plus cohérent possible et qui, encore une fois, mérite le soutien le plus unanime possible de notre chambre, je vous invite, au nom de la commission unanime, à rejeter la proposition Schmid Martin.

Schmid Martin (RL, GR): Ich anerkenne, dass sich Bundesrat und Kommission intensiv mit der Frage auseinandergesetzt haben, wie in Zukunft der Abzug der Fahrkosten geregelt werden soll. Trotzdem befriedigt mich das Ergebnis, das jetzt hier auf dem Tisch liegt, nicht. Ich bitte Sie deshalb, eine Differenz zum Entwurf des Bundesrates zu schaffen, damit sich die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nochmals eingehend mit dieser Frage beschäftigen kann.

Es wurde, auch beim Eintreten, zu Recht darauf hingewiesen, dass es auch um die Frage der Finanzierbarkeit aller von uns jetzt schon fast beschlossenen Wünsche geht. Ich anerkenne auch, dass man verschiedenste Finanzierungsträger gesucht hat. Man kann mir aber nicht unterstellen, ich würde mit meinem Antrag etwas gegen die Finanzierung tun. Ich erinnere Sie daran, dass wir zusammen in diesem Rat gerade Artikel 87a beschlossen haben, dass wir vor einigen Minuten gerade die Zweckbindung von 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen genehmigt haben und dass damit die Finanzierung für die Eisenbahnprojekte eigentlich gesichert ist. Es steht in diesem Passus, den wir alle angenommen haben, dass diese 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer zur Verfügung stehen. Sie können mir jetzt also nicht vorwerfen, dass das Finanzierungskonzept über den Haufen geworfen würde, wenn Sie meinem Antrag zustimmen würden. Das Einzige, das Sie natürlich vorbringen können, ist, dass im Bundeshaushalt im Rahmen der Ausgaben dann eine Priorisierung vorgenommen werden muss. Diese wird zugunsten der Bahn vorgenommen, wenn meinem Antrag stattgegeben wird.

Warum wehre ich mich dagegen, dass eine andere Lösung getroffen wird? Das Grundproblem liegt darin, dass der Abzug der Pendlerkosten jetzt für sämtliche Arbeitnehmer beschränkt wird und nicht nur für jene Arbeitnehmer, welche die Möglichkeit haben, die Bahn zu benützen. Nicht weil Bündnerinnen und Bündner heute auf der Tribüne sitzen, wähle ich ein Beispiel aus meinem Kanton, in dem es eben verschiedenste Orte gibt, die keine Bahnanbindung haben. Dort muss man notwendigerweise mit dem Auto zur Arbeit fahren, wenn der Arbeitsplatz nicht am Wohnort gelegen ist.

Das ist in vielen ländlichen Gebieten innerhalb der Schweiz eine Realität.

Frau Bundesrätin Leuthard hat gesagt, es seien nur sehr wenige betroffen. Ich möchte Ihnen einfach ein Beispiel nennen: Wenn heute jemand von Splügen, meinem Heimatort, nach Chur pendelt, hat er pro Tag hundert Kilometer zu fahren. Er kann heute Fahrkosten von 15 000 Franken abziehen, dann bezahlt er keine Bundessteuer mehr. Das ist richtig. Weil man heute so hohe Abzüge hat, werden in diesen Gebieten viele Leute entlastet. Sie haben aber auch effektiv Kosten. Sie haben keine Möglichkeit – und da fängt mein Problem an –, auf einen anderen Verkehrsträger auszuweichen, der mit dieser Vorlage verbessert wird.

Ich anerkenne, dass die Bahninfrastruktur wesentlich verbessert wird: Wir stellen der Bevölkerung zusätzliche Leistungen zur Verfügung, und sie ist deshalb bereit, diese auch über die Mehrwertsteuer solidarisch mitzufinanzieren. Ich frage mich einfach: Ist es richtig, dass auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind und für die das Auto notwendig ist, noch mitzahlen müssen?

Ich habe in der kurzen Zeit keinen Antrag formulieren können, der so lautet, dass man den Abzug der Pendler, welche die Möglichkeit der Bahnbenutzung haben, auf 3000 Franken beschränkt. Dann hätten wir eine Finanzierung, welche eben auch denen zugutekommt, welche die Bahn benutzen können. Wir wären insoweit also kongruent. Dieser Vorschlag ist nicht so formuliert, dass ich ihn Ihnen schon heute präsentieren könnte; es ist mir aber ein Anliegen, dass man in der nationalrätlichen Kommission dieses Thema noch einmal aufnimmt und schaut, ob es nicht eine andere Lösung gibt.

Eine ganz andere Frage – das ist eine Variante, die ich hier als ehemaliger Finanzdirektor ins Spiel bringe – wäre die, ob man die Abzüge bei den Berufskosten nicht generell pauschalieren sollte. Mir fehlt hier eine auch aus steuerrechtlicher Sicht systematische Begründung, warum nur gerade die Fahrkosten begrenzt werden, während man die übrigen Aufwendungen auch in Zukunft in vollem Umfang abziehen kann. Das Folgende steht, darauf möchte ich hinweisen, im Gesetz über die direkte Bundessteuer, und zwar in Artikel 26 Absatz 1 Litera c – auch weiterhin, es wird nichts geändert –: «Die übrigen für die Ausübung des Berufes erforderlichen Kosten» können abgezogen werden. Ist das ein System, das überzeugt, auch aus steuerrechtlicher Sicht?

Wir machen jetzt mit der Botschaft über die Finanzierung der Eisenbahn auch noch Steuerrechtspolitik. Das finde ich keine gute Lösung. Da sollte der Zweitrat nochmals über die Bücher gehen können. Ich möchte auch nicht infrage stellen, dass wir das Geld zur Verfügung stellen müssen, das ist nicht meine Absicht. Meine Absicht geht einfach dahin, dass diejenigen, welche von dieser Vorlage profitieren, eben auch mehr bezahlen. Herr Luginbühl hat ja darauf hingewiesen, dass höchstwahrscheinlich auch der Kostendeckungsgrad seitens der Nutzer erhöht werden müsse; das ist auch meine Meinung. Wenn man die Möglichkeit hat, das Angebot zu nutzen, muss man eben auch bereit sein, mehr dafür zu bezahlen. Ich glaube, wir sollten dort ansetzen, das wäre systematisch gesehen der richtige Ansatz.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag, beim geltenden Recht zu bleiben, stattzugeben, damit die nationalrätliche Kommission auch im Lichte derjenigen, die überhaupt nicht auf die Bahn ausweichen können, eine andere Lösung suchen kann.

Janiak Claude (S, BL): Ich möchte Sie bitten, den Antrag Schmid Martin abzulehnen. Ich glaube, in der jetzigen Phase müssen wir keine Differenz schaffen. Der Zweitrat kann dann diskutieren, wie er will. Wir müssen jetzt einfach einen Entscheid treffen.

Etwas ist schon festzustellen: In der Botschaft steht relativ wenig zu diesem Thema, und ich bin deshalb gespannt, was Frau Bundesrätin Leuthard dann noch sagen wird. Auf den Seiten 1680 und 1699 gibt es zu diesem Thema ein paar Ausführungen, aber nicht sehr viele. Doch mir scheint wich-

tig zu sein, dass das ja nicht eine rein steuerrechtliche Frage ist, sondern man das eben auch mit anderen Aspekten begründen kann. Herr Kollege Luginbühl hat das gemacht, und Frau Bundesrätin Leuthard hat es auch gemacht. Wenn wir explizit sagen, was die Zielsetzung ist, wenn wir das rechtfertigen, eben auch mit ausserfiskalischen Zielsetzungen, wenn wir sagen, was wir wollen, dann ist das sehr wohl möglich.

Ich bitte Sie deshalb, hier der Kommission zu folgen.

Berberat Didier (S, NE): Pour ma part, je suis aussi opposé à la proposition Schmid Martin, dans la mesure où la personne qui parcourrait 200 kilomètres en voiture par jour pourrait déduire des dizaines de milliers de francs par année dans sa déclaration d'impôt, ce qui paraît vraiment contre-productif par rapport à ce que l'on souhaite pour l'utilisation des transports publics.

J'aimerais poser une question à la commission, puis au Conseil fédéral: pourquoi en reste-t-on à ces 3000 francs? Bien entendu, il faut assurer le financement du projet et il est clair que de ce point de vue l'on ne peut pas faire de cadeaux fiscaux. Certaines personnes dans ma région, qui souhaitent continuer à y vivre, doivent aller travailler très loin, que ce soit à Lausanne, à Genève ou à Berne. Pour elles, ce n'est pas un choix, mais une obligation. Ce qui me paraîtrait normal, c'est que l'on puisse au moins déduire des impôts le prix de l'abonnement général deuxième classe – on ne le demande pas pour l'abonnement général première classe, parce que c'est un plus que l'on se paie si on le souhaite –, dans la mesure où ce genre de dépenses fait partie des frais d'acquisition du revenu. Il paraîtrait en tout cas normal que le prix de cet abonnement puisse être déduit dans la déclaration d'impôt.

Or, après avoir consulté le site Internet des CFF, on constate qu'à partir du 9 décembre 2012, l'abonnement général première classe coûtera 5800 francs et l'abonnement général deuxième classe, 3550 francs. Comme je ne fais pas partie de la commission, je n'ai pas pu déposer de proposition à ce sujet, mais je pense que le Conseil national et sa commission pourront peut-être revoir cette question. Il me paraîtrait en tout cas logique que l'on mette un plafond au niveau du prix annuel de l'abonnement général deuxième classe, ce qui permettrait aux personnes qui se déplacent en transports publics de ne pas faire de perte au niveau fiscal. Je crois que ce serait une solution judicieuse étant donné que l'on souhaite que les gens utilisent de plus en plus souvent les transports publics par rapport aux transports privés.

Stadler Markus (GL, UR): Ich bin in dieser Frage in der Zwickmühle zwischen ökologischen und regionalpolitischen Anliegen. Ich habe in der Kommission einen Antrag gestellt, ihn dann aber wieder zurückgezogen, ganz klar auch mit der Erwartung, dass uns der Bundesrat im Zusammenhang mit der Motion Maissen 11.3927, «Strategie des Bundes für die Berggebiete und ländlichen Räume», generell aufzeigen wird, wie er sich die Zukunft der ländlichen Räume und der Berggebiete vorstellt.

Die zentrale Frage bei der Mobilität im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz ist eigentlich: Wer will, und wer muss? Diese Unterscheidung zu machen ist nicht ganz einfach. Im Berggebiet ist es schon so, dass für gewisse Berufe ein gewisser Zwang besteht, auswärts Arbeit zu suchen, und sich eigentlich die Frage stellt: Pendeln – meistens dann weit pendeln – oder auswandern? Das ist für uns ein Problem. Ich werde dem Einzelantrag Schmid Martin zustimmen, um damit dem Nationalrat ein Zeichen zu geben, sich die Geschichte nochmals zu überlegen. Ich gebe aber auch zu, dass ich dem Einzelantrag geteilten Herzens zustimme.

Niederberger Paul (CE, NW): Es geht tatsächlich um die Frage, wie wir die Bergbevölkerung oder die Randregionen behandeln, oder andersherum gesagt: Muss die Bevölkerung zu den Arbeitsplätzen gehen oder fahren, oder kommen die Arbeitsplätze zur Bevölkerung? Da hat ja letzthin Kollege Isidor Baumann, unser neuer Präsident der Schwei-

zerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, den Wunsch geäussert, dass die Arbeitsplätze in die Randregionen kommen würden.

Wenn ich jetzt die Situation anschau, muss ich offen zugeben: Es befriedigt mich auch nicht. Es gäbe jetzt zum Beispiel auch die Idee – diese wurde auch schon an anderer Stelle geäussert –, dass man einen sogenannten Selbstbehalt einführen würde. Man würde also vom bisherigen System ausgehen und sagen, es seien soundso viele Kilometer, von denen ein gewisser Teil selber zu tragen wäre. Ich denke, wir sind gut beraten, wenn der Nationalrat sich noch zusätzliche Überlegungen zu diesem Thema macht. Deshalb werde ich jetzt, in dieser Phase, den Antrag Schmid Martin unterstützen.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je vais tenter de répondre à la question que m'a posée Monsieur Berberat, mais je ne sais pas s'il sera satisfait de ma réponse.

Ce que j'aimerais dire, c'est que tout d'abord nous avons posé le principe de l'égalité entre les transports publics et le trafic individuel motorisé. C'est le premier élément; c'est un principe de base. Le deuxième élément, qui est également fondamental, ce sont les moyens à mettre à disposition pour réaliser ce projet. Le troisième élément: nous avons constaté – parce que la commission suit ce dossier depuis un certain nombre d'années – qu'il y a eu une évolution importante entre le moment où le projet a été mis en consultation par le Conseil fédéral qui proposait 800 francs – dans le cadre de la réponse à la consultation, l'immense majorité a répondu, c'est l'avantage des consultations par ailleurs, par la négative à la proposition du Conseil fédéral en l'invitant à augmenter de manière substantielle ce montant déductible – et le moment où il a formulé une proposition à 3000 francs. Nous avons demandé implicitement – cela figure dans un rapport – quelles étaient véritablement les répercussions, mais, je dirai, de manière un peu grossière, parce que l'on pourrait alors faire une thèse sur tous les cantons, car il y a des différences très marquées selon les cantons. Il nous a semblé, vu l'évolution et le résultat de la réponse à la consultation, que nous pouvions véritablement adopter le projet du Conseil fédéral. Je dois dire aussi que nous n'avons pas entendu de remarque négative lorsque nous avons auditionné à ce sujet les cantons et les nombreux acteurs.

Tenant compte des explications complémentaires qui ont été données tout à l'heure par Madame la conseillère fédérale, je vous invite à soutenir la décision de la commission, qui appuie le projet du Conseil fédéral, considérant que le débat se poursuivra au Conseil national. Mais il faudrait faire attention au fait qu'en adoptant la proposition Schmid Martin, vous donnez un signal totalement différent.

Notre proposition est une bonne proposition; ce n'est certainement pas la meilleure, mais elle mérite votre soutien. Sinon, il y aurait une interprétation qui n'irait pas dans le sens souhaité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Jetzt kommen wir wieder zum Fleisch am Knochen. Wenn Sie den Antrag Schmid Martin gutheissen, dann fehlen natürlich 200 Millionen Franken. Dann können Sie die Mehrwertsteuer gleich um 0,2 Prozentpunkt erhöhen.

Herr Schmid, Sie machen einen Denkfehler. Man hat schon die 2 Prozent aus der direkten Bundessteuer, aber diese erhöht sich natürlich, wenn man weniger Abzüge machen kann bei den Berufskosten. Somit sind die 2 Prozent als Grundlage nicht dasselbe, wie wenn Sie die 2 Prozent von einem Substrat messen, das tiefer ist. Wenn Sie hier diesen Artikel 26 unverändert lassen, dann geht Ihr Konzept mit dem Ausbau von 6,4 Milliarden Franken nicht auf. Dann können Sie eigentlich gleich wieder in die Kommission zurück, oder konsequenterweise müssten Sie um 0,2 Prozentpunkt bei der Mehrwertsteuer erhöhen. Das muss ich Ihnen einfach in aller Deutlichkeit sagen.

Deshalb bin ich froh, dass ich die bundesrätliche Meinung noch nicht aufgegeben habe, denn das alles muss am Schluss aufgehen, das ganze Finanzkonzept muss getragen

sein, sonst können Sie nicht ausbauen, was Sie möchten; auch im Kanton Nidwalden nicht, auch im Kanton Uri nicht, nirgends. Das betrifft dann alle Ausbauprojekte. Den ersten und den zweiten Ausbauschritt können Sie nur noch reduziert vollziehen.

Nochmals: Wir haben heute bei der direkten Bundessteuer das Prinzip des unbeschränkten Abzugs von Berufskosten. Das muss man schon auch hinterfragen. Der Bundesrat hat klar gesagt, das habe ja in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass die Pendlerwege länger wurden, denn wenn man alles abziehen kann, dann hat man auch keinen Anreiz zu zügeln. Vor zwanzig, dreissig Jahren haben unsere Väter und Mütter, wenn sie eine neue Stelle weiter weg gefunden haben, zum grossen Teil auch den Wohnort gewechselt. Heute tun das nur noch wenige, denn man ist einerseits verwurzelt, aber es ist andererseits auch vom Zeitbedarf her für viele unproblematisch, Wege von einer oder anderthalb Stunden in Kauf zu nehmen. Weil man diese Fahrkosten steuerlich absetzen kann, werden sie sogar eher begünstigt. Dieser Anreiz ist schon aus Umweltgründen und wegen der Belastung des Netzes, die wiederum entsprechende Kapazitätsausbauten nach sich zieht, nicht ideal. Es hat in der Vernehmlassung übrigens eine deutliche Zustimmung gegeben. Jetzt kann man über die Höhe streiten, darüber, wo die Grenze sein soll, ob es 2000, 3000 oder 4000 Franken sein sollen. In der Vernehmlassung sind wir hier ja nochmals einen Schritt weitergekommen. Wir sind auf diese 3000 Franken gekommen, genau deshalb, weil wir eben gesagt haben, Herr Ständerat Schmid, dass heute nur 22 Prozent der Personen mehr als diesen Betrag abziehen. Ich wage jetzt auch zu behaupten, Herr Schmid, dass der Median des steuerbaren Bruttoeinkommens in Ihrem Kanton bei der Bundessteuer heute wahrscheinlich unter 80 000 Franken liegt. Die Bündner sind also sowieso noch viel weniger betroffen als die anderen Schweizer im Schnitt, diese 22 Prozent. Ich gebe Ihnen Recht, diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, sind stärker betroffen als diejenigen, die in Gebieten mit guten Verbindungen des öffentlichen Verkehrs leben. Aber deshalb investieren wir ja auch weiterhin in den Regionalverkehr. Wir werden das Ausbauprogramm, das auch Herr Ständerat Engler erwähnt hat, ja auch behandeln. Wir erhöhen also auch für den peripheren Bereich das Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Möglichkeiten, den Bus oder die Bahn zu benutzen.

Nochmals: Auf Ebene der Kantone – also auch der Bergkanton –, wo es für den Steuerpflichtigen wirklich einschenkt, kann man weiterhin alles abziehen. Was auf kantonaler Ebene abzugsfähig ist, ist viel massgeblicher als das, was bei der Bundessteuer abzugsfähig ist – und hier sind die Kantone und Gemeinden völlig frei.

Weiteres Argument: Wir haben jetzt eine Aufhebung der Ungleichbehandlung von öffentlichem Verkehr und Strasse. Egal, was für ein Verkehrsmittel Sie nehmen, Sie können einfach maximal diese 3000 Franken abziehen. Das ist an sich vom System her auch richtig. Zu allen Fragen betreffend die Steuerkorrektheit muss ich sagen, dass hier wirklich der falsche Ort dafür ist. Ich gebe einfach zu bedenken, dass die Kinderbetreuungskosten auch pauschaliert abzugsfähig sind – und sie sind, wenn man als Mutter oder Vater berufstätig ist, in vielen Haushalten wohl ebenso hoch wie die Kosten, die sich durch den Arbeitsweg ergeben. Bei den Kinderbetreuungskosten ist das Parlament relativ schnell damit einverstanden, dass nur ein Bruchteil dieser Kosten berufsbedingt abzugsfähig ist.

Insofern glaube ich nicht, dass das ein Durchbruch im System ist. Herr Ständerat Stadler hat es gesagt, Herr Niederberger: Man hat selbstverständlich untersucht, ob es ein besseres System wäre, wenn man einen Selbstbehalt für alle machen würde. Dann müssten aber 56 Prozent der Steuerpflichtigen inskünftig mehr bezahlen. Das ist aber Ihre Lösung. Wir haben das studiert, die Kommission hat das diskutiert; wir haben gefunden, dass wir von möglichst wenig Steuerpflichtigen mehr Geld möchten. Wir haben jetzt die Variante gewählt, die am verträglichsten ist und die die höheren Einkommen wesentlich mehr als die normalen trifft. Im

Schnitt beträgt das steuerbare Einkommen umgerechnet 6400 Franken im Monat. Wenn wir sagen, dass es bei diesen 80 000 Franken steuerbarem Einkommen pro Jahr eine höhere Belastung von 59 Franken pro Jahr gibt, ist das für die grosse Mehrheit dieser 22 Prozent meines Erachtens doch erträglich. Das andere sind die höheren Einkommen. Auch da halte ich es für zumutbar, dass man diese Mehrbelastung als Beitrag für gute, noch schneller ausgebauten Infrastrukturen in Kauf nimmt.

Schmid Martin (RL, GR): Nachdem mir ein Denkfehler vorgeworfen wurde, möchte ich hier doch auch noch zu Protokoll geben, wie mein Beispiel angeschaut werden muss. Wir haben in Artikel 87a festgelegt, dass wir in Zukunft 2 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen direkt für die Eisenbahnfinanzierung zur Verfügung stellen werden. Ich habe jetzt nur kurz die Statistik der direkten Bundessteuer nachschauen können. Wir hatten 2008 bei den natürlichen Personen Bundessteuereinnahmen von 8,6 Milliarden Franken. Die 2 Prozent ergeben, wenn man das hochrechnet, eben diese 200 Millionen Franken. Ich glaube, das war auch die Berechnung Ihres Departementes. Wenn jetzt der Pendlerabzug gestrichen würde, würden sich ansonsten einfach die Bundessteuereinnahmen von 8,6 Milliarden – Basis 2008 – auf 8,8 Milliarden erhöhen, weil es dort mehr Einnahmen geben würde. Aber die 2 Prozent, das möchte ich im Amtlichen Bulletin festgehalten haben, beziehen sich auf die Einnahmen. Das können Sie in Artikel 87a nachlesen. Es geht nicht nur um das Delta, sondern es geht um den Gesamtbetrag der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen.

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Dopo questo dibattito quasi filosofico veniamo al voto. (*Ilarità*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 33 Stimmen

Für den Antrag Schmid Martin ... 6 Stimmen

Ziff. 3 Ingress; Gliederungstitel vor Art. 48a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 préambule; titre précédant l'art. 48a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48a

Antrag der Kommission

...

b. ...

...

3. Verbesserung der Trassenverfügbarkeit.

Ch. 3 art. 48a

Proposition de la commission

...

b. ...

...

3. améliorer la disponibilité des sillons.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: La disponibilité de l'infrastructure est un élément central de la promotion du transport des marchandises par le rail. Cela a d'ailleurs été rappelé par différents intervenants lors du débat d'entrée en matière. Afin d'assurer une meilleure prise en compte des intérêts relatifs au transport de marchandises, je me permets de vous rappeler que notre commission a adopté la motion 10.3881, «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire», dont la réalisation est en cours. Plus récemment, lors de la session d'automne, nous avons adopté sans opposition la motion Janiak 12.3419,

«Garantir des sillons de qualité et en nombre suffisant pour le transport de marchandises».

Par ailleurs, dans son message, le Conseil fédéral s'engage explicitement à créer les conditions nécessaires à un trafic de marchandises plus productif et plus efficace. Plus particulièrement, le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire prévoit d'octroyer au trafic de marchandises des sillons d'une qualité compétitive: temps de transport, fiabilité, profil. L'objectif avoué est que le trafic de marchandises dispose d'une quantité donnée de sillons horaires sur l'ensemble de la journée.

Pour les membres de la commission, il est toujours aussi crucial que la disponibilité des sillons nécessaires soit garantie pour permettre le développement à long terme du trafic de marchandises. Par conséquent, nous saisissons l'opportunité offerte par cet article 48a d'envoyer un nouveau signal au Conseil fédéral: l'amélioration de la disponibilité des sillons doit figurer dans la liste des objectifs principaux de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. C'est une position unanime de la commission.

Engler Stefan (CE, GR): Ich möchte mich zuerst dafür bedanken, dass Bundesrätin Leuthard Stellung zur Frage genommen hat, wozu der Autoverlad gehöre. Nachdem wir bei der Behandlung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz gesagt haben, der Autoverlad habe nichts mit dem Nationalstrassennetz zu tun, wird mir heute bestätigt, dass der Autoverlad aber auch nichts mit dem Eisenbahnsystem zu tun habe und nicht Gegenstand der Eisenbahninfrastruktur sei. Für mich besteht hier Klärungsbedarf in Bezug auf die Frage, wohin dieses Mischsystem «Autoverlad» gehört. Diese Frage muss geklärt werden, damit wir nicht in die Situation geraten, dass zwar die gesamte Eisenbahninfrastruktur, was den Ausbau, den Unterhalt und den Betrieb betrifft, in Zukunft vom Bund finanziert wird, aber jener Teil der Anlagen, der dem Autoverlad dient, bei den Bahnunternehmen oder bei den entsprechenden Standortkantonen verbleibt. Ich möchte bitten, dass man das im Hinblick auf die Beratung im Nationalrat prüft. Ich gehe davon aus, dass unser Amtliches Bulletin auch von den Mitgliedern des Nationalrates gelesen wird und dass sie darauf entsprechend reagieren werden.

Ich verzichte darauf, einen Einzelantrag zu Artikel 48a, bei dem es um die Ziele der Bahninfrastruktur geht, zu stellen. Eine andere Möglichkeit wäre es, mit Artikel 62, bei dem es um den Umfang der Infrastruktur geht, diese Frage – für mich ist es eine Lücke – zu klären. Ich möchte Sie aber bitten, sich dieser Sache anzunehmen. Für mich gibt es an und für sich keinen Grund, den Autoverlad anders zu sehen als den Güterverkehr, welcher explizit zur Infrastruktur der Bahn zu zählen ist.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nochmals: Der Autoverlad wird effektiv über einen separaten Kredit finanziert, und das soll so bleiben. Er ist effektiv nicht Bestandteil der Bahninfrastruktur und wird auch nicht über Fabi finanziert, sondern bleibt ein separater Kredit.

Noch zum Antrag der Kommission: Ich kann mich dem anschliessen, obwohl die Verbesserung der Trassenverfügbarkeit nicht ein eigentliches Ziel auf der gleichen Ebene ist wie die anderen formulierten Ziele, sondern an sich mehr ein Problem der Strategie bzw. eine erstrebenswerte Massnahme. Wir widersetzen uns dem aber nicht, und wir erklären uns deshalb mit dieser Differenz einverstanden.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48b

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis

Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

Abs. 2

Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht ...

Antrag Berberat

Abs. 1bis

... wird vom Bund unter Einbezug der Kantone und der Gemeinden der jeweiligen Planungsregionen ...

Ch. 3 art. 48b

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis

Le programme de développement stratégique sera suivi à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires.

Al. 2

Tous les quatre ans, le Conseil fédéral ...

Proposition Berberat

Al. 1bis

... en concertation avec les cantons et les communes des différentes régions ...

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le Conseil fédéral devra rendre compte à l'Assemblée fédérale à intervalles réguliers de l'état d'avancement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du programme de développement stratégique. Selon le projet du Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale sera informée régulièrement de l'état d'avancement, de l'éventuel besoin d'adaptations et de la suite de la mise en oeuvre du programme de développement stratégique.

Toutefois, aux yeux des membres de la commission, cette manière de suivre le processus de planification ne correspond pas aux besoins et à la volonté du gouvernement de faire participer étroitement les cantons et les régions à la conception du projet. En effet, avec la Confédération, ces derniers sont également les commanditaires du trafic régional et, à ce titre, ils assument une grande partie des coûts d'exploitation générés par l'offre. A ce titre, les cantons et les régions méritent un droit de regard et d'action sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, même si différents changements interviendront, notamment sur les flux financiers.

A l'article 48b, la commission vous propose donc de compléter et de modifier la formulation de l'alinéa 1bis et de l'alinéa 2, afin d'institutionnaliser la planification commune et les négociations entre les régions de planification et la Confédération à intervalles de quatre ans.

S'agissant de la proposition individuelle Berberat, qui concerne les communes, nous en avons discuté en commission et elle n'a pas été retenue pour les raisons suivantes: premièrement, on ajoute des acteurs supplémentaires, les communes; deuxièmement, cela va inévitablement compliquer et rallonger les procédures, voire multiplier les divergences.

Aujourd'hui, je me dois de rappeler que lors de l'élaboration de projets de lois fédérales, l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses sont tout naturellement consultées. Dans le dossier que nous traitons, elles ont été auditionnées. Le processus participatif existe et il est nécessaire.

Mais notre décision en commission ne doit pas être interprétée comme la volonté de tenir les communes, les villes, à l'écart. Il appartient tout au contraire aux cantons de veiller à ce que ces dernières soient consultées sur les dossiers les concernant. Par contre, ce sont bien les cantons qui sont les partenaires de la Confédération, et non les communes.

Pour éviter de créer de la confusion dans cette saine répartition des compétences, je vous invite à suivre la proposition de la commission.

Comme j'ai également parcouru la documentation qui nous a été envoyée par l'Union des villes suisses, je peux m'imaginer, pour ce qui concerne le fait d'associer les communes concernant des structures d'accueil – on sous-entend en l'occurrence très clairement des gares, même si à ma connaissance cela se fait déjà – je laisserai le soin, lorsqu'il faudra procéder à l'adaptation de certaines directives, à l'Office fédéral des transports de mieux préciser ces quelques règles.

Mais, malgré tout, je vous invite, au nom de la commission, à rejeter la proposition Berberat.

Berberat Didier (S, NE): Je prends acte des explications de Monsieur Hêche au nom de la commission. Je salue d'ailleurs le fait que la commission ait accepté, à l'article 48b alinéa 1bis de la loi fédérale sur les chemins de fer, une formulation qui garantit une meilleure intégration des cantons et des entreprises de transport dans la planification de l'offre. Je pense que c'est un plus par rapport au projet du Conseil fédéral.

Par ma proposition, je souhaite que cette large représentation soit encore étoffée en y associant à intervalles réguliers les communes. J'ai pris acte du fait que Monsieur Hêche nous a dit que l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses seraient étroitement impliquées et que des promesses avaient été faites qu'à l'avenir ce serait toujours le cas: c'est un pas dans la bonne direction. Il faut savoir que si les villes et les communes ne sont pas associées à l'examen des projets, la représentation restera incomplète. Les villes et les communes prennent en charge une partie des coûts des projets et partagent la responsabilité dans le domaine des transports publics. Les centres urbains sont des noeuds de transport et servent d'intersections aux flux internationaux, nationaux, régionaux et locaux, le tout dans un espace fort restreint, donc leur rôle doit être reconnu dans la loi fédérale sur les chemins de fer. Sans cette reconnaissance – cela n'a pas encore été mentionné –, l'article 50 de la Constitution qui prévoit d'intégrer les villes et les communes dans l'examen des dossiers fédéraux qui les concernent ne serait pas respecté ou serait partiellement respecté.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de modifier l'article 48b alinéa 1bis de la loi fédérale sur les chemins de fer de la version de la commission de la façon suivante: «en concertation avec les cantons et les communes des différentes régions». Cela pourrait provoquer, il est vrai, une complication de la procédure, mais il m'apparaît que, comme le propose la formulation de la commission, il est important que tous les acteurs soient représentés. Même s'il appartient à chaque canton d'associer ses communes à l'examen des projets, on sait que certains cantons sont assez enclins à le faire et que d'autres y sont plutôt réticents, parce qu'ils estiment que les seuls contacts qui doivent avoir lieu avec la Confédération doivent se faire au niveau du canton et non pas à celui des communes.

Par conséquent, il est important que, dans la loi fédérale sur les chemins de fer, pour respecter l'article 50 de la Constitution, on décide d'associer les villes et les communes à l'examen des projets concernant les transports.

Recordon Luc (G, VD): Je voudrais souligner que les communes ont souvent des organes représentatifs communs, des unions de communes, qui ne réunissent pas que les villes. Lorsqu'il s'agit d'un grand projet comme la réfection d'une gare dans une agglomération importante, il n'y a pas de doute sur la consultation. En revanche, la question des gares ou parfois même des tracés, voire le fait que les trains s'arrêtent ou non soit des questions qui peuvent être liées à la planification stratégique. Toutes ces questions impliquent des communes parfois relativement petites et il faudrait qu'elles soient ponctuellement consultées; cela me paraît s'inscrire dans l'esprit de reconnaissance accrue du rôle des communes que nous voulons promouvoir de manière générale.

De ce point de vue, la formulation de la proposition Berberat est intéressante, car elle vient s'insérer dans une disposition que la commission a proposée, qui est très générale et très souple. Cette concertation, même à intervalles réguliers, ne devrait évidemment concerner que les communes pour lesquelles elle s'avère pertinente pour la période considérée. Je ne crois pas que la charge serait très grande, ni que les procédures s'en trouveraient rallongées si on applique de manière proportionnelle et raisonnable la proposition Berberat.

Dès lors, je vous encourage à adopter cette proposition.

Niederberger Paul (CE, NW): Ich bitte Sie, den Einzelantrag Berberat abzulehnen. Ich verweise diesbezüglich auf eine ähnliche Situation, die wir hatten, als wir in der SPK des Ständerates das Asylgesetz berieten. Dort wurde ein genau gleicher Antrag gestellt, wohl in anderer Angelegenheit, aber wir sind auch dort zum Schluss gekommen, dass es nicht zielführend ist, wenn man in das Verhältnis Bund/Kantone auch noch die Gemeinden mit einbezieht. Es ist selbstverständlich Aufgabe der Kantone, ihre Gemeinden in dieser Angelegenheit zu berücksichtigen. Wir können das aber nicht auf Bundesebene so in das Gesetz aufnehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, den Antrag Berberat abzulehnen, und zwar auch aus Respekt vor den drei Staatsebenen.

Der Bund plant mit den Kantonen, und die Kantone planen mit den Gemeinden. So, wie das Interesse des Bundes nicht immer deckungsgleich mit demjenigen der Kantone ist, ist auch ein Kanton in seiner Planung nicht immer deckungsgleich mit der einzelnen Gemeinde. Er muss auch eine Triage machen, er muss Überlegungen und Priorisierungen anstellen. Wir glauben deshalb, es sei richtig, den Antrag Berberat abzulehnen.

Selbstverständlich haben wir beispielsweise zunehmend mit den Metropolitanregionen zu tun, die sich organisiert haben und die bei uns versprechen. Wir hören diese selbstverständlich an und versuchen auch dort, die Interessen der von einem Projekt direkt Betroffenen wirklich zu integrieren. Aber ich denke, man muss einfach respektieren, dass der offizielle Planungspartner der Kanton ist. Daran möchte ich nicht rütteln. Es wäre auch extrem komplex. Jetzt haben die Kantone ja bereits Projekte für über 42 Milliarden Franken gemeldet. Was würde das dann bedeuten? Bei allen Projekten muss man nochmals die betroffenen Gemeinden einladen und konsultieren; das ist schwierig. Somit hätten wir nach der Planung, die dem Parlament vorgelegt wird, dann die Bauplanungen, bei denen über die Baubewilligungsverfahren usw. auf kommunaler Ebene ein sehr starker Einbezug der betroffenen Regionen garantiert wäre. Ich würde beim heutigen System bleiben, sonst wird das Ganze nur schon angesichts der Planung zu komplex. Dann können wir wahrscheinlich auch den Vierjahresrhythmus vergessen.

Recordon Luc (G, VD): Si je m'autorise à reprendre la parole, c'est qu'il y a quand même, à mon avis, un problème important, révélé par l'intervention de Monsieur Niederberger et par celle de Madame la conseillère fédérale Leuthard, qui tient à la conception que l'on a du rôle des communes dans notre ordre constitutionnel. Ce n'est pas un problème banal, mais un problème important. Si j'entends les deux dernières interventions qui ont précédé celle que je fais maintenant, j'en déduis que les communes sont vraiment reléguées au rang de subordonnées complètes des cantons. Cette subordination est en partie réelle, mais dois-je rappeler, outre l'article 50 de la Constitution fédérale dont Monsieur Berberat fait état, les dispositions de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire? Et Dieu sait que ce dont nous discutons aujourd'hui a des effets considérables sur l'aménagement du territoire, qui réserve quand même dans les cas pertinents – j'insiste: pas de manière générale, tous azimuts – le rôle important des collectivités locales, dont il doit être dûment tenu compte, ne serait-ce que parce qu'il y a manifestement un certain oubli, ou une certaine désinvol-

ture, à l'égard de ce rôle de la part de certaines personnes aussi éminentes que les deux préopinants.

Je souhaite vraiment que l'on adopte la proposition Berberat ou alors que l'on propose une formule qui garantisse que les communes ne soient pas traitées par-dessous la jambe.

Berberat Didier (S, NE): Je sais qu'il n'est pas de bon ton de prendre la parole après l'intervention de la conseillère fédérale ou du conseiller fédéral en charge du dossier, mais je souhaite rappeler qu'il existe au titre 3 «Confédération, cantons et communes», chapitre 1 «Rapports entre la Confédération et les cantons», de la Constitution fédérale une section 3 «Communes» dont l'article 50 traite précisément des communes. Dès lors, je suis quelque peu inquiet d'entendre Madame la conseillère fédérale Leuthard dire que les communes n'ont pas de rapports directs avec la Confédération et que tout doit passer par les cantons.

Je suis conscient que dans cette salle le fait de défendre les communes n'est pas toujours très populaire, dans la mesure où notre conseil est composé de beaucoup d'anciens membres émérites des autorités cantonales – ce qui est d'ailleurs un enrichissement pour notre Parlement. Cependant, qu'on le veuille ou non, même s'il ne faut pas associer forcément les communes à l'examen de tous les dossiers, il faut au moins respecter l'article 50 de la Constitution.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: A l'alinéa 2, la commission a souhaité apporter une précision. La notion «à intervalles réguliers» n'est pas une notion temporelle précise; c'est pourquoi nous proposons de préciser cette notion en la remplaçant par «tous les quatre ans».

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 31 Stimmen

Für den Antrag Berberat ... 6 Stimmen

Ziff. 3 Art. 48c

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Ch. 3 art. 48c

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Chaque étape d'aménagement vise également à maintenir la qualité de l'offre sur le réseau grandes lignes existant et prévoit les crédits nécessaires à cet effet.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le réseau ferroviaire est un système où chaque tronçon est tributaire des lignes adjacentes. Dès lors, il est tout à fait concevable qu'une modification de tracé, même s'il s'agit d'une amélioration, agisse, ou puisse agir, d'une manière pénalisante sur l'offre d'une ligne adjacente. Il serait tout de même incongru que la mise en oeuvre d'un programme, aussi ambitieux pour la majorité, se traduise par une dégradation de l'offre sur certaines lignes. Pour éviter ce phénomène, notre commission propose de compléter l'article 48c par une disposition qui, le cas échéant, permettra d'investir dans des mesures de correction, et de ce fait, de maintenir au minimum la qualité de l'offre existante.

Je rappelle que dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, que nous avons appelée «loi ZEB», le Parlement avait également adopté une disposition précisant, à l'article 6: «Si les mesures prévues entraînent des inconvénients pour le trafic régional, des mesures de construction seront prises pour y remédier.» Ce que nous avons prévu pour le trafic régional vaut naturellement également pour le trafic grandes lignes.

La commission a adopté cette disposition par 11 voix contre 0 et 2 abstentions.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48d

Antrag der Kommission

Abs. 1

Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

Abs. 2

Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

Ch. 3 art. 48d

Proposition de la commission

Al. 1

En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et procède aux planifications nécessaires des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.

Al. 2

Les cantons sont responsables du contenu de l'offre de planification régionale. Ils s'organisent en régions de planification adaptées. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Par cette disposition, le Conseil fédéral souhaite créer une base juridique autorisant l'Office fédéral des transports à effectuer les planifications nécessaires pour analyser les particularités et les caractéristiques, les avantages et les inconvénients des différentes mesures envisagées et évaluer des variantes afin de développer les transports publics. Pour ce faire, les entreprises ferroviaires concernées et les cantons seront consultés de manière appropriée. Cette consultation pourra notamment se faire par des délégations des autorités, le but étant d'harmoniser de manière optimale les intérêts des cantons et des régions.

Or, à l'instar de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, la commission a une nouvelle fois jugé la formulation du Conseil fédéral à l'article 48d un peu trop vague pour véritablement garantir la participation des cantons. Ces derniers doivent assumer un rôle actif dès le début, c'est-à-dire lors de la planification et de l'aménagement de l'infrastructure et de l'offre. Par ailleurs, l'Office fédéral des transports, en sa qualité de responsable du processus, doit être mieux associé, car d'une part le financement des mesures intervient essentiellement à travers le fonds d'infrastructure ferroviaire et d'autre part la Confédération doit assurer le lien entre les intérêts des différents cantons et l'utilisation efficace des fonds.

Par conséquent, la commission vous propose, à l'unanimité, d'ancrer plus explicitement les compétences des cantons et le rôle de l'Office fédéral des transports au niveau de la loi. Cette volonté se traduit plus particulièrement par la formulation suivante de l'article 48d proposée par la commission. D'une part, à l'alinéa 1, «l'OFT coordonne et procède aux planifications nécessaires des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe» – et c'est important – «les entreprises ferroviaires concernées.» D'autre part, à l'alinéa 2, «les cantons sont responsables du contenu de l'offre de planification régionale. Ils s'organisent en régions de planification adaptées. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.»

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48e; 48f; Gliederungstitel vor Art. 49

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 48e; 48f; titre précédant l'art. 49

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 49

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Abs. 2

Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

Ch. 3 art. 49

Proposition de la majorité

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Al. 2

Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Vous l'aurez constaté, nous ne discutons pas uniquement de l'article 49, mais aussi de quelques articles complémentaires.

Jusqu'ici, la Confédération finançait les lignes CFF et cofinançait les lignes de chemins de fer privées et les lignes régionales. La contribution actuelle des cantons à cet effet est estimée à environ 300 millions de francs par année. Le Conseil fédéral propose que la Confédération prenne en charge la part principale du financement de l'infrastructure. Les cantons seraient ainsi libérés d'un montant d'environ 300 millions de francs par année. En contrepartie, les cantons prennent en charge la part principale du financement des installations d'accueil, ceci à hauteur de 500 millions de francs. Ce montant correspond donc aux 300 millions de francs consacrés précédemment à l'infrastructure du trafic régional et aux 200 millions de francs supplémentaires demandés aux cantons dans le cadre de l'augmentation des ressources destinées à l'infrastructure ferroviaire. Cette solution répond aux vœux des cantons de conserver – et c'est important de le relever – un droit de regard sur l'utilisation de leurs contributions. Les installations d'accueil, ce sont par exemple les quais, les passages inférieurs et supérieurs pour les piétons, l'éclairage, l'équipement des quais et les zones d'attente.

La majorité de la commission approuve ce choix, tout en ne sous-estimant pas les difficultés éventuelles d'application d'une telle disposition. Il appartiendra à l'Office fédéral des transports et aux CFF de définir avec suffisamment de précision les règles d'application de cette disposition. Sachant que ce choix est le fruit d'un travail de recherche de solutions, effectué en commun par l'Office fédéral des transports et les cantons, il serait pour le moins quelque peu délicat de se laisser séduire par une autre solution, dont les incidences n'auraient pas été au préalable examinées.

Par conséquent, je vous demande de rejeter la minorité Bieri, c'est-à-dire de suivre la commission qui a pris sa décision, par 8 voix contre 5, puisque les incidences de cette proposition, je le répète, notamment pour les cantons, ne sont pas connues à ce jour.

Bieri Peter (CE, ZG): Im Verlauf der ganzen Vorberatung hat die Kommission nach intensiven Debatten jeweils eine grosse Übereinstimmung gefunden, wie Sie das auch heute gesehen haben. Eine eigentliche Differenz gab es bei der hier vorliegenden Frage. Hier blieben die Meinungen geteilt,

und die Sache blieb unentschieden – klar, es gibt eine Mehrheit und eine Minderheit. Geteilter Meinung sind in dieser Frage auch die Kantone. Für den Bund ist dieses Thema an sich nicht matchentscheidend, ist doch der Kantonsbeitrag an die Bahninfrastruktur unabhängig von der Art der Berechnung. Bei neu zusätzlich 200 Millionen Franken ist der Beitrag also bei insgesamt 500 Millionen Franken angesetzt.

Der Vorschlag des Bundesrates und damit der Mehrheit hat den Vorteil, dass ein definierter Aufgabenbereich vor Ort, im eigenen Hoheitsgebiet, in die gesetzlich abgesteckte Entscheid- und Finanzierungskompetenz der Kantone fällt. Innerhalb der gesetzlichen Vorgaben sind dann die Kantone und die Bahnen frei in der Ausgestaltung der Publikumsanlagen. Hier liegt aber auch der Haken der Lösung der Mehrheit. Die Bahnunternehmen werden nicht umhinkommen, für jede Publikumsanlage bei Bau, Betrieb und Unterhalt entsprechende Leistungsvereinbarungen mit den jeweiligen Kantonen abzuschliessen.

Dass dies ein schwieriges und aufwendiges Verfahren ist, erkennt man schon daran, dass in Artikel 57 des Eisenbahngesetzes, das hier später auch aufgeführt wird, eine ebenso umfangreiche und ordentlich definitions- und umschreibungsbedürftige Regelung getroffen werden muss, damit diese Finanzierungsbereiche einigermaßen sauber gesetzlich bestimmt werden können. Auch Absatz 5 von Artikel 57 des Eisenbahngesetzes versinnbildlicht diese Unschärfen, wenn bei der Kostenzuteilung von einem «offensichtlichen Missverhältnis» gesprochen wird, das dann korrigiert werden müsste. Wenn wir zur Kenntnis nehmen, dass allein schon das Normalspurnetz 1800 Bahnhöfe und Haltestellen aufweist, für welche die Bahnunternehmen mit jedem Kanton Verträge über Bau, Betrieb und Unterhalt ausarbeiten müssen, so wird deutlich, wie bürokratielastig und schwerfällig dieses System ist.

Demgegenüber ist die von der Minderheit vorgeschlagene Form wesentlich einfacher, weil sich der Verteilschlüssel für die 500 Millionen Franken einfach und bezüglich der Beitragshöhe genau und abschliessend berechnen lässt. Als Basis dienen die im Regionalverkehr bestellten Personen- und Zugskilometer. Damit wird auch zum Ausdruck gebracht, dass derjenige Kanton, der viel Verkehr nachfragt, auch einen höheren Beitrag leistet. Wenn ich dies hier vorstelle, spreche ich übrigens eigentlich gegen die Interessen meines Kantons, der mit meinem Vorschlag aufgrund seiner guten Verbindungen mehr bezahlen würde. Auch haben wir in Zug die meisten Publikumsanlagen schon modernisiert. Ich spreche hier also weniger für meinen Kanton als vielmehr für ein schlankes, einfaches System. Leicht bevorteilt werden mit dem Vorschlag der Minderheit Kantone mit eher wenig bestelltem Regionalverkehr, sprich Bergkantone und dünnbesiedelte Kantone, die zudem in der Zukunft noch grosse Bauvorhaben in und an den Bahnhöfen realisieren müssen. Die Befürchtung der Kantone, sie hätten mit dem Vorschlag der Minderheit ein geringeres Mitspracherecht, ist etwas zu relativieren, haben wir doch gerade vorhin in die Artikel 48b und 48d wichtige Bestimmungen aufgenommen, welche die Kantone gefordert haben und welche ihnen eine frühzeitige Mitsprache bei der Planung ermöglichen.

Die Quintessenz der Überlegungen der Minderheit ist die: Welches System die Kantone effektiv wollen, ist offen. Es gibt keine wirklich offensichtliche, grosse Mehrheit. Die Kantone sind in dieser Frage etwas geteilter Meinung. Der Antrag der Minderheit ist einfacher und weniger bürokratisch. Die Bahnunternehmen favorisieren deshalb diese Lösung. Wir haben, um die Kantone nicht nur als Zahlstellen zu betrachten, ihr Mitspracherecht bei der Planung gestärkt. Die Kantone bezahlen regelmässig, dafür nicht mit Zahlungsspitzen, die vor allem kleinere Kantone bei Grossprojekten nur schwer verkraften könnten.

Ich würde Ihnen beliebt machen, die doch starken Argumente der Minderheit zu bedenken und ihrem Antrag zuzustimmen. Ich denke, dass auch die Frau Bundesrätin und die Verwaltung damit leben könnten, denn hier ist, um es etwas

plakatativ zu sagen, das Einfachere der Feind des Komplizierteren.

Stadler Markus (GL, UR): Die Mitfinanzierung dieser Publikumsanlagen passt eigentlich nicht so richtig zu den NFA-Grundprinzipien: Wir gehen hier wieder in Richtung Aufgabenverflechtung. Eigentlich müssten wir von einer nationalen Bahn ausgehen, und eine Bahn ohne Publikumsanlagen gibt es nicht. Wenn wir schon aus finanziellen Gründen zu dieser grundsätzlichen Mitfinanzierung stehen, dann sollten wir wenigstens die Verteilungskriterien und die Abgrenzungskriterien gegenüber dem Mehrheitsantrag verbessern.

Diese Publikumsanlagen werden gewissen einheitlichen Standards entsprechen müssen, da ist nicht jeder Kanton frei. Die Züge, die von Zürich nach Mailand fahren, sind in einem grossen Kanton und in einem kleinen Kanton gleich lang; man kann also die Perronlänge nicht je nach Kantongrösse verlängern oder verkürzen. Die Publikumsanlagen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang: Wenn man die Geleise verlegen wird, wird man auch die Perronanlagen verlegen müssen. Es gibt also gar nicht volle Freiwilligkeit in Bezug auf diese zwei Partner: Die fiskalische Äquivalenz wird gar nicht spielen, sondern der Zweite ist dann der Gefangene des Ersten.

Diese Publikumsanlagen haben heute eine ganz unterschiedliche Qualität; Kollege Bieri hat darauf hingewiesen. Er kommt aus einem Kanton, der es sich leisten konnte, die Anlagen heute schon zu aktualisieren. Ich komme aus einem Kanton, der sich das bisher weniger leisten konnte. Es kann doch nicht sein, dass wir hier für eine Regelung Hand bieten, bei der dann ausgerechnet jene Kantone, die das Geld bisher nicht hatten, künftig dazu verknurrt werden, grössere Anteile an die Finanzierung ihrer Publikumsanlagen zu leisten!

In diesem Sinne bitte ich Sie sehr, der Minderheit zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dieser Artikel hat eine lange Geschichte hinter sich. Wir hatten ja am Anfang die 300 Millionen Franken als Beitrag der Kantone, und wir haben den Kantonen respektive der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) immer signalisiert, dass wir bereit sind, auf einen Vorschlag von ihrer Seite, wie sie diesen Beitrag leisten wollen, einzugehen. Für den Bund wäre es selbstverständlich am einfachsten, er könnte gemäss dem NFA-Schlüssel einfach pauschal jedem Kanton seinen Beitrag in Rechnung stellen. Die Kantone haben das explizit abgelehnt.

Der Vorstand der KöV hat sich jetzt nochmals über diesen Artikel gebeugt und ist zum Schluss gekommen, dass die gefundene Lösung mit den Publikumsanlagen dem Willen der Kantone entspricht. Dies aus folgendem Grund – da haben sich dann eben auch die Finanzdirektoren eingeschaltet –: Wenn ein Kanton zum Beispiel beim Programm Step 1, so, wie es aufgegleist ist, kein Projekt hat, es aber trotzdem über eine Pauschale mitfinanzieren muss, ist es für diesen Kanton relativ schwierig, der Bevölkerung zu Hause zu erklären, warum er Projekte im St. Galler Rheintal und in Lausanne finanzieren muss, während im eigenen Kanton nichts finanziert wird. Das war genau das Argument der KöV, dass man sagt: Okay, wenn man etwas selber mitbestimmen, mitgestalten kann und einen direkten Nutzen für die Region hat, ist es viel einfacher zu sagen, man beteilige sich an der Publikumsanlage und finanziere sie.

Es gibt für einen Kanton natürlich Möglichkeiten bei der Gestaltung der Publikumsanlage. Das entspricht grundsätzlich eben auch dem NFA. Die Bahninfrastruktur bleibt ja Bundesaufgabe. Bei der Publikumsanlage kann man sich tatsächlich streiten, inwiefern diese zur Bahninfrastruktur gehört, wo die Schnittgrenze ist, wie man sie ausgestalten kann. Deshalb finden wir, dass wir die Kantone, wenn die KöV mit dieser Regelung einverstanden ist, hier auch unterstützen und dass wir entsprechend dem Äquivalenz- bzw. Subsidiaritätsprinzip und der Aufgabenentflechtung nicht wieder so eine pauschale Verbundaufgabe beschliessen sollten.

Noch etwas an die Adresse von Herrn Ständerat Bieri: Die SBB haben heute praktisch mit jedem Bahnhof zig – wirklich mehrere – Leistungsaufträge. Auf einen Leistungsauftrag mehr oder weniger käme es also wirklich nicht an. Es sind Hunderte von Leistungsaufträgen, die sie verwalten – das ist also kein Argument.

Die SBB selber haben natürlich auch lieber, wenn sie von A bis Z bestimmen können, was in jedem Bahnhof passiert und wie die Publikumsanlagen aussehen. Sie wären selbstverständlich froh, wenn die Kantone hier nicht unbedingt mitbestimmen könnten. Dann gibt es einfach einen Standard, der durchgesetzt wird. Meines Erachtens ist aber die Ausgestaltung des Bahnhofareals für die Bevölkerung einer Region doch relativ zentral.

Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, man sollte den Antrag der Mehrheit der Kommission unterstützen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit Bieri abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 3 Art. 51 Abs. 1–3; 51a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 51 al. 1–3; 51a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 51b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Engler

Abs. 3

... von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet, oder um sich ...

Ch. 3 art. 51b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Engler

Al. 3

... peut renoncer au remboursement de prêts si le canton y renonce aussi ou si elle participe aux ...

Engler Stefan (CE, GR): Ich halte mich ganz kurz. Mit diesem Einschub in Artikel 51b möchte ich den Spielraum etwas vergrössern, um Bilanzbereinigungen bei den Transportunternehmungen zu erleichtern. Die Fassung des Bundesrates sieht vor, dass bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes in Eigenkapital umgewandelt werden können, vorausgesetzt, die aktienrechtlichen Beschlüsse in den jeweiligen Generalversammlungen kommen auch zustande. Im zweiten Satz von Absatz 3 sieht die Bestimmung vor, dass der Bund auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten kann, um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Das Ganze ist für viele Bahnunternehmungen ein technisches Bilanzproblem, weil dadurch, dass in ihren Bilanzen die bedingt rückzahlbaren Darlehen immer auf- und nachge-

führt werden, die Eigenkapitalquote dieser Unternehmungen sehr tief ist. Nun möchte ich einfach den Spielraum etwas öffnen, indem der Bund auch dann Hand bieten kann, auf solche Rückzahlungen zu verzichten, wenn die Kantone ihrerseits bereit sind, ihren Anteil an diesen bedingt rückzahlbaren Darlehen herzugeben oder darauf zu verzichten. Ich glaube nicht, dass der Bund damit eine neue Verpflichtung übernimmt. Er hat immer noch die Möglichkeit, das zu wollen oder nicht zu wollen. Mit diesem Einschub ermöglichen wir es aber, ausserhalb von notwendigen Bilanzsanierungen eine solche Einigung zwischen Kanton und Bund zu finden.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je dois dire très honnêtement que je suis un peu emprunté face à cette proposition. Néanmoins, je trouve que la question de fond posée par Monsieur Engler mérite un examen. Je ne suis pas à même d'indiquer une position favorable ou défavorable. Pour l'instant, je maintiens la position de la commission, qui est également celle du Conseil fédéral, et je trouve qu'avant de se déterminer sur la proposition Engler, il serait nécessaire de faire un examen complémentaire des incidences et répercussions de celle-ci.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die erste kurzfristige Prüfung hat ergeben, dass wir das wahrscheinlich annehmen könnten. Es ist ein Spezialthema und ändert vermutlich in der Praxis relativ wenig; insofern kann ich dem zustimmen. Der Nationalrat kann es sicher nochmals überprüfen, dann können wir anhand von konkreten Beispielen wahrscheinlich auch mehr sagen.

Angenommen gemäss Antrag Engler

Adopté selon la proposition Engler

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Qui interrompiamo la seduta. Riprendiamo le nostre deliberazioni sull'oggetto lunedì 3 dicembre 2012. Con questo siamo giunti a termine della prima settimana di sessione. Vi ringrazio per la collaborazione!

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr

La séance est levée à 12 h 55

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**
**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

**3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de
l'infrastructure ferroviaire**

Ziff. 3 Art. 54, 56*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 54, 56*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 57***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Titel

Mitfinanzierung durch die Kantone

Abs. 1

Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Millionen Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

Abs. 2

Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler (ikV).

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone per Verordnung.

Abs. 4–8

Streichen

Ch. 3 art. 57

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Bieri, Graber Konrad, Lombardi, Stadler Markus, Theiler)

Titre

Participation des cantons au financement

Al. 1

Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

Al. 2

La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après consultation des cantons.

Al. 4–8

Biffer

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Wir haben über diese Bestimmung bei Ziffer 3 Artikel 49 entschieden. Auch die Ausgabenbremse ist dort gelöst worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 3 Gliederungstitel vor Art. 58

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 titre précédant l'art. 58

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 58

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Kommt es bei einzelnen Massnahmen zu Verzögerungen, so können die dafür vorgesehenen, nicht ausgeschöpften Verpflichtungskredite für die Realisierung von Massnahmen eingesetzt werden, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht.

Abs. 3

Der Bundesrat legt die gemäss Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

Ch. 3 art. 58

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Si des mesures isolées subissent des retards, les crédits d'engagement qui étaient prévus pour leur réalisation, mais qui n'ont pas été utilisés, peuvent être affectés à la réalisation de mesures dont la planification repose sur un arrêté fédéral.

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe les mesures à réaliser visées à l'alinéa 2.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: J'interviens sur l'article 58 alinéas 2 et 3. Les ressources financières nécessaires aux différentes mesures d'aménagement feront l'objet de crédits d'engagement. Le Conseil fédéral prévoit que tous les quatre ou huit ans, le Parlement se voie proposer un crédit d'engagement servant à financer des investissements d'extension et les études requises pour la réalisation des projets de l'étape suivante. Les crédits d'engagement seront liés à un projet ou à une étape d'aménagement. Ils ne seront donc pas limités dans le temps et permettront ainsi d'atteindre les objectifs à long terme de l'infrastructure ferroviaire. Le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire seront donc nettement mieux coordonnés que précédemment. Les risques pour les finances fédérales seront par là même réduits et le développement du rail sera mieux adapté aux ressources disponibles.

Dans la même ligne, la commission propose, à l'unanimité, d'introduire à l'article 58 encore plus de souplesse dans le système de financement des projets. Plus particulièrement, l'alinéa 2 proposé par la commission prévoit qu'au cas où l'exécution des mesures isolées subirait des retards, les crédits d'engagement prévus pour leur réalisation, mais qui n'auraient pas été utilisés, puissent être affectés à la réalisation d'autres mesures dont la planification repose sur un arrêté fédéral. L'objectif est véritablement la recherche d'un maximum d'efficacité et d'efficience dans la réalisation des projets et, partant, dans l'utilisation des deniers publics avec au passage une simplification des procédures.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Kommission hat sich ja bemüht, hier noch mehr Flexibilität in die Abwicklung der Projekte zu bringen. Wir sind grundsätzlich mit diesem Antrag einverstanden, weil ja dann effektiv nur die vom Parlament beschlossenen Mittel freigegeben würden. Wegen des Prinzips der rollenden Planung, das dem Fabi-Konzept zugrunde liegt und die Ausbauschritte begleiten wird, versprechen wir uns hiervon allerdings nicht allzu viel, weil wahrscheinlich die meisten Projekte nicht davon betroffen sein werden. Da es sich aber um eine Kann-Bestimmung handelt, die im Einzelfall, in Ausnahmefällen, durchaus Sinn macht, kann sich der Bundesrat diesem Antrag anschliessen.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 54 – Ch. 3 art. 54

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Herr Jenny möchte zu Artikel 54, den wir bereits behandelt haben, noch kurz etwas sagen.

Jenny This (V, GL): Danke, dass ich zu Artikel 54 zwei, drei Anmerkungen machen darf. Dieser neue Artikel 54 ist sehr wichtig. Es handelt sich darin um die Vergabe von Aufträgen. Eisenbahnunternehmungen vergeben ihre Aufträge nach der Bundesgesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen. Die SBB haben sich gemäss meiner unmassgeblichen Meinung bezüglich dieses Artikels in letzter Zeit sehr oft im Graubereich bewegt – ich habe schon verschiedentlich darauf aufmerksam gemacht. Ich behaupte sogar, dass sie es mit dem öffentlichen Beschaffungswesen nicht so genau genommen haben. Bei den SBB und der SOB – nicht bei der Rhätischen Bahn, Kollege Engler, die ist überhaupt nicht davon betroffen – finden beispielsweise keine Offertöffnungen statt. Nachverhandlungen bleiben ausdrücklich vorbehalten; diese sind ja nichts anderes als Angebotsverhandlungen, wenn nicht der richtige Anbieter in Front ist, und das kann es ja nicht sein. Hier handeln Einzelne nach eigenem Gutdünken, wie die Zaren in ihren besten Zeiten. (*Heiterkeit*)

Wir haben zu Insieme unliebsame und endlose Diskussionen, man fordert eine PUK, und Spezialkommissionen müssen da aktiv werden. Ich will eigentlich nicht, dass das hier auch irgendwann passiert. Wir müssen innerhalb des Bundes im Beschaffungswesen nicht verschiedene Systeme führen. Das Astra, das VBS, verschiedene Kantone – Schwyz, Graubünden, Zürich – machen vor, wie es richtig funktioniert, und die SBB sollen sich an das halten. Ich gehe davon aus, dass das auch der Bundesrat so handhaben will. Das soll in Zukunft gelebte Praxis sein. Wenn dem nicht so sein sollte, wünsche ich auf die Differenzbereinigung hin, die es in diesem Dossier ja geben wird, eine entsprechende Antwort von den zuständigen Leuten – wer immer die auch sind. Aber so, wie es umschrieben ist, bin ich guten Mutes, dass es auch im Sinn und Geist des Bundesrates ist.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: La précision que je vais tenter d'apporter sur cet article 54 est explicitée dans le message. Ce que je comprends, c'est qu'aujourd'hui, il y a un certain nombre de différences: notamment les CFF et le BLS sont soumis au droit fédéral, mais ce n'est pas le cas pour les autres chemins de fer privés, qui sont soumis à un concordat intercantonal. Par contre, ce qu'il faut prendre en considération, en vertu de la décision que nous avons prise, c'est que ce sont les cantons qui financeraient la réalisation d'installations d'accueil, et à ce moment-là, si j'ai bien compris la méthodologie appliquée en la matière, les acquisitions seraient en principe régies par le droit cantonal.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist ein Antrag des Bundesrates, Herr Ständerat, somit können Sie davon ausgehen, dass der Bundesrat, der das vorschlägt, damit einverstanden ist.

Sie machen mir ein bisschen zu viele pauschale Vorwürfe an die SBB. Ich finde, wenn man Vorwürfe macht, dann sollte man diese bitte auch konkretisieren. Sie können mir gerne sagen, wo Sie das Gefühl haben, die SBB würden gesetzliche Vorgaben verletzen. Das dürfen die SBB selbstverständlich nicht tun, wie es niemand tun darf. Wir haben kein Interesse daran, dass hier Gesetze missachtet werden. Insofern müsste ich Sie bitten, dass Sie mir, wenn Sie etwas von mir auf die zweite Lesung hin wollen, konkret sagen, wo Sie einen Vorwurf an die SBB zu machen haben. Denn eine generelle Äusserung, die man im Raum stehen lässt, wonach es die SBB nicht so gut machen, wonach es Mauseheien gebe, ist erstens gefährlich. Zweitens müsste ich Sie auffordern, mir konkret aufzuzeigen, dass Sie hier, da und dort solche Fälle vorliegen haben, in denen etwas nicht korrekt gewesen ist. Dann bin ich gerne bereit, dies abklären zu lassen. Ich spiele den Ball an Sie zurück – Sie haben noch Zeit, bis das Geschäft zu Ihnen kommt, um mir zu sagen, wo die SBB nach Ihrer Meinung nicht korrekt vorgehen.

Dieser Artikel trägt, wie der Kommissionspräsident gesagt hat, zur Klärung bei. Er klärt, wann kantonales Beschaffungsrecht und wann bundesrechtliche Bestimmungen, die in gewissen Bereichen vom kantonalen Beschaffungsrecht abweichen, anzuwenden sind. Dies trägt gerade in Einzelbereichen des Beschaffungswesens dazu bei, dass die Bahnunternehmen genau wissen, welches Beschaffungsrecht massgeblich wäre. Noch schöner wäre es, wenn das Beschaffungsrecht des Bundes und kantonales Beschaffungsrecht harmonisiert wären. Dann hätten wir ein einziges Beschaffungsrecht für das ganze Gebiet der Schweiz. Das wäre das Ziel des Bundesrates.

Jenny This (V, GL): Wissen Sie, Frau Bundesrätin, ich will Sie nicht mit solchen Sachen belästigen. Aber ich will einfach nichts anderes, als dass das, was Sie hier sagen, der gelebten Praxis des Astra und Ihrer Bundesbetriebe entspricht. Bis jetzt war es nicht so. Wenn jemand, der bei der Eingabe 10 Prozent zu teuer war, nachher plötzlich zum Auftrag kommt und plötzlich der Billigste ist, kann etwas nicht stimmen. Also, ich mache hier keinen grossen Klamauk, ich will einfach bis zur nächsten Lesung wissen: Was gilt jetzt hier? Sind Nachverhandlungen eindeutig erlaubt, ausdrück-

lich erlaubt oder nicht? Man hat mir gesagt, bis jetzt sei das erlaubt, und dann, mit den heutigen Kommunikationsmitteln, ist immer der Richtige zuvorderst. Aber wir können das bilateral besprechen, oder ich kann das gerne mit irgendeinem Chefbeamten machen.

Ziff. 3 Art. 58a, 58b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 58a, 58b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 58c

Antrag der Kommission

Die Eisenbahnunternehmen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

Ch. 3 art. 58c

Proposition de la commission

... des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Dans son message, le Conseil fédéral propose de compléter la loi sur les chemins de fer par une disposition ouvrant la voie au financement préalable des mesures décidées par l'Assemblée fédérale et financées par la Confédération.

La commission, pour faire suite à une demande pressante des cantons, souhaite étendre la possibilité du financement préalable non seulement aux mesures décidées, mais également aux mesures planifiées. Sans garde-fous, cette disposition ne serait certes pas sans risque, mais la disposition en question précise bien que les conventions passées entre les entreprises ferroviaires et les cantons concernés devront être approuvées par l'Office fédéral des transports. Nous estimons dès lors que cette cautèle évitera toute forme de dérive.

Dans le cadre de nos travaux, il a également été précisé, s'agissant de l'allocation des ressources, que les mesures dont la réalisation était dûment approuvée étaient prioritaires sur les mesures dont seule la planification aurait été approuvée.

Sous ces conditions, la commission, à l'unanimité, vous recommande d'approuver le financement préalable aussi bien pour les projets que pour les planifications préalablement approuvées par l'Assemblée fédérale.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir können diesem Kompromiss zustimmen, weil er in einer politisch schwierigen Frage einen guten Mittelweg aufzeigt. Es ist allerdings heikel, da es auf der einen Seite natürlich Kantone gibt, die mit ihren Projekten vorwärts machen möchten; diese Kantone wollen wir nicht bremsen. Auf der anderen Seite dürfen kantonale Vorfinanzierungen dann natürlich nicht den Entscheidungsspielraum des Bundesparlamentes oder Priorisierungen, die für die Verkehrspolitik sinnvoll erscheinen, aushebeln. Ich glaube, dass man mit dieser Version eine salomonische Lösung gefunden hat, die zwischen den beiden Interessenlagen vermittelt.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 58d, 58e; Ziff. 4, 5; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3 art. 58d, 58e; ch. 4, 5; ch. III*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

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

Für Annahme des Entwurfes ... 33 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur**4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition**Detailberatung – Discussion par article***Titel und Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 1***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

abis. Knoten Genf: Kapazitätsausbau;

ater. Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen;

...

c. Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung;

...

dbis. Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau;

...

fbis. Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung;

fter. St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau;

...

jbis. Projektierungen für Kapazitätsausbauten Aarau–Zürich–Winterthur (Brütten Tunnel), Thalwil–Zug (Zimmerberg), Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof) und für die Bahntechnikrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel;

...

Abs. 3

Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschnitt 2030 vor. Bis voraussichtlich 2030 werden insbesondere folgende Massnahmen realisiert:

a. Kapazitätsausbau Aarau–Zürich–Winterthur;

b. Kapazitätsausbau Luzern–Zug–Thalwil;

bbis. Bahntechnikrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel;

c. Behebung von Engpässen im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie im Zugang zu Tourismusregionen;

d. verschiedene Einzelinvestitionen zur Optimierung des Knotenprinzips und der Taktfrequenz;

e. betriebliche Anlagen;

f. vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt.

Antrag der Minderheit I

(Stadler Markus, Graber Konrad, Imoberdorf, Janiak, Lombardi)

Abs. 2 Bst. jbis

... Durchgangsbahnhof), für die Neubaustrecke Axen und für die Bahntechnikrüstung Ferden–Mitholz ...

Antrag der Minderheit II

(Janiak, Egerszegi-Obrist, Imoberdorf, Stadler Markus)

Abs. 2 Bst. jbis

... Durchgangsbahnhof), Basel–Olten (3. Juradurchstich) und für die Bahntechnikrüstung Ferden–Mitholz ...

*Antrag Janiak**Abs. 3 Bst. f*

f. vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt und Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich), die Neubaustrecke Axen sowie weitere Projekte.

*Antrag Savary**Abs. 3 Bst. f*

f. vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt und die Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich), die Neubaustrecke Axen, Lausanne–Bern sowie weitere Projekte.

Art. 1*Proposition de la majorité**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

...

abis. noeud de Genève: extension de capacité;

ater. Lausanne–Berne: mesures d'accélération;

...

c. Bâle Est (1re étape), Ergolzthal: extension de capacité; Pratteln: désenchevêtrement;

...

dbis. Gümligen–Münsingen: extension de capacité;

...

fbis. Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement;

fter. Saint-Gall–Coire: extension de capacité;

...

jbis. études de projet pour l'extension de capacité Aarau–Zürich–Winterthur (tunnel de Brütten), Thalwil–Zoug (Zimmerberg), Zoug–Lucerne (gare souterraine ou gare de transit) et pour l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg;

...

Al. 3

Le Conseil fédéral soumettra d'ici à 2018 à l'Assemblée fédérale un message pour l'étape d'aménagement 2030. Les mesures suivantes sont réalisées vraisemblablement d'ici à 2030:

a. extension de capacité Aarau–Zürich–Winterthur;

b. extension de capacité Lucerne–Zoug–Thalwil;

bbis. l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg;

c. élimination des goulets d'étranglement dans les trafics d'agglomération et régional ainsi qu'aux accès aux régions touristiques;

d. investissements isolés destinés à optimiser le principe des noeuds et les cadences;

e. installations d'exploitation;

f. travaux de planification préparatoires pour la prochaine étape d'aménagement.

Proposition de la minorité I

(Stadler Markus, Graber Konrad, Imoberdorf, Janiak, Lombardi)

Al. 2 let. jbis

... transit), pour le nouveau tronçon Axen et pour l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz ...

Proposition de la minorité II

(Janiak, Egerszegi-Obrist, Imoberdorf, Stadler Markus)

Al. 2 let. jbis

... transit), Gümliigen–Olten (3e traversée du Jura) et pour l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz ...

*Proposition Janiak**Al. 3 let. f*

f. travaux de planification préparatoires pour la prochaine étape d'aménagement et études relatives au tronçon entre Bâle et le Mittelland (3e traversée du Jura), au nouveau tronçon de l'Axen et à d'autres projets.

*Proposition Savary**Al. 3 let. f*

f. travaux de planification préparatoires pour la prochaine étape d'aménagement et études relatives au tronçon entre Bâle et le Mittelland (3e traversée du Jura), au nouveau tronçon de l'Axen, au tronçon Lausanne–Berne et à d'autres projets.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: J'interviens sur l'ensemble du projet 4. Avec l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire, nous abordons, si ce n'est la pièce maîtresse, du moins la partie qui touche le plus sensiblement les différentes régions du pays. En même temps, les mesures prioritaires sont celles qui sont indispensables à la fonctionnalité du réseau. Or, ces deux critères: équilibre régional et fonctionnalité du réseau, ne sont pas toujours faciles à concilier. Avant d'en arriver à un résultat rassembleur, notre commission en a fait la rude expérience.

Notre commission a tout d'abord approuvé les mesures présentées par le Conseil fédéral, à hauteur de 3,5 milliards de francs. Le choix de donner la priorité à l'augmentation de la capacité n'a pas non plus été contesté. Par contre, l'ampleur de la première étape a été jugée insuffisante. Nous avons constaté en particulier que plusieurs mesures importantes ouvrant la voie à une augmentation de la capacité ne pourraient être réalisées en première étape que par une augmentation de l'enveloppe financière. La commission s'est donc prononcée sans opposition en faveur de la réalisation de l'étape d'aménagement 2025 plus complète, telle qu'elle a été exposée au chiffre 6.4.1.2.4, à la page 1467 de la version française du message du Conseil fédéral.

Grâce aux mesures contenues dans cette variante, il sera possible d'améliorer sensiblement la capacité sur les sections les plus fréquentées de l'axe est-ouest, entre Genève et Saint-Gall, grâce à la mise en circulation de nouvelles compositions à deux étages et de 400 mètres de long. Si une partie importante des mesures retenues sont effectivement localisées en Suisse occidentale, il n'en demeure pas moins que c'est bel et bien l'ensemble de l'axe est-ouest qui en tirera profit.

Cela étant, la commission a estimé que plusieurs projets dont la nécessité n'est pas contestée devraient faire l'objet d'un engagement fort en vue de la deuxième étape d'aménagement.

C'est la raison pour laquelle il est fait mention de ces projets à la fois à la lettre jbis de l'article 1 en tant que projets à étudier, ainsi qu'à l'article 3 en tant que projets à réaliser vraisemblablement d'ici à 2030.

Il s'agit donc des projets suivants: Aarau–Zurich, Zurich–Winterthur (tunnel de Brütten), Thalwil–Zoug (tunnel du Zimmerberg), Zoug–Lucerne (gare souterraine ou gare de transit) et l'équipement de technique ferroviaire de la section Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Lötschberg.

Bien entendu, la deuxième étape ne se limitera pas à la réalisation des mesures citées, mais comprendra également les dispositions suivantes: élimination des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et régional ainsi qu'aux accès aux régions touristiques, investissements isolés destinés à optimiser le principe des noeuds et des cadences, installations d'exploitations, travaux de planification préparatoires pour la prochaine étape d'aménagement. Ce même

alinéa précise par ailleurs que le Conseil fédéral soumettra d'ici à 2018 à l'Assemblée fédérale un message pour l'étape d'aménagement 2030, comportant donc les mesures que je viens de citer.

Cela étant, je ne vous cache pas que nous sommes allés très loin dans la prise en compte des projets à réaliser en deuxième étape, c'est-à-dire entre 2025 et 2030. Toute adjonction de mesures serait pure illusion et porterait lourdement atteinte à la crédibilité de nos décisions. Nous ne pouvons pas exiger la réalisation de mesures qui iraient bien au-delà des moyens qui seront disponibles et qui ne sont pas prioritaires. Nous avons chargé le bateau jusqu'à son extrême limite: la moindre charge supplémentaire pourrait le faire couler.

Dès lors, je vous invite à rejeter les deux propositions de minorité à la lettre jbis et à soutenir la proposition de la majorité de la commission.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wie ich beim Eintreten gesagt habe, ist dieser Ausbauschnitt technisch selbstverständlich machbar; er entspricht hinsichtlich der Prioritäten auch der vom Bundesrat vorgeschlagenen Variante, die aber wegen der Finanzierung nicht beschlossen wurde. Konsequenterweise haben Sie in der letzten Woche die Finanzierung beschlossen, womit Ihr Konzept schlüssig ist.

Ich muss aber vorderhand auf der Linie des Bundesrates bleiben, weil noch der Zweitrat zu befinden hat. Ich weiss im Moment noch nicht, ob auch dieser diesem Ausbauschnitt zustimmen wird. Deshalb muss ich Sie bitten, hierzu eine Abstimmung durchzuführen.

Es tut mir leid, dass ich Sie diesbezüglich belästigen muss. Ich muss aber die Linie des Bundesrates entsprechend verteidigen.

Engler Stefan (CE, GR): Ich möchte mich zuhänden der Materialien doch noch kurz zu Litera i äussern. Unter Litera i ist aufgeführt, dass in diesem Ausbauschnitt 2025 verschiedene Einzelinvestitionen mit eingeschlossen sind. In der Botschaft ist nachzulesen, dass es bei den Erweiterungsinvestitionen der Privatbahnen vornehmlich um Projekte geht, die nicht in einem Grossprojekt enthalten sind und keinem Grossprojekt zugeordnet werden können. Trotzdem sagt die Botschaft, dass diese über den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden sollen. Entsprechend ist dann in der bundesrätlichen Botschaft die Rede davon, dass im Agglomerationsverkehr sowie in Regionen mit starkem Tourismus- und Freizeitverkehr Ausbauten im Umfang von 400 Millionen Franken vorgesehen sind.

Es ist mir wichtig, zuhänden der Materialien zu sagen, dass damit auch folgende Erwartung verbunden ist: Wenn jetzt das Parlament über 3,5 Milliarden Franken hinausgeht, dürfen die für die KTU, für die Privatbahnen, vorgesehenen Mittel nicht etwa infrage gestellt werden.

Interessanterweise, auch das lässt sich aus der Botschaft herauslesen, lag der angemeldete Bedarf dieser Privatbahnen bei rund 1,5 Milliarden Franken insgesamt. Diese 400 Millionen Franken, die der Bundesrat für die Privatbahnen vorsieht, sind bezogen auf 3,5 Milliarden Franken 11,4 Prozent, bezogen auf 6,4 Milliarden Franken sind es nur noch 6,5 Prozent. Vergleiche ich die Streckenlängen der Privatbahnen mit denen der SBB, so stelle ich fest, dass die SBB über rund 3000 Kilometer fahren und die Privatbahnen ein Streckennetz von insgesamt 2000 Kilometer befahren.

Ich möchte zuhänden der Materialien gesagt haben, dass die Privatbahnen erwarten, dass die Mittel mindestens im Umfang, wie in der Botschaft vorgesehen, auch ausgelöst werden können.

Diener Lenz Verena (GL, ZH): Ich habe keinen substanziellen Beitrag. Nur, wenn es zuhänden der Materialien geht, dann wäre ich schon froh, wenn der Präsident der Kommission und auch die Bundesrätin noch etwas dazu sagen würden, weil ich mir schlecht vorstellen kann, dass ein Mitglied einfach zuhänden der Materialien eine Interpretation macht, ohne dass nachher auch die entsprechenden Stimmen aus

dem Bundesrat und der Kommission zuhanden der Materialien festgehalten werden.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Concernant la question de la proportion par rapport aux montants initialement prévus, je dois rappeler que la commission a raisonné en se basant sur un certain nombre de priorités. Le montant de l'enveloppe est passé de 3,5 milliards de francs à 6,4 milliards de francs; il n'y avait pas de possibilité d'augmenter encore ces moyens.

Des questions relatives aux priorités à fixer et de logique se posent également. Je l'ai dit aussi lors du débat d'entrée en matière: en fonction de ces logiques et de ces priorités, nous savons qu'il y a un certain nombre de régions qui ne sont pas prises en considération dans cette première étape. Je le dis très ouvertement car ma région est concernée. Mais je me dois, au nom de la commission, d'avoir une vision d'ensemble de ces projets, de rester cohérent. Le fait de rester le plus cohérent possible donne un maximum d'atouts à cette première étape d'être acceptée par notre conseil, puis par le Conseil national, sans oublier, le plus important, par le peuple, auquel ce dossier sera soumis. Donc il faut qu'il y ait des signaux suffisamment forts; jusqu'à présent, tout se déroule plutôt bien.

Concernant la question plus précise posée par Madame Diener Lenz, selon moi pointue, je me permettrai très amicalement et avec grand respect de passer le témoin à Madame la conseillère fédérale Leuthard.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Ständerat Engler verlangt ja, wenn ich das richtig verstehe, nicht eine Erhöhung des Beitrages, sondern dass der Beitrag unverändert bei 400 Millionen Franken bleibt. Wenn Sie eine prozentuale Anpassung verlangt hätten, wäre das selbstverständlich nicht möglich gewesen. Aber Sie haben das unterlassen, und somit kann ich Ihnen meinerseits sagen, dass die weiteren Projekte auf diese 400 Millionen keinen Einfluss haben. Wenn die zusätzlichen Projekte bei den Privatbahnen Investitionsbedarf auslösen würden, wäre dieser Investitionsbedarf natürlich nicht gesichert, denn er ist vom Betrag her wirklich nicht zusätzlich eingerechnet. Das müsste dann entweder in der zweiten Phase geschehen, oder allenfalls müsste eine entsprechende Zusatzfinanzierung über die Agglomerationsprojekte gesucht werden.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je me suis exprimé tout à l'heure sur l'ensemble du projet 4, en indiquant la position de la commission par rapport aux minorités, qui figurent à la page 45 de la version française du dépliant.

Stadler Markus (GL, UR): Im Neat-Beschluss von 1990 war für die Strecke Arth-Goldau–Lugano ein Ausbau zu einer modernen Schnellbahn vorgesehen. Dem hat das Schweizer Volk zugestimmt. Das war vor 22 Jahren.

Fabi konzentriert sich im Wesentlichen auf die Ost-West-Verbindungen. Die Kommission hat diesbezüglich einige Korrekturen vorgenommen, insbesondere was die Projektierungen für die nächste Phase anbetrifft. Bei diesen Korrekturen fehlt der Axentunnel zwischen den Kantonen Schwyz und Uri; er ist Teil der Nord-Süd-Achse. Das Fehlen des Axentunnels stört zum einen das Gotthard-Komitee aus nationaler Sicht: Aus nördlicher Richtung kommen auf Arth-Goldau heute drei Geleise zu – in wenigen Jahren werden es vier sein –, aus südlicher Richtung kommen auf Altdorf vier Geleise zu. Im Zwischenraum sind nur zwei Geleise; auf dieser Strecke liegt der Axentunnel.

Der seeseitige Axentunnel muss noch auf 4 Meter Höhe ausgebaut und gleichzeitig saniert werden, der bergseitige hat schon eine Eckhöhe von 4 Metern. Mit der Erhöhung des seeseitigen Tunnels auf 4 Meter wird keine Kapazitätserweiterung verbunden sein, das heisst, der 4-Meter-Korridor wird das Problem nicht lösen. Damit besteht hier ein potenzieller Engpass – umso mehr, je grösser künftig die Nachfrage nach Transporten sein wird, nicht zuletzt aus dem Ausland. Sofern künftig eine grosse zusätzliche Nachfrage entsteht,

erweist sich die Neat bald einmal als vierstöckig geplantes Haus, bei dem der oberste Stock und das Dach fehlen.

Das Fehlen des Axentunnels bei den Korrekturen stört aber auch meinen Kanton, den Kanton Uri, weil die Gefahr besteht, dass bei einer wesentlichen Zusatznachfrage nach Personenfern- und Güterverkehr der Regionalverkehr für den Kanton Uri von der Schiene gedrängt wird.

Jene unter Ihnen, die von der Aufnahme ihrer Projekte in Fabi und den zu erwartenden Verbesserungen begeistert sind, bitte ich zu bedenken, dass ich mich mit meinem Anliegen gegen eine Verschlechterung unserer Situation wehre. Für den Fall, dass Sie nun denken, das Problem könnte über Vorfinanzierungen gelöst werden, gebe ich Ihnen die Verhältnisse zu bedenken: Wenn beispielsweise der Kanton Zürich eine Milliarde Franken vorinvestiert, dann entspricht das, gemessen an der Bevölkerung, in meinem Kanton 25 Millionen Franken. Mit diesem Betrag kann man nichts Ernsthaftes vorfinanzieren.

In der Fabi-Botschaft wird der Axentunnel mit Priorität 2 versehen. Die Kosten für den Bau werden mit 2,5 Milliarden Franken veranschlagt. Im Moment geht es beim vorliegenden Buchstaben jbis jedoch einzig um die Projektierung und nicht um den Bau. Es ist auch keineswegs ein Naturgesetz, dass gleich beide Tunnel geplant und gebaut werden müssen. Hier lässt sich durchaus auch ein etappiertes Vorgehen vorstellen. Entsprechend würden die Kosten vorerst wesentlich tiefer ausfallen. Zentral ist meines Erachtens aber, dass mit der Aufnahme in Fabi der Ausbau dieses wichtigen Teils der Nord-Süd-Verbindung inklusive der Umfahrung Flüelen nicht vergessen wird. Um die Chancen dieses Begehrens zu erhöhen, ziehe ich den Minderheitsantrag I zurück, und zwar zugunsten der Anträge Janiak bzw. Savary zu Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe f.

Ich bitte Sie, dem Antrag Savary zuzustimmen.

Janiak Claude (S, BL): Das Thema dritter Juradurchstich war bekanntlich Gegenstand einer Volksabstimmung. Ich erinnere an den 6. Dezember 1987, als 57 Prozent der Bevölkerung dem Projekt Bahn 2000 zustimmten, und an den 29. November 1998, als kurz nach dem Notenaustausch hinsichtlich des Lugano-Übereinkommens die FinöV-Vorlage die Volksabstimmung erfolgreich bestand.

Es bestand bisher in Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen grossmehrheitlich die Auffassung, dass Projekte, welche eine Volksabstimmung passiert haben, vordringlich umzusetzen seien. Es gab in unserer Kommission sogar einen Antrag Jenny, der das auch bei diesem Geschäft explizit verlangte. Sicher aber dürfen diese Projekte nicht einfach ohne Volksbefragung ausser Rang und Traktanden fallen.

Der Bundesrat hat schon bei der ZEB-Vorlage versucht, den dritten Juradurchstich mir nichts, dir nichts zu streichen. Das Parlament widersetzte sich diesem Ansinnen und nahm mit Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe j des ZEB-Gesetzes neben anderen Massnahmen auch den Wisenbergertunnel als weiteren Entwicklungsschritt ins Gesetz auf. Es hielt in Absatz 3 fest, dass diejenigen Projekte Priorität haben, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen werden oder vordringlich sind.

Jetzt kommt der Bundesrat wieder und will diesen Artikel ersatzlos streichen. Damit nehmen Sie nicht nur den Volkswillen nicht ernst, sondern setzen sich auch über eine vom Parlament genehmigte internationale Vereinbarung hinweg. Das kann doch nicht sein. Es gibt zudem noch Schlaumeier, die behaupten, der Bözbergertunnel sei der dritte Juradurchstich mit dem 4-Meter-Korridor. Aber dieser Ansicht widersprach der Direktor des BAV in der Kommission klar. Das BAV geht davon aus, dass die als notwendig ausgewiesenen Gütertrassen im Raum Basel bis 2030 genügen, um den Güterverkehr bewältigen zu können. Allein schon die Aussage «bis 2030» zeigt, dass es ohne Planung der Zukunft nach 2030 nicht geht; dies vor allem auch deshalb nicht, weil heute von niemandem mehr bestritten wird, dass uns ein enormer Zuwachs an Gütern erwartet. Ich habe in meinem Eintretensvotum auf die Studie «Code 24» hingewiesen,

welche die Notwendigkeit eines dritten Juradurchstichs explizit bejaht. Ob dieser als multifunktionaler Tunnel oder als reiner Güterverkehrstunnel zwischen Pratteln und dem Mittelland ausgebildet werden soll, lässt die Studie offen. Beide Lösungen bieten Entwicklungsmöglichkeiten für den Personenverkehr im Raum Basel und lösen selbstverständlich insbesondere die Güterverkehrsproblematik.

Der Antrag, den ich Ihnen jetzt im Plenum bei Absatz 3 Litera f stelle, «vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschritt und Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich)», ist vor diesem Hintergrund sehr, sehr bescheiden: Er kostet im Moment keinen Franken. Es wurde im Übrigen nie beantragt, den dritten Juradurchstich jetzt im Rahmen von Fabi zu verwirklichen. Das Ziel war und ist, den Volkswillen ernst zu nehmen und einen Volksentscheid nicht unschicklich zu beerdigen. Das Ziel ist vor allem, alles zu tun, um bereit zu sein, wenn das Tatsache wird, was vorausgesagt wird: dass der Güterverkehr massiv zunehmen wird. Das war das Ziel der Minderheit II, und es ist die Absicht meines Antrages zu Absatz 3. Die Begriffe «Projektierung», «Vorprojektierung» oder «Studien» werden in Bern offenbar anders interpretiert als in meinem Kanton.

Mein Ziel ist es zu erreichen, dass angesichts der zu erwartenden Engpässe endlich die Phase kommt, in welcher die Hirnzellen in Gang gesetzt werden, damit wir rechtzeitig reagieren und die Verpflichtungen, die wir eingegangen sind, auch einlösen und den Volkswillen weiterhin ernst nehmen können.

Ich bin deshalb bereit, den Antrag der Minderheit II zurückzuziehen. Ich bitte Sie aber, meinem Antrag zu Absatz 3 Litera f zuzustimmen: «Lighter» geht es nicht mehr.

Savary Géraldine (S, VD): Monsieur Janiak souhaite, comme il l'a dit tout à l'heure, que des études soient financées sur le projet Olten–Muttenz, c'est-à-dire sur le projet dit du Wisenberg. C'est une proposition que je soutiens, tout comme celle de Monsieur Stadler, qui a retiré sa proposition pour se joindre à la volonté de demander des études sur ce tronçon de l'Axe. Au fond, dans la justification de Monsieur Janiak, il est précisé que le projet Olten–Muttenz était inscrit dans le projet de 1987 et que ce projet, dans le cadre de Rail 2000, a été accepté en votation populaire. C'est dans cette réflexion-là que je m'inscris et ma proposition individuelle complète la proposition Janiak. Si la majorité de ce conseil souhaite financer des études sur les projets acceptés en votation populaire en 1987, alors il faut y ajouter le tronçon Lausanne–Berne. C'est une question de cohérence.

A cette époque, l'arrêté fédéral prévoyait quatre nouvelles lignes: la ligne Vauderens–Villars-sur-Glâne, la ligne Mattstetten–Rothrist, la ligne Olten–Muttenz et celle de Zurich aéroport–Winterthur. Sur ces quatre projets, la ligne Mattstetten–Rothrist est réalisée, la ligne Zurich aéroport–Winterthur, à savoir le tunnel de Brütten, est prévue dans la deuxième étape du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (Prodes) et il reste donc le Wisenberg – dont on discute maintenant – et le tronçon Vauderens–Villars-sur-Glâne.

C'est d'autant plus légitime de discuter du tronçon Vauderens–Villars-sur-Glâne que le Wisenberg ne figure qu'en deuxième degré d'urgence dans le programme Prodes alors que le tronçon Lausanne–Berne figure dans le premier degré d'urgence. L'arrêté FAIF prévoit déjà 300 millions de francs pour la liaison Lausanne–Berne, mais un montant de plus de 1 milliard de francs serait nécessaire – cela dépend bien sûr du résultat des études – pour aménager ce nouveau tronçon, ce que je vous demande de voter.

Si l'on considère qu'il est important de lancer des études – ce sont quand même des sommes très modestes – pour les projets Axen et Wisenberg, je pense que, par souci de cohérence, on doit aussi y intégrer le tronçon Lausanne–Berne.

Je vous demande, dans la foulée de la réflexion relative aux tronçons et aux études, d'accepter ma proposition, qui prend aussi en considération les propositions Stadler Markus et Janiak, relative au tronçon Lausanne–Berne.

Janiak Claude (S, BL): Ich habe meinen Antrag gestellt, weil er die beiden Minderheitsanträge betraf. Aber die Argumentation von Frau Savary ist natürlich richtig. Es geht ja darum, dass das, was in einer Volksabstimmung abgesehen worden ist – es sind zum Teil sogar zwei Volksabstimmungen –, nicht einfach im Nichts verschwinden darf. Deshalb ziehe ich meinen Antrag zugunsten des Antrages Savary zurück. Er ist als späterer Antrag dazugekommen.

Theiler Georges (RL, LU): Herr Janiak hat jetzt eben seinen Einzelantrag zurückgezogen. Ich bedaure das. Die Anträge Stadler Markus und Janiak, die jetzt als Minderheitsanträge vorliegen, haben wir in der Kommission ausgiebig diskutiert, und die Meinungen dazu waren geteilt. Herr Janiak, Sie haben eigentlich einen guten Vorschlag gemacht: dass man die beiden Minderheitsanträge hier im Rat irgendwie zusammenbringt. Sie waren auch bereit, dies nicht einfach bei den an die Hand zu nehmenden Projektierungen, sondern bei den vorbereitenden Planungsarbeiten zu beantragen. Das war ein Entgegenkommen von Ihnen und auch von Herrn Stadler. Wenn man die Kosten anschaut, sieht man, dass es eine beträchtliche Differenz zwischen den beiden Begriffen «Projektierung» und «vorbereitende Planung» gibt. Ich würde das unterstützen. Sie sehen mich da nicht bei der Minderheit Stadler Markus und auch nicht bei der Minderheit Janiak. Aber ich würde diesen Einzelantrag Janiak unterstützen.

Wo ich jetzt aber grosse Mühe habe, ist beim Antrag Savary.

1. Frau Savary war in der Kommission, sie ist Mitglied der Kommission. Sie hätte selbstverständlich schon in der Kommission einen Antrag stellen können. Sie müssen einmal lesen, was sie verlangt: Sie verlangt eine Neubaustrecke zwischen Lausanne und Bern, so steht es im Text drin. Das haben wir in der Kommission nie diskutiert, das war nie Gegenstand von Verhandlungen.

2. Das Paket, Frau Savary, ist doch relativ stark westschweizerorientiert. Das haben wir in der Kommission mehrfach festgestellt. Wir haben dies akzeptiert, weil es auch einen gewissen Zusammenhang mit der Ostschweiz gibt. Ich hätte eigentlich gehofft, dass wir diese Diskussion hier nicht führen müssten, sondern dass dieses ausgewogene Paket die klare Mehrheit dieses Rates fände. Dass jetzt aber ein Antrag kommt, der in der Kommission nie diskutiert worden ist, finde ich nicht gut. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass die Kommission das akzeptiert hätte, weil doch immerhin festgestellt werden kann: Bevor eine Neubaustrecke Lausanne–Bern geplant oder auch nur vorbereitend geplant wird, sind nun wirklich die anderen Regionen – in der Zentralschweiz, in der Ostschweiz, im Raum Zürich, im Raum Basel – an der Reihe. Ich glaube, Sie müssen freundeidgenössisch akzeptieren, dass es auch eine gewisse Reihenfolge gibt.

Ich weiss nicht, Herr Präsident, ob ich den zurückgezogenen Antrag Janiak aufnehmen kann.

Den Antrag Savary bitte ich Sie aber abzulehnen.

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Sie dürfen, Herr Theiler, aber Sie müssen das formell sagen.

Theiler Georges (RL, LU): Ich nehme den Antrag von Herrn Janiak wieder auf, und ich bitte Sie, diesem Antrag Janiak/Theiler zuzustimmen.

Savary Géraldine (S, VD): Monsieur Theiler, en ce qui concerne le travail en commission, comme vous tous ici, j'ai été sensible au besoin d'une solution commune. Si cette question n'a pas été traitée en commission, c'est bien parce qu'on en est resté à un projet avec un échéancier 2025–2030, à des projets planifiés et acceptés en tant que tels. Le souci de faire régner la paix entre les cantons et d'élaborer un projet cohérent m'a poussée, j'imagine comme vous aussi, à ne pas aborder des questions plus précises sur ce tronçon Lausanne–Berne et, en particulier, sur les travaux qui devront avoir lieu à terme sur le tronçon Vauderens–Villars-sur-Glâne.

Maintenant, Monsieur Theiler, pour quelles raisons des études sont-elles lancées? Parce que ce sont des projets qui ont été acceptés en votation populaire. Alors, si l'argument central est que ces projets ont été acceptés en votation populaire et qu'ils doivent alors figurer dans le projet FAIF et être étudiés en tant que tels, il en va de la cohérence de nos décisions politiques et de la planification de ces études que d'inscrire le projet Vauderens–Villars-sur-Glâne dans la liste des projets à réaliser. Si Messieurs Stadler et Janiak n'avaient pas évoqué la question des études, je ne l'aurais sans doute pas fait non plus. Mais, maintenant, si l'on se base sur la volonté de traduire par des études ce que le peuple a exprimé dans le cadre de Rail 2000, il est normal, logique et cohérent que ce tronçon y figure aussi.

Je le répète, on en est au stade des études et pas à autre chose. De ce point de vue, je vous demande, comme l'a fait Monsieur Janiak, d'accepter cette proposition.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: J'aimerais tout d'abord préciser que Monsieur Claude Janiak, comme chacun le sait, est un fin tacticien, mais qu'il a préalablement informé l'ensemble de la commission du dépôt de sa proposition.

Je considère que, pour prendre position, nous devons prendre en considération trois aspects:

Premièrement, je l'ai dit il y a quelques instants, s'agissant de la première étape d'aménagement ferroviaire Prodes, nous sommes allés à la limite de ce qui est supportable en termes de réalisation et de planification.

Deuxièmement, la proposition Janiak ne demande ni réalisations ni planifications supplémentaires: elle demande qu'il soit précisé que l'arrêté comporte des études relatives à la troisième traversée du Jura, au nouveau tronçon de l'Axen et à d'autres projets. Ensuite, Monsieur Janiak a retiré sa proposition en faveur de la proposition Savary. Je dois également insister sur ce point: il s'agit donc d'un engagement financier relatif. Nous sommes ici dans le cas d'une décision qui concerne des études.

Troisièmement, et cela me paraît le plus important pour nous aider à décider sur cette proposition, Monsieur Janiak a mentionné à plusieurs reprises et prioritairement la légitimité démocratique à l'appui de sa demande concernant la troisième traversée du Jura. Je vous le dis parce que j'ai aussi consulté les documents: c'est tout à fait justifié puisque cette mesure a été votée en 1987 déjà, lors du vote sur le projet Rail 2000. Mais, et c'est cela qui est très important pour nous aider à décider, l'arrêté approuvé en votation populaire comportait encore trois autres projets:

1. Mattstetten–Rothrist, qui a été réalisé;
2. Zurich–Winterthur, c'est-à-dire le tunnel du Brütten, qui est pris en compte dans le FAIF;
3. une nouvelle ligne entre Vauderens et Villars-sur-Glâne, dont seule une petite partie a été réalisée, mais qui ne permet toujours pas de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne à moins d'une heure; donc cet élément figurerait également dans le vote populaire exprimé.

Sur la base de ces considérations et compte tenu des traits des propositions de minorité, cela a été dit tout à l'heure par Messieurs Janiak et Stadler, à la lettre jbis, je dois dire que je pourrais comprendre que notre conseil soutienne la proposition Janiak initiale. Mais alors, pour des questions de logique, il doit en faire de même avec la proposition Savary puisqu'elle repose sur les mêmes constats et arguments. La dernière proposition Janiak de retirer sa variante en faveur de la proposition Savary est donc logique.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es geht Ihrer KVF ja um die zweite Phase, darum, schon jetzt möglichst viele Pflöcke einschlagen zu können, mit denen sie festlegt, was der Bundesrat bis 2018 zu präsentieren hat. Insofern habe ich Verständnis dafür, dass man für gewisse Projekte mit Dringlichkeitsstufe 2 Studien veranlasst; das ist für uns eigentlich normal, ja selbstverständlich. Wenn eine Projektierung nötig ist, wenn eine Planung zu vertiefen ist, gehört es dazu, dass

man weiss, wie die Linienführung aussähe, was für Varianten es gäbe, was für Kosten anfielen. Das ist eigentlich normal.

Wenn Ihr Verständnis des Antrages dasjenige ist, dass Sie zu den aufgeführten Projekten Studien möchten, so habe ich damit kein Problem. Da kann man grosszügig sein; solche Studien lösen Kosten von 100 000 oder 200 000 Franken aus. Wenn man eine Richtung studieren und abtiefen will, muss man das sowieso auslösen. Insofern habe ich kein Problem mit dem Antrag Janiak bzw. Theiler und auch nicht mit dem Antrag Savary – das sind ja natürlich noch alte Projekte. Damit ist nicht gesagt, ob etwas dann in einem dritten Ausbauschritt tatsächlich realisiert wird und, wenn ja, in welcher Tiefe und mit welcher Folge. Das ist ja alles völlig offen. Wenn Sie uns hier bei Litera f eine Vertiefung der Projekte Juradurchstich, Neubaustrecke Axen und Lausanne–Bern durch Studien vorgeben, so ändert das an unserer Arbeit nicht sehr viel. Studien in diesem Umfang haben sicher auch unter finanziellem Gesichtspunkt Platz.

Abs. 2 Bst. a–j – Al. 2 let. a–j

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 34 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 0 Stimmen

Abs. 2 Bst. jbis – Al. 2 let. jbis

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Die Anträge der Minderheit I und der Minderheit II sind zurückgezogen worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 3 Bst. f – Al. 3 let. f

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Herr Theiler hat den von Herrn Janiak zurückgezogenen Antrag formell wieder aufgenommen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Savary ... 33 Stimmen

Für den Antrag Janiak/Theiler ... 9 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

... ein Verpflichtungskredit von 6400 Millionen ...

Art. 1

Proposition de la commission

Un crédit d'engagement de 6400 millions de francs ...

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2, 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer de manière détaillée dans le débat d'entrée en matière, si la commission approuve l'objectif d'un financement sûr de l'infrastructure ferroviaire contenu dans l'initiative, elle rejette la méthode proposée et lui préfère le contre-projet élaboré par le Conseil fédéral. La promotion des transports publics et du transfert de trafic marchandises voulue par l'initiative est à saluer. Toutefois, aux yeux des membres de la commission, cette promotion ne saurait se faire au détriment de la route, en privant celle-ci des financements dont elle a besoin. La route et le rail entreraient alors en concurrence. En ce sens, l'initiative ne résoudrait pas les problèmes posés par le financement de l'ensemble de l'infrastructure des transports et ne ferait que les déplacer.

Par ailleurs, le problème du financement de l'infrastructure ferroviaire ne serait pas non plus résolu dans la durée, considérant que l'initiative populaire s'appuie fortement sur l'impôt sur les huiles minérales. Or la diminution prévisible des recettes de cet impôt se ferait sentir également sur le rail. Les cantons subiraient aussi des pertes financières importantes.

Pour ces raisons fondamentales et considérant les décisions que nous avons prises jeudi dernier et il y a quelques instants, la commission vous propose, à l'unanimité, que l'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet du Conseil fédéral.

Angenommen – Adopté

Il presidente (Lombardi Filippo, presidente): Secondo l'articolo 74 capoverso 4 della legge sul Parlamento non vi è votazione sul complesso.

Fristverlängerung

Antrag der Kommission

Die Behandlungsfrist der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» wird gemäss Artikel 105 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes um ein Jahr, d. h. bis zum 6. März 2014, verlängert.

Prorogation du délai

Proposition de la commission

Le délai imparti pour traiter l'initiative populaire «pour les transports publics» est prorogé d'un an, soit jusqu'au 6 mars 2014, conformément à l'article 105 alinéa 1 de la loi sur le Parlement.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: L'article 105 alinéa 1 de la loi sur le Parlement prévoit que «si l'un des conseils a pris une décision sur un contre-projet ou un projet d'acte en rapport étroit avec l'initiative populaire, l'Assemblée fédérale peut proroger d'un an le délai imparti pour traiter l'initiative». Le Conseil fédéral a conçu le projet FAIF comme un contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics». Après un long et passionnant débat, nous venons de l'accepter en tant que tel. Cet objet va maintenant être examiné par le Conseil national. La procédure se poursuit, entraînant avec elle son lot d'incertitudes.

Ainsi, considérant que le processus législatif s'étalera encore sur plusieurs mois avant que le Parlement prenne une décision définitive, la commission propose, à l'unanimité, de proroger d'un an le délai imparti pour traiter l'initiative «pour les transports publics», soit jusqu'au 6 mars 2014.

Angenommen – Adopté

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Frist – Délai

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
(= Die Behandlungsfrist um ein Jahr verlängern)

Antrag der Minderheit

(Binder, Giezendanner, Killer Hans, Müri, Quadri, Wobmann)
Die Behandlungsfrist nicht verlängern

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats
(= Prolonger le délai de traitement d'un an)

Proposition de la minorité

(Binder, Giezendanner, Killer Hans, Müri, Quadri, Wobmann)
Ne pas prolonger le délai de traitement

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Le 29 novembre 2012, le Conseil des Etats a adopté au vote sur l'ensemble, à l'unanimité, l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le 3 décembre il a décidé, également à l'unanimité, de prolonger d'un an le délai imparti pour traiter l'initiative populaire «pour les transports publics».

Notre commission, par 17 voix contre 6, vous propose de vous rallier à la décision du Conseil des Etats de prolonger au 6 mars 2014 le délai imparti pour traiter l'initiative populaire «pour les transports publics».

Une minorité Binder propose de ne pas se rallier à la décision du Conseil des Etats de prolonger le délai imparti. Elle propose de retarder le débat sur le financement ferroviaire, en soumettant d'abord l'initiative au peuple dans le délai légal imparti. La majorité de la commission estime au contraire qu'il est judicieux d'examiner l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire – le fameux FAIF – avant de prendre une décision définitive concernant l'initiative populaire «pour les transports publics», ceci pour trois raisons.

Premièrement, tant le contre-projet que l'initiative traitent du même sujet et proposent de modifier les mêmes dispositions de la Constitution. Il serait impossible de poursuivre les délibérations sur le FAIF avant de savoir si l'initiative a été acceptée ou rejetée. Ce serait une perte de temps.

Deuxièmement, en termes démocratiques, c'est justement pour ce type de situations qu'a été conçue la procédure permettant de délibérer en parallèle sur les deux objets – l'initiative et le contre-projet –, puis de les soumettre au peuple simultanément, avec une question subsidiaire.

Enfin, sur le plan politique – et c'est la troisième raison –, la commission considère que l'initiative populaire «pour les transports publics» a de réelles chances d'être acceptée par le peuple s'il ne lui est pas opposé de contre-projet valable. En prolongeant une première fois le délai, la commission souhaite se donner le temps nécessaire afin d'examiner le contre-projet proposé par le Conseil fédéral et adopté par le Conseil des Etats avec des modifications.

Pour cette raison, la commission vous prie de suivre sa majorité, à savoir de prolonger d'une année le délai imparti pour traiter cette initiative populaire.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 17 zu 6 Stimmen, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen und die Frist für die Behandlung der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» um ein Jahr zu verlängern, d. h. bis zum 6. März 2014. Die Minderheit möchte dieser Verlängerung nicht zustimmen.

Wie Sie wissen, beinhaltet diese Initiative einen neuen Grundsatzartikel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Verlagerung des Güterverkehrs. Sie will die Förderung hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur bewirken. Die notwendigen Finanzmittel beim öffentlichen Verkehr werden über eine Änderung der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge in der Bundesverfassung erlangt. Rund die Hälfte der bisher dem Strassenverkehr gewidmeten Mittel soll neu dem öffentlichen Verkehr zukommen.

Die Kommissionsminderheit will dem Ständerat nicht folgen und die Initiative innert der gesetzlichen Frist dem Volk un-

terbreiten; dies mit der Absicht, anschliessend in einer Gesamtschau nicht nur die Finanzierung des Schienenverkehrs, sondern auch die anstehenden Fragen zur Finanzierung des Strassenverkehrs zu beraten. Sie will mit anderen Worten nicht nur eine Fasi-Vorlage, sondern auch eine Fasi-Vorlage, d. h. eine Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Ihre Kommission hat in einer früheren Phase einen Vorstoss gutgeheissen, der verlangt hat, dass eben nicht nur ein Fasi, sondern auch ein Fasi erarbeitet wird. Die Mehrheit der Kommission, Sie sind ihr dabei – stillschweigend – gefolgt, war nämlich der Auffassung, dass auch die Strasse einer gesamtheitlichen Infrastrukturplanung bedürfe. Nun ist aber die Mehrheit der Kommission der Meinung, dass es hier eben um die Initiative geht, bei der es um die Umlenkung der Mittel aus der Mineralölsteuer von der Strasse auf die Schiene geht, wobei in diesem Zusammenhang ein Gegenvorschlag zu erarbeiten sei, der sich eben mit der Bahninfrastruktur befasst und nicht bereits auch mit der Strasseninfrastruktur. Aufgrund dieser Chronologie ist es für die Mehrheit klar, dass zuerst über einen Fasi-Beschluss diskutiert werden soll und erst danach über die Initiative zusammen mit dem Gegenvorschlag. Zu diesem Zweck muss aber die Behandlungsfrist der Volksinitiative – wie erwähnt – verlängert werden.

Mit 17 zu 6 Stimmen beantragt Ihnen deshalb Ihre Kommission, sich diesbezüglich dem Ständerat anzuschliessen.

Binder Max (V, ZH): Weshalb sind wir gegen diese Fristverlängerung? Frau Bundesrätin Leuthard hat heute – nach meiner Meinung eben völlig zu Recht – gesagt, wir verlangen immer eine Gesamtverkehrsschau. Jawohl, sehr wohl, Frau Bundesrätin! Gerade unsere Fraktion und unsere Partei verlangen das schon seit Jahren, zu wiederholten Malen. Wir haben diese Forderung schon x-mal gestellt, aber sie wurde bis zum heutigen Tag noch nie erfüllt, und sie wird natürlich mit dieser Fristverlängerung und mit einem Gegenvorschlag zur VCS-Initiative wieder nicht erfüllt.

Was passiert, wenn wir diese Fristverlängerung gewähren? Man wird Fasi anpassen, man wird den Initianten in irgendeiner Weise entgegenkommen, wahrscheinlich in der Hoffnung, dass sie dann die VCS-Initiative zurückziehen. Was ist das Resultat? Wir haben dann eine Lösung für die Schiene, die wahrscheinlich durchaus mehrheitsfähig wird, wahrscheinlich auch im Volk. Aber auf der anderen Seite haben wir dann die Strasse, die dasteht wie – man könnte es so sagen – der Esel am Berg. Es geht nicht weiter. Und so sicher wie das Amen in der Kirche wird es sein, dass man die Strassen bzw. die Strassenbenützer höher belasten muss, um eben auch Geld für die Bedürfnisse der Strasse zu generieren.

Ich habe jedenfalls noch nie gehört, dass man auch die Idee haben könnte, einmal den Umkehrschluss zu machen, und dass dann eben der öffentliche Verkehr bzw. die Schiene einen Beitrag an die Strasse leistet. Auf diese Idee ist noch niemand gekommen. Vielleicht könnte ich noch darauf kommen, sie wäre nämlich gar nicht so dumm und würde nicht die Strasse gegen die Schiene ausspielen. Auch das haben Sie, Frau Bundesrätin Leuthard, heute zu Recht gesagt: Man solle nicht die Schiene gegen die Strasse ausspielen, das wird aber hier natürlich gemacht.

Also, unser Vorschlag: Keine Fristverlängerung, die Initiative des VCS ohne Gegenvorschlag dem Volk unterbreiten und, auf Deutsch gesagt, mit guten Argumenten auch bodigen, und dann ohne Druck einer Initiative beide, Fasi und Fasi – also auch die Finanzierung der Strasseninfrastruktur – gemeinsam und eben nicht nacheinander vorantreiben. Frau Bundesrätin, Sie haben schon gesagt, es sei vielleicht dann auch etwas für die Strasse vorgesehen. Aber eine solche Finanzierung muss gemeinsam generiert werden, für Schiene und Strasse, ganz in Ihrem Sinne: Schiene und Strasse gemeinsam und nicht gegeneinander.

Deshalb bitte ich Sie, meiner Minderheit zuzustimmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie wissen, dass der Bundesrat die VCS-Initiative ablehnt. Sie löst überhaupt nichts – sie nimmt Strassengelder, verteilt sie um, sagt aber natürlich nicht, wie dann die Strassenfinanzierung, die ja auch löchrig wird, gelöst werden kann. Der Bundesrat lehnt diesen Vorschlag deshalb ab und stellt ihm einen direkten Gegenentwurf gegenüber, der jetzt vom Ständerat in dieser Session beraten und zuhänden des Nationalrates verabschiedet wird.

Es ist richtig, die Frist für die Volksinitiative zu verlängern. Es ist gute schweizerische Politik, Initiativen, wenn man ihnen schon direkte Gegenentwürfe gegenüberstellt, dann schlussendlich auch gemeinsam zu verabschieden. Meines Erachtens hat die VCS-Initiative so viele Mängel, dass die Initianten jetzt mit der Fabi-Vorlage eine weit bessere Lösung haben. Die Chance, dass sie ihre Initiative zurückziehen, ist vorhanden.

Wir wollen, Herr Nationalrat Binder, Strasse und Schiene effektiv nicht gegeneinander ausspielen. Der Bundesrat wird, wie ich gesagt habe, in den nächsten Wochen seine Eckwerte zur künftigen Strassenfinanzierung darlegen. Es wird also schon im Rahmen der nationalrätlichen Debatte zu Fabi, ob sie denn im Frühjahr oder im Sommer stattfindet, bekannt sein, was bei der Strasse inskünftig vom Bundesrat konzeptionell vorliegt.

Die Vernehmlassung wird dann aber erst im nächsten Sommer eröffnet werden können, sodass die eigentliche Botschaft wohl erst im Jahre 2014 in die parlamentarische Beratung kommt. Es gibt also eine gewisse Parallelität. Bei der Vorlage Fabi ist zudem zwingend eine Volksabstimmung nötig, weil es auch Verfassungsänderungen gibt. Wenn Sie das Konzept der Mehrwertsteuererhöhung wählen, ist hierzu sowieso auch das Volk zu befragen. Insofern kann der Nationalrat das auch in Kenntnis der künftigen Konzeption Strasse diskutieren und die Ausgewogenheit beider Finanzierungsvorschläge des Bundesrates beurteilen.

Deshalb beantrage ich Ihnen die Fristverlängerung um ein Jahr, wie sie auch der Ständerat beschlossen hat.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die CVP/EVP-Fraktion und die FDP-Liberale Fraktion unterstützen den Antrag der Mehrheit.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8339)

Für den Antrag der Mehrheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 49 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Ich möchte noch Herrn Yvan Perrin zu seinem Geburtstag gratulieren, den er gestern feiern konnte. *(Beifall)*

Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr

La séance est levée à 18 h 55

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**
**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)
Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)
Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)
Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Antrag der Minderheit

(Binder, de Courten, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Rückweisung der Vorlagen 2 bis 5 an den Bundesrat mit dem Auftrag, dem Parlament eine zeitlich auf Fabi abgestimmte analoge Vorlage für den Strassenverkehr vorzulegen. Die beiden Vorlagen sind bezüglich Finanzierung aufeinander abzustimmen und gleichzeitig zu behandeln und zu beschliessen.

Proposition de la minorité

(Binder, de Courten, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Renvoyer les projets 2 à 5 au Conseil fédéral avec mandat de soumettre au Parlement, en même temps que le projet FAIF et sur le même modèle, un projet relatif aux transports routiers. Les deux projets, dont les financements doivent être coordonnés, seront traités et adoptés conjointement.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir führen eine allgemeine Aussprache über die Volksinitiative und eine Debatte über das Eintreten auf die Vorlagen 2 bis 5. In dieser Debatte werden auch der Antrag der Minderheit Rytz Regula zur Abstimmungsempfehlung in Vorlage 1 und der Rückweisanspruch der Minderheit Binder zu den Vorlagen 2 bis 5 begründet und diskutiert.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Nous traitons ici à la fois l'initiative populaire «pour les transports publics» et son contre-projet direct qui prévoit le financement durable des infrastructures ferroviaires. Le contre-projet inclut les dispositions légales de mise en oeuvre, y compris la liste des projets, les modifications de loi et le crédit d'engagement.

Pourquoi est-il nécessaire de revoir le cadre de financement? Le dispositif actuel de financement des grands projets ferroviaires au moyen du fonds pour le financement des transports publics a été mis en place au niveau constitutionnel pour financer les mesures de lutte contre le bruit, le raccordement au TGV, la construction de Rail 2000, première et deuxième étape, ainsi que la construction de la NLFA. Son

existence est limitée à ces quatre aspects. Le développement ultérieur dont nous allons débattre aujourd'hui n'entre plus dans ce cadre, c'est la raison pour laquelle il fallait modifier la Constitution pour établir un dispositif durable. Ce constat fait par les initiants est également celui du Conseil fédéral, du Conseil des Etats et de votre commission.

Vu cette situation, les initiants proposent de prolonger le dispositif actuel sans le modifier en profondeur et d'augmenter le financement des infrastructures ferroviaires en affectant une part accrue du produit de l'imposition des huiles minérales au développement des transports publics. L'objectif des initiants est aussi de modérer la construction de nouvelles autoroutes au moyen d'une réaffectation des moyens pour les allouer aux transports publics de façon à obtenir une répartition moitié-moitié du produit de l'imposition des huiles minérales.

Le Conseil fédéral a proposé une approche plus globale en révisant en profondeur l'architecture du système, en s'en tenant toujours cependant à la conception qui prévoit un fonds de fonctionnement distinct du budget ordinaire. Ce fonds s'appelle fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Le Conseil fédéral propose tout d'abord de faire financer par le même fonds les dépenses d'investissement et d'entretien, de manière à éviter que l'on investisse trop et que l'on sous-entretienne ensuite. C'est un aspect très positif aux yeux de la commission, car cela garantit le maintien de la substance et un certain équilibre entre ces deux aspects.

Ensuite, le Conseil fédéral propose de ne pas augmenter le financement par le biais des huiles minérales, considérant que celui-ci est plutôt appelé à maigrir du fait de la réduction espérée de la consommation d'essence et de diesel. Le Conseil fédéral se contente de maintenir l'ordre de grandeur actuel jusqu'en 2030.

A la place, le Conseil fédéral propose de plafonner à 3000 francs la déduction annuelle qu'un contribuable peut faire valoir au titre de ses frais de transport dans la taxation de l'impôt fédéral direct, et d'autoriser, par le biais de la loi sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes, les cantons à fixer eux aussi un plafond. Les recettes supplémentaires de l'impôt fédéral direct qui découlent de cette modification sont affectées au fonds d'infrastructure ferroviaire.

Le Conseil fédéral fixe en outre le principe selon lequel la contribution provenant de la caisse générale de la Confédération, qui arrive actuellement essentiellement sous la forme de la convention quadriennale sur les prestations avec les CFF et du crédit pour les chemins de fer privés, sera incluse dans le FIF et indexée à l'évolution du PIB.

Enfin, il y aura une contribution accrue des usagers par l'entremise d'une élévation du prix du sillon.

Comme le Conseil des Etats, une claire majorité de la commission du Conseil national s'est ralliée à l'architecture proposée par le Conseil fédéral, pour quatre raisons:

1. le financement par l'impôt sur les huiles minérales est précaire en raison de la diminution escomptée de la consommation de carburant. Dans la version retouchée par le Conseil des Etats, les moyens disponibles pourraient bien, à moyen et long terme, être plus élevés que dans la version proposée par l'initiative;

2. la majorité de la commission estime que l'on ne peut pas financer une infrastructure au détriment de l'autre, et que s'il y a bien un lien thématique global, la question des infrastructures routières et celle des infrastructures ferroviaires doivent être considérées de manière séparée. C'est la raison pour laquelle la commission a également refusé de faire un lien direct entre le dossier qui nous occupe aujourd'hui et le projet de modification de l'architecture du financement des autoroutes;

3. la commission souhaite une plus grande participation des usagers des infrastructures de transport au financement de ces dernières et réduire les incitations fiscales à une pendularité excessive. C'est la raison pour laquelle elle propose d'augmenter le prix du sillon, et en plus, pour les pendulaires en voiture ou en transports publics, de plafonner la déduc-

tion fiscale pour frais de transport. Il y a donc un objectif extrafiscal, celui de la limitation de l'excès de pendularité;

4. enfin, un des grands atouts du projet du Conseil fédéral par rapport à l'initiative, c'est évidemment de prévoir en détail à quels projets les moyens ainsi mobilisés seront consacrés.

Vous l'avez compris, la majorité de la commission vous propose de rejeter l'initiative au profit du contre-projet. La proposition de la minorité Rytz vous propose une recommandation du double oui, avec question subsidiaire en faveur du contre-projet. Nous trancherons cette question tout à la fin du débat, lorsque le contenu du contre-projet sera arrêté. Dans l'immédiat, nous allons en revanche devoir trancher la proposition de la minorité Binder visant à renvoyer au Conseil fédéral le contre-projet en chargeant celui-ci de revenir au Parlement en complétant le projet avec un homologue autoroutier et un financement coordonné entre les deux.

Par 15 voix contre 8 et 1 abstention, la commission considère que cette façon de procéder n'est ni adéquate, ni justifiée. Inadéquate parce que la complexité du dossier est déjà énorme; le projet est prêt à être voté et son élargissement au réseau autoroutier en ferait définitivement un monstre non maîtrisable. Injustifiée, parce que le Conseil fédéral a d'ores et déjà annoncé qu'il allait venir avec un plan de financement autoroutier.

Notre conseil a déjà décidé en décembre dernier d'allonger le délai de l'initiative pour qu'on puisse élaborer un contre-projet direct. Sachez qu'adopter la minorité Binder sur l'ensemble du projet 2 signifierait qu'on ne pourrait pas présenter le contre-projet FAIF à cette initiative.

Le Conseil des Etats a renforcé le contre-projet en augmentant son périmètre financier pour la première étape 2025 de 3,5 à 6,4 milliards de francs. Il propose de financer cette extension par un pour mille additionnel de TVA à prélever entre 2018 et 2030. Comme nous allons d'abord discuter du financement, et ensuite du détail des projets, il me paraît utile de vous rappeler de quels investissements il s'agit. Le temps avançant, je ne sais pas si je vais pouvoir le faire dans les dix minutes imparties.

Sur le plan de la méthode, il convient de rappeler comment ces choix ont été faits. Partant des propositions émanant des cantons, de la demande et des engorgements constatés, le Conseil fédéral a établi une classification des projets selon deux degrés d'urgence: un premier paquet à 18 milliards de francs, plus urgent, et un deuxième paquet à 19 milliards de francs, moins urgent.

Dans le premier paquet, le Conseil fédéral a sélectionné des projets qui n'étaient pas trop chers, et qu'il était possible de réaliser à l'horizon 2025. Il a proposé un paquet à 3,5 milliards de francs, mais en formulant une variante à plus de 6 milliards de francs.

Ces deux variantes ont la particularité de permettre un développement cohérent de l'offre, et d'avoir le meilleur rapport entre d'une part les montants investis et d'autre part l'utilité de ces investissements en termes d'offre et d'utilisation des transports ferroviaires. Le point de départ est donc l'offre de prestations ferroviaires que l'on souhaite atteindre et, de celle-ci, on a déduit les constructions nécessaires. Cette démarche garantit plus de rationalité. Elle évite en outre de construire certaines infrastructures qui ne seront finalement utiles que 10 ou 15 ans après leur inauguration, jusqu'à ce que d'autres infrastructures aient été réalisées.

Le Conseil des Etats et la commission du Conseil national se sont rangés à la logique du Conseil fédéral, en choisissant cependant le paquet plus substantiel, donc celui à 6,4 milliards de francs.

Je ne pourrai pas détailler l'offre horaire sous peine de dépasser le temps qui m'est imparti en tant que rapporteur de commission. Le projet de base du Conseil fédéral est indiqué dans le message; les principaux points qui ont été ajoutés par le Conseil des Etats sont l'extension des capacités du noeud de Genève, les mesures d'accélération entre Lausanne et Berne, le désenchevêtrement de Pratteln, l'extension de capacité entre Gümligen et Münsingen, l'augmenta-

tion du rendement entre Rapperswil et Mägenwil ainsi que l'extension de la capacité de la région allant de Saint-Gall à Coire et de la région entre Buchs et Neugrüt.

Un petit paquet est prévu pour les coûts induits de ces extensions. Enfin, le Conseil des Etats a prévu de faire étudier cinq projets pour l'étape suivante, pour l'extension de la capacité sur les tronçons Aarau-Zurich, Zurich-Winterthur, Thalwil-Zoug, Zoug-Lucerne et pour l'équipement ferroviaire dans le tunnel de base du Lötschberg. Ce sont les projets ajoutés par rapport au projet de base du Conseil fédéral.

Votre commission propose donc d'adopter ce contre-projet en rejetant la proposition de renvoi de la minorité Binder.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Vorweg möchte ich der Transparenz halber meine Interessenbindung bekanntgeben. Ich bin Präsident des Verwaltungsrates des Regionalverkehrs Bern-Solothurn. Dieses KTU hat auch ein Anliegen, das allerdings bereits im Antrag des Bundesrates enthalten ist, in der Vorlage 4 zum Ausbauschnitt 2025, und zwar bisher völlig unbestritten.

Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» ist am 6. September 2010 mit rund 140 000 gültigen Unterschriften eingereicht worden. Sie bezweckt vor allem eine Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung. Dieser regelt die Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben. In Absatz 3 wird bestimmt, dass die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, das heisst also der Mineralölsteuer ausser bei den Flugtreibstoffen, sowie der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. In Absatz 4 bestimmt die Verfassung, dass auf dieser Mineralölsteuer ein Zuschlag erhoben werden kann, wenn die Mittel der ordentlichen Mineralölsteuer für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nicht ausreichen.

Konkret heisst das, dass nach geltendem Recht der gesamte Ertrag der Autobahnvignette, der gesamte Mineralölsteuerzuschlag sowie die Hälfte der Mineralölsteuer in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fliessen. Diese zweckgebundenen Erträge fliessen in Aufwendungen und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, während die andere Hälfte der Mineralölsteuer in den allgemeinen Finanzhaushalt des Bundes geht. Die erwähnte Initiative möchte nun auch die Hälfte des Mineralölsteuerzuschlags für den öffentlichen Verkehr einsetzen.

Bereits seit 1985, und zwar gestützt auf die Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 über den Bundesbeschluss über die Neuregelung bei den Treibstoffzöllen, werden Strassenabgaben zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beigezogen. Diese Massnahmen dienen vorwiegend der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene oder der Verkehrstrennung. Sie tragen somit zu einer Entlastung der Strasse und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Gelder stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und aus der pauschalen oder leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

50 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen sind nicht zweckgebunden. Sie dienen, wie andere Steuern auch, der Finanzierung allgemeiner öffentlicher Aufgaben. Unter diesem Titel sind seit 1985 insgesamt 16,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bzw. aus der LSVA in den Schienenverkehr geflossen. Pro Jahr tragen im Durchschnitt rund 640 Millionen Franken aus den Strassenabgaben zur Entlastung der Strasse und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Ausser auf den im Jahre 1985 angenommenen Bundesbeschluss stützen sich diese Mittelverwendungen auf die Volksabstimmung vom 29. November 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Vorlage) sowie auf den Parlamentsbeschluss vom 6. Oktober 2006 über das Infrastrukturfondsgesetz.

Aus dem FinöV-Fonds werden heute gemäss Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung folgende sogenannte Eisenbahn-Grossprojekte finanziert: die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), die Bahn 2000 inklusive der Ausbauten

für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), der Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschlüsse) sowie die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

Jeder Ausbau der Infrastruktur, sei es bei der Schiene, sei es bei der Strasse, erfordert erhebliche zusätzliche Mittel, sowohl für den Bau als auch für die Folgekosten beim Unterhalt. Selbstverständlich führt diese Perspektive zu politischen Verteilungskämpfen zwischen den Finanzierungsträgern der beiden Verkehrsmittel. So neigen die Strassenfachverbände aus grundsätzlichen Überlegungen – aufgrund der Mitfinanzierung der Schiene durch die Strasse und der einseitigen Schaffung eines Fonds für die Bahninfrastruktur ohne gleichzeitige Schaffung eines gleichwertigen Strassenfonds – zur Ablehnung der Zusatzfinanzierungen der Strasseninfrastruktur via Nationalstrassenabgabe, also via Vignette, und via angekündigte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags.

Vor diesem Hintergrund haben Bundesrat, Ständerat und Ihre KVF die Initiative beurteilt, welche neu rund die Hälfte der bisher dem Strassenverkehr gewidmeten Mittel dem öffentlichen Verkehr zukommen lassen will. Bei Annahme der Initiative würden also Bundesmittel zulasten der Strasse und zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben. Das ergäbe bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr eine – je nach Umsetzung erhebliche – Finanzierungslücke. Zudem würden die an die Kantone ausbezahlten Beiträge aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer und aus der Nationalstrassenabgabe etwa halbiert. Gleichzeitig gilt es festzuhalten, dass die der Verkehrsinfrastruktur für die Bewältigung der zunehmenden Kosten gesamthaft zur Verfügung stehenden Mittel nicht höher würden als heute, es würde lediglich eine Verschiebung von der Strasse zur Schiene stattfinden.

Bundesrat, Ständerat und Ihre KVF sind der Auffassung, dass dies der bisherigen Verkehrspolitik widerspräche. Die Initiative würde den öffentlichen Verkehr einseitig zulasten des motorisierten Individualverkehrs begünstigen und damit dem Ziel widersprechen, die Verkehrsträger wesensgerecht zu fördern. Auch dem Grundsatz der stärkeren Finanzierung durch die Verursacher würde beim öffentlichen Verkehr nicht Rechnung getragen. Deshalb schlagen Bundesrat, Ständerat und Ihre KVF vor, die Volksinitiative abzulehnen; sie wollen aber gleichzeitig eine neue Gliederung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur als direkten Gegenvorschlag erarbeiten.

Die entsprechende Vorlage gliedert sich gemäss Entwurf des Bundesrates in folgende Teile:

1. die Empfehlung auf Ablehnung der Volksinitiative;
2. ein neuer Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur als Gegenentwurf zur Volksinitiative mit diversen Anpassungen der Bundesverfassung;
3. ein neues Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit einem Bahninfrastrukturfondsgesetz sowie mit Anpassungen des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer, des Steuerharmonisierungsgesetzes, des Eisenbahngesetzes, des ZEB-Gesetzes sowie des SBB-Gesetzes;
4. ein Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur mit Projekten des Ausbauschnittes 2025;
5. ein Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur im Umfang von 3,5 Milliarden Franken.

Die Beschlüsse des Ständerates wurden im Übrigen sowohl bei der Ablehnung der Volksinitiative als auch bei sämtlichen weiteren Beschlussentwürfen inklusive Bahninfrastrukturfondsgesetz einstimmig gefasst.

Unsere Kommission empfiehlt Ihnen mit 16 zu 9 Stimmen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf anzunehmen. Der Beschlussentwurf 2, die Fabi-Vorlage, wird von Ihrer Kommission mit 14 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen zur Annahme empfohlen, der Beschlussentwurf 3 inklusive Bahninfrastrukturfondsgesetz wird mit 15 zu 0 Stimmen bei 7 Enthaltungen zur Annahme empfohlen,

ebenfalls die Beschlussentwürfe 4 und 5. Eintreten auf die gesamte Vorlage erfolgte in Ihrer Kommission einstimmig.

Ein Rückweisungsantrag mit dem Auftrag an den Bundesrat, dem Parlament eine zeitlich auf Fabi abgestimmte analoge Vorlage für den Strassenverkehr vorzulegen, ist mit 15 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt worden. Die Ablehnung erfolgte nicht zuletzt deshalb, weil der Bundesrat sich in der Beantwortung parlamentarischer Vorstösse bereiterklärt hatte, dieses Anliegen aufzunehmen, das ja auch von verschiedenen Strassenverkehrsverbänden unterstützt wurde und wird. Mit der Forderung der zeitlichen Kongruenz mit Fabi konnte sich allerdings der Bundesrat nicht anfreunden, und auch die KVF Ihres Rates hielt dies nicht für zweckdienlich. Zwar soll ein derartiger Strasseninfrastrukturfonds errichtet werden, hingegen sollte nach Auffassung der Mehrheit das jetzt vorliegende Projekt zur Eisenbahninfrastruktur deswegen zeitlich nicht verzögert werden.

Zu den verschiedenen Beschlussentwürfen werden wir einige wichtige Punkte zu diskutieren haben, beispielsweise im Beschlussentwurf 3 den Maximalbetrag für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer sowie die Möglichkeit der Kantone, das bei ihnen auch einzuführen. Dann werden wir einige Projekte, die der Ständerat ergänzt hat, und zwar mit einer Ausweitung der Ausgaben auf 6,4 Milliarden Franken, und entsprechende Finanzierungsvorschläge zu diskutieren haben.

Bei einer Differenz zum Ständerat im Beschlussentwurf 3 wird die Finanzierung der Publikumsanlagen durch die Kantone bei Artikel 57 thematisiert. Während der Ständerat die Finanzierung der Publikumsanlagen mit einem entsprechenden Katalog den Kantonen auferlegt, will eine relativ knappe Mehrheit unserer Kommission eine Pauschalierung der Mitfinanzierung durch die Kantone, und zwar in der Höhe von 500 Millionen Franken. Während die Kantone die ständerätliche Variante mit der Begründung unterstützen, sie hätten damit die Autonomie bei der Ausgestaltung und Dimensionierung dieser Publikumsanlagen, überwog in unserer Kommission die Auffassung, der einheitliche Ausbaustandard sowie die klare Kompetenzzuweisung des Ausbaus an den Bund seien vorzuziehen.

Mit diesen Erläuterungen bitte ich Sie namens der einstimmigen Kommission, auf das Geschäft bzw. auf das ganze Paket einzutreten und es in Einzelfragen im Sinne der Kommissionsmehrheit zu entscheiden: also die Volksinitiative abzulehnen, den Rückweisungsantrag abzulehnen und schliesslich allen fünf Beschlussentwürfen zuzustimmen.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Je reprends la parole juste pour préciser mes liens d'intérêts, que j'ai oublié de mentionner tout à l'heure. Je suis vice-président de l'Association transports et environnement et membre du comité de l'initiative dont nous parlons aujourd'hui.

Rytz Regula (G, BE): Der Auslöser der Beratungen, die wir hier zu einem der wichtigsten Geschäfte dieser Legislatur führen, ist eine Initiative des VCS, der nun ein Gegenvorschlag gegenübergestellt worden ist. Dieser Gegenvorschlag ist ausgezeichnet, wir werden ihn nachher noch ausführlich beraten. Trotzdem möchte ich Ihnen, in Abweichung zu Bundesrat und Ständerat, empfehlen, die Initiative, die diese Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz ausgelöst hat, in der Volksabstimmung nicht zur Ablehnung zu empfehlen – falls sie nicht zurückgezogen wird, diese Möglichkeit besteht ja immer noch –, sondern zur Annahme. Das ist ein doppeltes Ja mit Bevorzugung der Vorlage des Bundesrates und der Räte.

Warum ist es aus meiner Sicht wichtig, dass auch die Initiative von den Räten mit einer positiven Abstimmungsempfehlung gewürdigt wird? Wir haben hier ein ausgezeichnetes Paket für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in den nächsten Jahren geschnürt, aber das Konzept der VCS-Initiative hat noch einen anderen Kerninhalt. Diese Initiative will nämlich, dass zusätzlich Gelder aus der Mineralölsteuer in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur investiert werden, im Sinne einer Verschiebung von der Strasse auf die

Schiene. Der Ausbau soll also nicht durch ein zusätzliches Mehrwertsteuerpromille finanziert werden, wie wir das noch diskutieren werden, sondern es soll eine Diskussion über die Prioritäten des Infrastrukturausbaus geführt werden. Der Infrastrukturausbau soll, gemäss dieser Initiative, nicht in jedem Bereich parallel geschehen, sondern es sollen klare Prioritäten gesetzt werden: Es soll entweder die Strasse zusätzlich ausgebaut werden oder eben der öffentliche Verkehr, damit die Verkehrsentwicklung stärker kanalisiert werden kann. Das ist ein differenziertes Konzept, das ebenfalls unterstützungswürdig ist. Deshalb ist es aus meiner Sicht sehr wichtig, dass wir auch die Initiative zur Annahme empfehlen – wenn sie nicht zurückgezogen wird.

Ein solches Vorgehen ist auch für die Volksinitiative «Jugend und Musik» diskutiert worden. Auch damals ist der Antrag gestellt worden, sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag zur Annahme zu empfehlen, mit Bevorzugung des Gegenentwurfes in der Stichfrage.

In diesem Sinne möchte ich um Unterstützung dieses Minderheitsantrages bitten. Wir werden nach gehabter Diskussion darauf zurückkommen.

Binder Max (V, ZH): Wir verlangen die Rückweisung der Vorlagen 2 bis 5 an den Bundesrat, mit dem Auftrag, für das Parlament eine zeitlich auf Fabi abgestimmte, analoge Vorlage für den Strassenverkehr auszuarbeiten. Die Vorlagen seien bezüglich Finanzierung aufeinander abzustimmen und gleichzeitig zu behandeln und zu beschliessen. Warum verlangen wir das? Wir sind klar der Meinung, dass wir beide Infrastrukturen, die schienenseitigen wie die strassenseitigen, gleichzeitig und gleichwertig behandeln sollen und dass wir auch gleichzeitig und parallel Beschlüsse fassen sollen.

Über das Ziel sind wir uns einig: Wir brauchen für die Zukunft eine sichere Finanzierung der Infrastrukturen im Verkehr, und zwar unabhängig davon, welche es ist – sei es nun die Strasse oder die Schiene, sei es die Infrastruktur für den Verkehr in der Luft oder jene für den Verkehr auf dem Wasser. Eine sichere Finanzierung für die Zukunft sowie eine mittel- bis langfristige Planung scheinen uns wichtig zu sein. Wenn wir all das nicht haben, passiert, was bis heute eigentlich immer passiert ist. Der öffentliche Verkehr hat in der Bevölkerung ein hohes Ansehen – zu Recht, das sehen wir durchaus –, aber wenn die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Trocken ist, wird es in Zukunft bei der Strassenfinanzierung so sein, wie es in der Vergangenheit war und wie es jetzt ist: Die Strasse wird sich selber finanzieren müssen, und zwar über höhere Abgaben, Gebühren oder Steuern der Benutzer der Strasse, im Wesentlichen der Motorfahrzeugbenutzer. Hier sind die Strassenbenutzer gebrannte Kinder, sie haben bis heute eigentlich ihre Infrastrukturen immer selber bezahlt. Vor einiger Zeit aber hat man – ich verstehe das auch, das gebe ich zu; dahinter liegen Volksentscheide und Parlamentsentscheide – von der Strasse Geld weggenommen und es zur Schiene hin verschoben.

Wenn wir heute dieses Geschäft behandeln, wird es wieder so sein: Man finanziert auf Kosten des einen Verkehrsträgers den anderen und ist dann erstaunt, wenn über kurz oder lang auch der Verkehrsträger Strasse, der sich bis heute im Wesentlichen selbst finanzieren konnte, das dann auch nicht mehr kann. Seit Jahren verlangen wir eine Gesamtschau des Verkehrssystems Schweiz. Damit meine ich auch, dass die beiden wesentlichen Verkehre, die letztlich zur Grundversorgung oder, so könnte man sagen, zum Service public gehören, als ein einziges System zu betrachten sind. Und wenn wir sie als ein System betrachten wollen, dann ist es auch wichtig, dass wir in der nächsten Zukunft für beide gleichzeitig, parallel und gleichwertig eine gesicherte Finanzierung der Infrastrukturen installieren können.

Das ist eigentlich unser Wunsch. Unser Minderheitsantrag ist kein Antrag gegen die Finanzierung der Bahninfrastruktur oder für das Gegeneinander-Ausspielen der Infrastrukturen, sondern es ist ein Antrag für das Miteinander, für eine ge-

meinsame, gleichwertige und gleichzeitige Förderung von Schiene und Strasse.

Huber Gabi (RL, UR): Die FDP-Liberale Fraktion lehnt die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» des VCS ab, weil sie die Finanzierung der Strasseninfrastruktur infrage stellt. Wir wollen keinen Ausbau der Querfinanzierung von der Strassen- zur Bahninfrastruktur. Wir unterstützen hingegen den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates, die sogenannte Fabi-Vorlage.

Für die FDP-Liberalen sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Zukunftsinvestitionen. Gut ausgebaute und vernetzte Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat von modernen und industrialisierten Volkswirtschaften. Sie tragen wesentlich zu Wachstum, Wohlstand und Lebensqualität bei und sind ein entscheidender Standortfaktor. Dies gilt auch für die Schieneninfrastruktur in der Schweiz, deren Leistungsfähigkeit für die Zukunft gesichert sein muss. Der Erhalt sowie der Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Zurzeit lebt die Verkehrsinfrastruktur von der Substanz. Wenn wir in Zukunft nicht mehr tun, um unsere Strassen und Schienen in einem guten Zustand zu erhalten, werden die Probleme massiver und deren Beseitigung wird immer teurer werden.

Vor diesem Hintergrund erachtet es die FDP-Liberale Fraktion als notwendig, das Finanzierungssystem für die Schiene umfassend zu erneuern. Die FDP/die Liberalen haben aber bereits in der Vernehmlassung zur Fabi-Vorlage im Juli 2011 eine vergleichbare Vorlage für die künftige Finanzierung und den künftigen Ausbau der Strasseninfrastruktur gefordert. Auf Antrag der FDP-Liberalen Deputation hat die KVF des Nationalrates mit der Motion 12.3329 ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur, inklusive Finanzierung, verlangt. Der Vorstoss ist von beiden Räten angenommen worden.

Der Bundesrat hat denn auch im Januar dieses Jahres beschlossen, für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr ebenfalls einen Fonds zu schaffen. In der Kommission wurden wir im Zusammenhang mit der parlamentarischen Initiative Giezendanner 12.483 seitens der Verwaltung informiert, im Auftrag des Bundesrates werde auf Hochtouren an einer Fondslösung auf Gesetzesstufe gearbeitet. Deshalb hat die FDP-Liberale Deputation dieser parlamentarischen Initiative Folge gegeben.

In der Sonntagspresse vom 19. Mai dieses Jahres äusserte sich Frau Bundesrätin Leuthard und sagte, die Vernehmlassungsvorlage werde einen Fonds auf Verfassungsstufe erhalten. Unsere Forderung scheint also erhört worden zu sein. Die Frau Bundesrätin wird sich vielleicht dazu nachher noch äussern, denn wir wollen den Strassenfonds auf Verfassungsstufe und nicht auf Gesetzesstufe verankern.

Kollege Binder verlangt nun mit dem Rückweisungsantrag seiner Minderheit den Gleichschritt zwischen der Vorlage Fabi und einer Strassenvorlage. Dazu sei gesagt, dass dieser Gleichschritt schon in der erwähnten Kommissionsmotion 12.3329 verlangt wurde. Dort steht explizit: «Ziel muss es sein, die Vorlage Strasseninfrastruktur auf den gleichen Stand wie die Vorlage Fabi zu bringen, damit das Parlament beide Vorlagen auf dem gleichen konzeptionellen Stand beraten kann.» Der Bundesrat beantragte Annahme der Motion, also scheint der Beschleunigungswille vorhanden zu sein.

Wenn man ehrlich ist, muss man sagen, dass Fasi, also die Strassenvorlage, Fabi gar nicht mehr einholen kann. In der Kommission wurden wir informiert, man sei damit im Vergleich zum Schienengeschäft zwei Jahre in Verzug. Bei der Fabi-Vorlage sind wir jetzt also weit fortgeschritten, und es macht keinen Sinn, diese Vorlage nun für ein Jahr auszusetzen.

Für die FDP ist auch zentral, dass eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtkonzeption vorliegt, denn ohne eine solche werden die Verkehrsträger ständig gegeneinander ausgespielt. Es geht nicht um ein Entweder-oder, sondern um eine sinnvolle Arbeitsteilung bei den Verkehrsträgern. Damit ist auch nochmals gesagt, dass wir die Volksinitiative zur Ableh-

nung empfehlen werden. Selbstverständlich findet auch die Minderheit Rytz Regula keine Unterstützung von uns.

Ich beantrage Ihnen im Namen unserer einstimmigen Fraktion die Ablehnungsempfehlung bei der Volksinitiative, das heisst in Vorlage 1 Zustimmung zur Mehrheit bei Artikel 2, Eintreten auf die Vorlagen 2 bis 5 und Ablehnung der Rückweisungsanträge der Minderheit Binder zu den Vorlagen 2 bis 5.

Français Olivier (RL, VD): Nous voilà aujourd'hui face à nos responsabilités afin de garantir d'une part le financement durable de l'exploitation et la maintenance de notre infrastructure ferroviaire, et d'autre part le financement jusqu'à 2030 de la mise en oeuvre de projets ferroviaires tant attendus dans nos régions. Le groupe libéral-radical salue le projet du Conseil fédéral et adhère à la plupart des décisions prises par le Conseil des Etats et des propositions de la commission.

Ce projet garantit durablement le financement des transports publics et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Ce projet garantit une stabilité des moyens à mettre en oeuvre pour le développement de projets jusqu'en 2030. Si la recherche de moyens inquiète une minorité de notre groupe, celui-ci reconnaît que la restructuration des moyens pour la mobilité nécessite un travail par étapes. Le groupe libéral-radical insiste sur le fait que le rail et la route sont des moyens complémentaires pour garantir la mobilité pour tous. On doit se rappeler que les moyens financiers du rail dépendent de l'apport financier de la route. On doit à terme limiter les financements croisés afin de clarifier les choses et c'est avec impatience que nous attendons les propositions du Conseil fédéral.

Si nous, parlementaires, avons demandé au Conseil fédéral de dégager des moyens supplémentaires pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, d'autres, comme les auteurs de l'initiative «pour les transports publics», réclament encore plus de fonds, en particulier une part des recettes de l'impôt sur les huiles minérales déjà affecté au réseau des routes nationales. Cette proposition est combattue par le Conseil fédéral, le groupe libéral-radical et le Conseil des Etats, car elle diminue des recettes qui sont déjà insuffisantes pour réaliser les projets de maintenance retenus pour le réseau des routes nationales.

Le contre-projet à l'initiative clarifie le financement par la Confédération et les cantons. Les propositions ont le mérite de garantir durablement le financement de l'exploitation, du maintien et du développement des infrastructures ferroviaires. Il est à rappeler que le Conseil des Etats et les représentants du groupe libéral-radical, en particulier, ont plébiscité ce contre-projet.

L'initiative populaire «pour les transports publics» a pour but de restreindre les moyens financiers affectés à la route afin de réduire la portée des mesures récemment votées. De plus, elle renforce la volonté de transférer une partie des recettes de la route au rail, la part affectée à la route étant considérée comme déjà trop importante. Aussi l'exigence de maintenir l'initiative est rejetée par le groupe libéral-radical.

La détermination du mandat du Parlement, tout comme des initiants et – nous semble-t-il – de la population nous obligent à garantir durablement le financement de nos infrastructures ferroviaires et surtout à mettre en oeuvre la première étape des promesses faites il y a plusieurs années.

Si quelques divergences sont à relever au sein de notre groupe, il est à préciser que les propositions de la commission sont quasiment toutes soutenues par la très grande majorité des membres de notre groupe.

La déduction fiscale accordée aux pendulaires proposée est un juste compromis et rappelle que si le pendulaire a des droits, il a aussi des devoirs, dont celui de participer marginalement à l'effort financier consenti pour faire fonctionner son moyen de transport.

De même, le relèvement du taux de la TVA de 1 pour mille est un compromis qui permet de financer les projets prioritaires, essentiellement régionaux, du réseau ferroviaire pour garantir une meilleure infrastructure dans de nombreuses

régions de Suisse. Ils permettront de mettre en oeuvre de bien vieilles promesses.

Notre population attend de notre part des solutions aux problèmes et elle aura la sagesse d'accepter que le développement de nos infrastructures a un coût, que le système actuel a atteint ses limites et surtout que l'effort financier sera affecté aux infrastructures nationales.

La durabilité du financement et les projets retenus sont soutenus par le groupe libéral-radical, et ils doivent être soutenus par notre assemblée, afin de préparer sereinement lors de la prochaine décennie les projets du futur.

C'est un excellent contre-projet qui nous est proposé. Aussi, le groupe libéral-radical vous invite à recommander fermement le rejet de l'initiative populaire, cela sans ambiguïté.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist Weltklasse. Während wir zurzeit im Ausland wegen unserer Schweizer Banken unter Druck gesetzt werden und in der Kritik stehen, ist es beim öffentlichen Verkehr genau das Gegenteil. Weltweit werden wir als Vorbild für unseren gutfunktionierenden Service public betrachtet. Nebst Topverbindungen zwischen den Städten sind auch unsere ländlichen Gegenden mit Zug und Bus gut erschlossen. Weltklasse wird ein öffentlicher Verkehr jedoch nur mit Top-personal. Nur dank dem grossen Einsatz der Frauen und der Männer bei Tag, Nacht, am Sonntag und in den Samstag-nächten in Bahn-, Bus- und Seilbahnunternehmen ist unser öffentlicher Verkehr in der Schweiz ein Erfolgsmodell.

Unser attraktives Angebot führt zu stetig steigenden Passagierzahlen, teilweise zu Engpässen auf dem Schienennetz und zu Stehplätzen für Pendlerinnen und Pendler. Parallel dazu steigen auch die Kosten für den Unterhalt. Die VCS-Initiative hat hier eine wichtige Vorarbeit geleistet; ohne diese könnten wir heute nämlich nicht über einen hochwertigen direkten Gegenvorschlag entscheiden.

Wir dürfen uns heute und morgen jedoch nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Die SP setzt sich deshalb dafür ein, dass unser öffentlicher Verkehr auch in Zukunft Weltklasse ist. Dazu brauchen wir eine ganzheitliche, unbefristete Finanzierungsgrundlage, die Ausbau, Unterhalt und Betrieb für die Schieneninfrastruktur einschliesst. Die SP hat sich für einen schuldenfreien Start in die zukünftige Finanzierung der Bahninfrastruktur starkgemacht, und sie hätte sehr gerne auf die befristete Erhöhung um ein Mehrwertsteuerpromille verzichtet.

Der Vorschlag des Bundesrates in der Höhe von 3,5 Milliarden Franken reicht nicht aus, um die heutigen Stehplätze zu verhindern und eine regional ausgewogene Kapazitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs zu garantieren. Deshalb steht die SP hinter der vom Ständerat verabschiedeten Etappe im Umfang von 6,4 Milliarden Franken, auch wenn nicht alle Grossprojekte im ersten Ausbauschritt realisiert werden können. Durch die ausgewogene Verteilung der Finanzierungsquellen werden keine ungedeckten Checks verteilt. Alle Nutzniesser bezahlen ihren Beitrag daran: die Eisenbahnunternehmungen durch Effizienzsteigerungen und Trassenpreiserhöhungen, die Benutzerinnen und Benutzer durch die vom Bundesrat bereits beschlossenen Trassenpreiserhöhungen über höhere Billett- und Abonnementskosten, die Kantone durch die Finanzierung der Publikumsanlagen, und der Bund erhöht die allgemeinen Mittel aus der Bundeskasse. Gleichzeitig soll für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer eine Obergrenze von 3000 Franken festgelegt werden.

Jetzt gilt es, Nägel mit Köpfen zu machen. Auch wenn nicht alle ihre berechtigten Anliegen im Ständerat und in der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen aufgenommen wurden, steht die SP-Fraktion hinter dem in der Kommission verabschiedeten Kompromiss und hat deshalb auch darauf verzichtet, eigene Minderheitsanträge einzureichen. Es geht hier nicht um ein Für oder Gegen bezüglich Strasse und Schiene, sondern es geht um ein Miteinander, und es geht darum, dass jetzt die richtigen Weichen für eine nachhaltige, langfristige Finanzierung unserer Eisenbahninfrastruktur gestellt werden.

Deshalb unterstützt die SP nach wie vor die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr». Wir unterstützen auch den Gegenentwurf. Wir weisen aber ganz klar den Antrag der Minderheit Binder zurück, welcher einen zeitlichen Zusammenhang von Fabi und der Strassenfinanzierung fordert. Es geht doch nicht, dass Fabi kurz vor dem Ziel – wenn wir speidativ arbeiten, kommen wir mit der Fabi-Vorlage in dieser Session sogar noch durch die Schlussabstimmung – durch ein Projekt, das jetzt aufgegleist wird, um zwei Jahre verzögert wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag der Minderheit Binder abzulehnen.

Allemann Evi (S, BE): Vielleicht erstaunt es Sie, dass ich mit dem Zitat eines SVPLers beginne, der im Ständerat etwas sagte, was man nicht besser auf den Punkt hätte bringen können. This Jenny sagte nämlich: «Dem VCS können wir dankbar sein, denn seine Initiative hat uns letztlich gezwungen, die Verkehrspolitik für die nächsten zwanzig, dreissig Jahre zu überdenken und sicherzustellen.» (AB 2012 S 988) Weshalb macht mich das auch ein bisschen stolz? Das hängt mit meiner neuen Interessenbindung als VCS-Präsidentin zusammen, damit, dass es der VCS war, der den nötigen Schub gegeben hat, damit wir heute über diese Fabi-Vorlage diskutieren können.

Das ist in der Tat eine Notwendigkeit. Blicken wir auf die Schätzungen des Bundes zur Verkehrsentwicklung: Bis 2030 wird der Verkehr um 25 Prozent zunehmen. Man kann nun mit dieser Prognose ganz unterschiedlich umgehen: Man kann sagen, dass es vielleicht doch nicht so arg kommen werde, um dann später unter Hochdruck das Verkehrsnetz wie einen Flickenteppich nur gerade dort zu reparieren, wo es am dringenden ist. Oder man plant rechtzeitig, weit-sichtig und langfristig und hat dabei mehrere Ziele vor Augen. Einerseits verfolgt man das Ziel, den Verkehr so mit der Raumplanungs- und der Wohnbaupolitik abzustimmen, dass ein Teil der horrenden Verkehrswachstumsprognose gar nicht erst eintrifft. Sprich: Man setzt nicht nur auf Ausbau und auf Wachstum, sondern eben auch auf Verkehrsvermeidung. Und andererseits muss man das Ziel verfolgen, den Verkehr so effizient und ökologisch wie möglich abzuwickeln, sprich: den Verkehrsträger Schiene optimal auszubauen und zu unterhalten.

Genau in dieser Denklöge der ökologischen Verkehrswende ist – auf Druck der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» – die Fabi-Vorlage entstanden. Es ist eine Schlüsselvorlage dieser Legislatur, eine Schlüsselvorlage in der Schweizer Bahngeschichte; sie ist auch wegweisend für die kommenden Generationen. Man sagt es schnell, aber hier ganz zu Recht: Heute setzen wir einen Meilenstein in der Verkehrsgeschichte und stellen die Weichen für die Weiterentwicklung unseres Bahnsystems. Und das Bestechende daran ist, dass dieses Mal nicht nur der hochattraktive Ausbau der Bahninfrastruktur angepackt wird, sondern auch die Finanzierung und die Sicherung des Unterhalts.

Das Herz von Fabi heisst Bahninfrastrukturfonds. Es sind zwar die konkreten, regional gut verteilten Projekte, die Fabi ein konturenreiches Gesicht geben. Aber es ist der Bahninfrastrukturfonds, welcher das schlagende Herz und den finanziellen Motor des Ausbaus, aber auch des künftigen Unterhalts darstellt. Der unbefristete Fonds sichert sowohl Unterhalt, Betrieb wie auch Ausbau des Schienennetzes.

Der öffentliche Verkehr geniesst in der Schweiz einen sehr guten Ruf. Die Effizienz des Systems hat in den letzten Jahren zu einem Anstieg der Pendlerzahlen geführt, sodass die Bahn nun in Stosszeiten oft vom eigenen Erfolg regelrecht überrannt wird. An weiteren Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs haben die Schweizerinnen und Schweizer als Volk von Pendlerinnen und Pendlern ein vitales Interesse. Aber auch die Wirtschaft profitiert von einem guten und effizienten Verkehrssystem massiv.

Der finanzielle Umfang von Initiative und Gegenvorschlag ist ungefähr gleich. Nicht nur der inhaltliche Schub für den öffentlichen Verkehr, sondern auch die finanzielle Zielvorgabe der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» wird also

aufgenommen. Es geht aber längst nicht nur ums Geld. Es geht auch darum, die ökologische Verkehrswende zu schaffen. Deshalb haben die Initianten der Volksinitiative denn auch eine Umverteilung der Gelder von der Strasse auf die Schiene vorgeschlagen. Beim Gegenvorschlag heisst der ökologische Hebel «Limitierung des Pendlerabzuges»: Die Deckelung bei 3000 Franken schafft gleich lange Spiesse für alle, die pendeln müssen. Bis heute dürfen Autopendler höhere Fahrkosten von den Steuern abziehen als Pendler, welche mit der Bahn reisen. Eine solche staatliche Subventionierung des Autofahrens ist politischer Unfug.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, in allen Teilen auf die Fabi-Vorlage einzutreten und den Rückweisungsantrag aus der SVP-Fraktion abzulehnen.

Binder Max (V, ZH): Frau Allemann, für einmal gehe ich sogar mit Ständerat Jenny bezüglich seiner Aussage zum VCS einig, aber damit hat es sich auch schon mit der Einigkeit betreffend den VCS.

Der Verkehr respektive eine gutfunktionierende Mobilität ist einer der Garanten unserer prosperierenden Wirtschaft. Das war schon in der Vergangenheit so, das ist in der Gegenwart so, das wird in der Zukunft so sein. Nur die Verkehrsmittel waren, sind und werden nicht die gleichen sein. Verkehrswege haben schon immer Leute zur Arbeit, zum Wohnort, zum Reiseziel und zu Veranstaltungen jeglicher Art gebracht. Aber auch Güter bringen wir auf unseren Verkehrswegen täglich zur Verarbeitungsstelle oder auch zur Verkaufsstätte. Der Verkehr respektive die Mobilität hat uns Wohlstand gebracht. Es ist deshalb zwingend, dass wir ein intaktes, leistungsfähiges Verkehrsnetz – egal ob Schiene, Strasse, Luft oder Wasser – ausbauen und vor allem auch für seine Werterhaltung sorgen. Es geht nicht an, dass wir die Verkehrsträger gegeneinander ausspielen: Zu wichtig sind sie als einzelne Infrastruktur, aber ebenso wichtig sind sie in Kombination miteinander.

Beide Verkehrsträger, die heute im Fokus stehen – nämlich Schiene und Strasse, im Wesentlichen steht heute natürlich die Schiene im Fokus –, sind wesentliche Elemente zur dauernden Sicherstellung der Grundversorgung in unserem Lande. Sie sind quasi die Lebensadern unserer Wirtschaft und damit unseres Wohlstandes. Das war in der Vergangenheit so, das ist heute so, und das wird auch in Zukunft nicht anders sein.

Die Verkehrsprognosen für Schiene und Strasse sprechen eine deutliche Sprache: Bis 2030 werden auf der Schiene Mobilitätszunahmen von 45 Prozent, im Güterverkehr sogar solche von 85 Prozent erwartet. Auch auf der Strasse wird der Verkehr, nur schon aufgrund der wachsenden Bevölkerung, auf jeden Fall zunehmen, ungeachtet aller Bemühungen, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig und richtig, dass wir uns über den künftigen Ausbau und die Finanzierung der Verkehrsträger ernsthaft Gedanken machen.

Die vorliegende Volksinitiative versucht das, allerdings auf eine sehr einfache und egoistische Art und Weise, nämlich zulasten des einen Verkehrsträgers bzw. zugunsten des anderen: Sie stärkt den einen und schwächt den anderen. Wir sind also wieder einmal so weit: Mit dieser Volksinitiative wollen die Initianten einmal mehr die Milchkuh der Nation, nämlich die Strassenbenutzer, sprich die Autofahrer, zur Kasse bitten. Sie sollen die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einigermaßen sicherstellen, obwohl sie ihn beim Benutzen der Strasse schon gar nicht brauchen. Die Initiative verfolgt, wie gesagt, sehr egoistische Ziele, getreu nach dem Motto: «Wo Geld ist, holen wir es.»

Sie beinhaltet im Wesentlichen einen neuen Grundsatzartikel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Die Förderung soll hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastrukturen erfolgen. Die notwendigen Finanzmittel sollen über eine Änderung der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge in der Bundesverfassung erlangt werden, und rund die Hälfte der bisher dem Strassenverkehr gewidmeten Mittel soll neu dem öffentlichen Verkehr zukommen.

Wenn Sie die heutige Finanzsituation im Verkehrsbereich ganz generell betrachten, dann sehen Sie, dass kein Verkehrsträger a priori sicher finanziert ist. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, dem einen Verkehrsträger, nämlich der Strasse, Geld wegzunehmen, um den anderen – durchaus wichtigen – Verkehrsträger, den öffentlichen Verkehr, zu finanzieren. Das führt über kurz oder lang dazu, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur nicht mehr gewährleistet ist. Das scheint allerdings die Initianten kaum zu beschäftigen. Die einen wollen keine Strassen, die anderen sagen: Wer Strassen will, soll mehr oder noch mehr bezahlen. Das ist ein höchst undemokratisches, egoistisches und absolut nicht zielführendes Verhalten.

Die für das ganze Verkehrssystem schädliche Initiative ist deshalb klar und deutlich abzulehnen. Die richtige Antwort ist der direkte Gegenvorschlag. Dieser ist ausgerichtet auf die nähere Zukunft und sieht die Realisierung von Ergänzungen im Schienennetz und eine Ausbauplanung für die weitere Zukunft vor.

Was die Finanzierung betrifft, sind wir von der SVP-Fraktion allerdings besorgt darüber respektive nicht einverstanden damit, dass immer dann, wenn irgendwo eine Lücke besteht, sofort die Mehrwertsteuer als Finanzierungsvehikel erhalten soll. Dabei wird jeweils eine Befristung angesagt. Im Moment versuchen wir ja, die IV mit einer bis 2018 befristeten Mehrwertsteuererhöhung von 0,1 Prozentpunkten zu sanieren. Damit ist aber dann nicht fertig, denn anschliessend sollen diese 0,1 Prozentpunkte mithilfe, die Bahninfrastrukturen zu finanzieren. Etwa fünf Jahre zum Voraus sagen wir also, zu welchem Zeitpunkt wir dann die Mehrwertsteuer bemühen wollen. Die SVP-Fraktion tut sich damit schwer und lehnt diese Konstruktion ab.

Stattdessen sollen die Kantone, die von den Ausbauten letztlich massiv profitieren, stärker in die finanzielle Verantwortung einbezogen werden. Immerhin lagen die Wünsche respektive die Forderungen der Kantone in Bezug auf den Ausbau und den Unterhalt des Schienennetzes in der Höhe von über 40 Milliarden Franken. Der Bundesrat legte in seiner Botschaft ein Programm für 3,5 Milliarden Franken vor. Der Ständerat erweiterte dieses Programm um weitere für das Funktionieren des Schienennetzes absolut wichtige Projekte.

Auch der FinöV-Fonds wurde damals befristet installiert, nämlich bis zur Vollendung der vier Eisenbahn-Grossprojekte Neat, Bahn 2000, Lärmsanierung und HGV-Anschlüsse. Auch dieser Befristung wird mit der neuen Aufgabe für den FinöV-Fonds eigentlich nicht nachgelebt. Angesichts der Komplexität und des kaum nachlassenden Finanzbedarfs sollte eine dauernde Finanzierungslösung angestrebt werden. Wenn ich das sage, meine ich das selbstverständlich für beide Verkehrsarten, für den Individual- wie für den öffentlichen Verkehr. Seit Jahren – hier wiederhole ich mich – fordern wir eine Gesamtschau des Verkehrs in der Schweiz. Dazu gehören eben parallel und gleichzeitig Lösungen für beide Hauptverkehrsträger. Dazu gehört auch die finanzielle Beteiligung der Benutzer der Verkehrsträger.

Bei der Strasse scheut man sich nicht, die Benutzer mit laufend höheren Abgaben an der Finanzierung zu beteiligen – ich denke da an die Erhöhung des Vignettenpreises, die ich persönlich verteidige, weil damit unmittelbar eine Mehrleistung verbunden ist. Damit aber nicht genug: Das Referendum ist noch nicht gewonnen, schon kündigt man eine Erhöhung der Mineralölsteuer an. Die richtige Antwort darauf ist die kürzlich lancierte Milchkuh-Initiative.

Anders beim öffentlichen Verkehr: Da stellt man sich ängstlich die Frage, ob bei einem höheren Fahrpreis die Fahrgastzahlen zurückgehen würden. Dabei ist es doch ein völlig normales Gesetz des Marktes, dass Mehrleistungen, verbunden mit höheren Kosten, gleichzeitig auch höhere Benutzungspreise nach sich ziehen. Beim öffentlichen Verkehr gelten offensichtlich andere Gesetze.

Die SVP-Fraktion ist nicht gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wir stehen dazu, wir sind einzig mit der Finanzierung nicht in jedem Detail einverstanden. Vor allem wollen wir den Pendlerabzug nach geltendem Recht behal-

ten. Immerhin kann ein Arbeitnehmer, der im ländlichen Raum wohnt, wo es eben vielleicht keinen ausgebauten öffentlichen Verkehr gibt, nichts dafür, wenn sein Arbeitsplatz etwas weiter weg liegt. Sie können mit diesem Pendlerabzug, auch wenn Sie ihn streichen, keine Raumplanungspolitik betreiben.

Wir anerkennen die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, wir sind für den Ausbau. Beim Ausbauschnitt ist unsere Fraktion etwas geteilt. Die einen werden dem bundesrätlichen Antrag zustimmen, die anderen werden dem ständerätlichen Beschluss folgen. Was wir aber fordern, ist, dass es keine dauernde Bevorzugung des einen Verkehrsträgers zulasten des anderen gibt.

Wie gesagt, die SVP-Fraktion empfiehlt die Volksinitiative einstimmig zur Ablehnung, wir treten auf die Aufgabe ein. Allerdings werden wir selbstverständlich einstimmig unserem Minderheitsantrag auf Rückweisung folgen.

Hodgers Antonio (G, GE): Le groupe des Verts salue le projet FAIF: il assure le financement et l'extension de l'infrastructure ferroviaire à long terme. Le montant décidé par le Conseil des Etats, à savoir 6,4 milliards de francs, est à la hauteur des défis de la mobilité de la prochaine décennie, une mobilité plus durable, c'est-à-dire moins gourmande en énergie, en espace et en argent. Le compromis trouvé par nos collègues de la Chambre haute est également bon en termes d'équilibre entre les régions. Un certain rattrapage de la Suisse occidentale est nécessaire et reconnu par la proposition qui vous est soumise ici. En tant que représentant du canton de Genève, je ne peux que me réjouir de ces dispositions.

Globalement, le groupe des Verts est satisfait du mode de financement, même si la TVA reste un impôt qui ne tient pas compte des capacités fiscales de chacun. Cependant, le relèvement proposé de 0,1 pour cent reste socialement acceptable et est un moyen sûr de financer le projet FAIF. A cela s'ajoute la proposition pertinente de Madame la conseillère fédérale Leuthard de plafonner les montants déductibles pour la mobilité professionnelle. En effet, à partir d'un certain seuil, il est injustifié que la Confédération et les cantons financent indirectement la mobilité des citoyens par un abattement fiscal sans limite. Le seuil de 3000 francs est donc politiquement et écologiquement pertinent.

Toutefois, le groupe des Verts est critique au sujet des hausses tarifaires des transports publics induites par la hausse du prix du sillon. La mobilité collective est comparativement devenue plus chère que la mobilité privée ces dernières années. Cette incitation financière va à contresens par rapport à l'objectif des pouvoirs publics de favoriser le report modal de la route vers le rail. Afin d'inverser cette tendance, le groupe des Verts propose d'inclure une stratégie pour le transfert modal des personnes comme objectif des entreprises de transports publics. Mais ceci fait l'objet d'autres propositions qui ne sont pas liées au projet FAIF. Dans tous les cas, il serait absurde d'augmenter l'offre des trains et de voir les usagers prendre leur voiture à cause de prix prohibitifs. Le groupe des Verts sera donc attentif à la question tarifaire ces prochaines années.

Le groupe des Verts entrera en matière sur le projet FAIF et recommande au Parlement d'en faire autant.

Rytz Regula (G, BE): Die Vorlage, die wir heute beraten, ist eine Schlüsselvorlage nicht nur dieser Legislatur, sondern auch der Sommersession. Es geht ausnahmsweise einmal nicht um Banken, sondern um Bahnen, konkret um den Grundstein für die Bahnzukunft in der Schweiz. Davon sind viele, sehr viele Bürgerinnen und Bürger betroffen. Die neuesten Pendlerstatistiken zeigen, dass heute rund 3,7 Millionen Erwerbstätige in der Schweiz zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln; dazu kommt der zunehmende Freizeitverkehr.

Während sich der Anteil der Erwerbstätigen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit reisen, seit dem Jahr 2000 um 3 Prozentpunkte auf 29 Prozent erhöht hat, ist der Anteil der automobilen Pendler um 3 Prozentpunkte auf

55 Prozent gesunken. Dank den Investitionen in Bahn 2000, in die Neat und ZEB hat die Schiene gegenüber der Strasse in den letzten Jahren also leicht aufgeholt. Doch das ist nur die halbe Wahrheit, denn insgesamt werden heute nur rund 25 Prozent der Tagesdistanzen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Mit dem motorisierten Individualverkehr werden dagegen immer noch zwei Drittel der Tagesdistanzen zurückgelegt. Umso besorgter haben die Grünen zur Kenntnis genommen, dass die Passagierzahlen der SBB in den letzten Jahren gesunken sind, vorab im Freizeit- und Fernverkehr.

Die Preiserhöhungen der letzten Jahre haben negative Spuren hinterlassen, davon sind wir überzeugt. Natürlich sollen die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs einen angemessenen Kostenbeitrag für ihre Mobilität leisten. Dieser darf aber nicht so hoch sein, dass er zu einer Rückverlagerung der Mobilität auf die Strasse führt.

Um Fehlentwicklungen zu verhindern und das ganze System zu steuern, setzen sich die Grünen für eine verkehrsträgerübergreifende Mobilitätspolitik ein. Auch wir wollen – wie Max Binder vorhin sagte – eine Gesamtschau. Im Rahmen dieser Gesamtschau sollen Anreize für eine umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilitätspolitik gesetzt werden. Wir sagen: Formel 3 statt Formel 1.

Erstens wollen wir durch eine konsequente Raumplanung die Wege verkürzen und Mobilität vermeiden; dies auch im Sinne der Energiestrategie 2050, die wir ja hier auch noch beraten werden. Zweitens soll der nichtvermeidbare Personen- und Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden; dazu gehören der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr. Drittens muss dort, wo dies nicht möglich ist, die Verträglichkeit verbessert werden; das war vor allem auch meine Aufgabe als Verkehrsdirektorin der Stadt Bern in den letzten acht Jahren. Konkret braucht es Lärmsanierungen, Verkehrsberuhigungen in den Quartieren und auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die uns allen ein grosses Anliegen ist.

Die Fabi-Vorlage, die wir heute diskutieren, dient dem zweiten Ziel, der Verlagerung der Mobilität auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr. Es wird deshalb keine Überraschung sein, dass die Grünen heute sowohl die Fabi-Vorlage als auch die ursprüngliche Idee, die VCS-Initiative, unterstützen.

Frau Bundesrätin Leuthard und der Ständerat haben eine ausgezeichnete Vorarbeit geleistet und uns hier die Arbeit auch sehr einfach gemacht. Aber man darf nie vergessen, dass der Anstoss zur Neuorganisation der Bahnfinanzierung und zum Ausbauschnitt Step, der nun im Gegenvorschlag unterbreitet wird, von der Volksinitiative des VCS herrührt. Es handelt sich um ein Musterbeispiel einer produktiven Volksinitiative.

Der Gegenvorschlag knüpft hier an und setzt weitere Schwerpunkte: Er führt nämlich mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds nicht nur zu einer stabilen Finanzierung von Betrieb und Unterhalt – da bestand im bisherigen Finanzierungssystem eine Lücke –, sondern auch zu einem gezielten Ausbau der Bahn. Dank der Aufstockung dieses Ausbauschnittes durch den Ständerat können in den nächsten Jahren 6,4 Milliarden Franken in Projekte investiert werden, die nicht einfach auf die Zentren ausgerichtet sind – dort gibt es auch wichtige Ausbauprojekte –, sondern auch Bedürfnisse der West- und Ostschweiz aufnehmen. Ich kann es mir als Vorstandsmitglied des Lötschbergkomitees nicht verkneifen, hier zu sagen: Es werden auch wichtige Ausbauschnitte auf den Transitachsen – auch auf der Lötschbergachse – vorgeschlagen und vorbereitet.

Wir Grünen sind deshalb überzeugt davon, dass sowohl Fabi als auch die Volksinitiative des VCS in der Volksabstimmung auf grosse Unterstützung zählen können. Das Volk hat grosse Vorlagen des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren immer unterstützt, im Falle der Alpen-Initiative sogar gegen den Widerstand des Bundesrates und der Parlamentsmehrheit. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine grosse Erfolgsgeschichte, die mit Fabi und mit der Initiative des

VCS weitergeschrieben werden kann, zugunsten der Umwelt, der Lebensqualität und der Wirtschaft.

Wir bitten Sie deshalb, den Gegenvorschlag und die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» zu unterstützen. Gleichzeitig bitten wir Sie auch, die wichtigen Themen, die wir nachher diskutieren werden, vor allem auch die Kürzung des Pendlerabzuges, die eine grosse ökologische Errungenschaft ist, im Sinne von Bundesrat und Ständerat zu unterstützen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Rytz, Sie wissen, dass 85 Prozent aller Menschen in der Schweiz auf der Strasse transportiert werden. Sie wissen auch, dass in den letzten fünf Jahren 90 Prozent der Mittel in den Schienenverkehr flossen. Sie haben jetzt in Ihrem Votum gejamert, die Preise für den Schienenverkehr seien höher geworden, weshalb die Passagiere abgewandert seien. Würden Sie dem Plenum sagen, um wie viel der Strassenverkehr – die Vignette noch nicht inbegriffen – teurer wurde, der trotzdem zugelegt hat?

Rytz Regula (G, BE): Herr Giezendanner, ich kann Sie gerne daran erinnern, dass wir nachher im Block 1 noch über die Finanzierungsfragen diskutieren werden. Was beim Strassenverkehr einfach immer sehr gerne vergessen geht, sind die ungedeckten, die externen Kosten des Strassenverkehrs von 8,5 Milliarden Franken pro Jahr. Was auch immer sehr gerne vergessen geht, ist, dass die ganzen kommunalen Strassen ausschliesslich durch Steuergelder finanziert werden. Das sind auch etwa 2,5 Milliarden Franken. Wenn wir dann die Gesamtrechnung machen, die volle Kostenwahrheit haben, dann sieht es ganz anders aus, und dann haben wir eben eine sehr viel ausgewogenere Investition in die Infrastruktur für den Verkehr. Wir werden uns ja in den nächsten Jahren sehr intensiv mit diesen Fragen beschäftigen. Ich bitte Sie, die externalisierten Kosten und die Kosten für die kommunalen Strassen in Ihrer Rechnung nicht zu vergessen.

Landolt Martin (BD, GL): Die BDP-Fraktion wird die Volksinitiative zur Ablehnung empfehlen und den Gegentwurf unterstützen. Wir anerkennen damit, dass es im Gegentwurf gelungen ist, eine regional ausgewogene Vorlage zu finden, die einerseits der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und andererseits den Herausforderungen rund um die Infrastrukturfragestellungen Rechnung trägt. Wir stimmen dem Gegentwurf aber auch zu, weil wir inzwischen die Gewissheit bekommen haben, dass eine vergleichbare Vorlage für den Strassenverkehr in Aussicht gestellt ist, geplant ist. Wir finden es wichtig, dass dort endlich ein vergleichbares Konzept gefunden wird, damit dieses Gegeneinander-Ausspielen von öffentlichem Verkehr und Strasse mindestens die Chance hat, endlich ein Ende zu finden. Wir wehren uns gegen dieses Gegeneinander-Ausspielen, weil für uns öffentlicher Verkehr und Strassenverkehr keine Schwarz-Weiss-Frage, keine Entweder-oder-Frage ist. Vielmehr geht es hier um einen komplementären Mix, der natürlich aufgrund der regionalen Gegebenheiten da und dort in der Gewichtung anders aussehen kann.

Wir kommen aber bei all dieser Euphorie nicht darum herum, darauf hinzuweisen, dass das Ganze auch eine finanzpolitische Komponente hat. Wir haben alle Freude an diesen beschlossenen und beantragten Ausbauprojekten, die auf uns zukommen, aber diese Euphorie müssen wir ein bisschen relativieren, weil wir hier über sehr grosse Investitionssummen reden. Natürlich sind es Investitionen, es sind nicht einfach Kosten. Aber wir haben immerhin, Stand heute, die bundesrätliche Vorlage im finanziellen Bereich inzwischen fast verdoppelt, ohne dass sich der Bundesrat vehement dagegen gewehrt hätte. Dennoch muss man erwähnen, dass wir uns hier finanzpolitisch möglicherweise etwas weit aus dem Fenster lehnen.

Wie gesagt, die BDP-Fraktion wird grundsätzlich den Gegentwurf unterstützen. Wir werden da und dort, insbesondere bei den Finanzierungsfragen, die Minderheiten unter-

stützen, vor allem dort, wo fiskalpolitisch exotische Präjudizien drohen, beispielsweise bei der Zweckbindung der Bundessteuer, aber auch beim absehbaren Basar rund um den Pendlerabzug. Dort werden wir die Minderheit unterstützen und vor allem den Status quo vertreten. Grundsätzlich unterstützen wir diese Vorlage und empfehlen die Initiative zur Ablehnung.

Amherd Viola (CE, VS): Der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» geht es um die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Güterverkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Gegen diese Ziele ist nichts einzuwenden. Trotzdem beantragen Bundesrat, Ständerat sowie die Mehrheit Ihrer KVF die Ablehnung der Initiative. Sie tun dies aber nicht einfach so, sondern sie stellen der Initiative einen direkten Gegenentwurf gegenüber. Die Initiative wird nicht etwa zur Ablehnung empfohlen, weil deren Ziel als falsch angesehen wird, sondern weil sie nicht zum anvisierten Ziel führt und weil sie dem bewährten Grundsatz der schweizerischen Verkehrspolitik, wonach Verkehrsträger wesensgerecht gefördert werden sollen, widerspricht. Aus der Umsetzung der Initiative würde sich eine einseitige Begünstigung des öffentlichen Verkehrs zulasten des motorisierten Individualverkehrs ergeben. Das heisst nichts anderes, als dass die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt würden.

Die CVP/EVP-Fraktion steht zu einem starken öffentlichen Verkehr, aber ebenso zu einer leistungsfähigen Strasseninfrastruktur. Es soll immer dasjenige Verkehrsmittel eingesetzt werden, das am meisten Sinn macht. Aus dieser Überzeugung wehren wir uns dagegen, dass Schiene und Strasse gegeneinander ausgespielt werden. Es müssen beide Verkehrsträger langfristig finanziert werden. Mit der Initiative würden der Strasse dringend benötigte Mittel entzogen, und das Finanzierungsproblem der Schiene würde zum Teil, aber eben nur zum Teil gelöst. Denn selbst mit diesen zusätzlichen Mitteln wäre die Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig nicht gesichert – dazu nur das Stichwort «Rückgang der Mineralölsteuererträge».

Kommt dazu, dass die Initiative in zwei Punkten einen Interpretationsspielraum offenlässt, der bei der Umsetzung Probleme bieten würde. Ein erster unklarer Punkt liegt in der Verteilung der zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Die Initiative verlangt eine hälftige Teilung zwischen Strassenverkehr und öffentlichem Verkehr. Wenn man dann die Details anschaut, sieht man, dass diese fünfzigfünfzig nicht unbedingt stimmen. Ein zweiter Punkt, der nicht ganz klar ist, betrifft die Frage, ob nur die Finanzierung von neuen Infrastrukturen oder auch die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt abgedeckt ist.

Sie sehen, die Initiative legt wohl den Finger auf den wunden Punkt, nämlich auf die langfristige Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sie beinhaltet aber einige Nachteile, die wir nicht in Kauf nehmen wollen.

Für unsere Fraktion ist klar, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf eine gesunde Basis gestellt und dass diese nachhaltig gesichert werden muss, aber eben nicht zulasten des Strassenverkehrs, der im Gesamtkonzept unserer Verkehrspolitik auch eine wichtige Rolle spielt. Gerade in den Bergregionen gibt es manchmal keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes wichtig. Es ist auch wichtig, dass alle Landesteile gut erreichbar sind, denn damit wird der räumliche Zusammenhalt in unserem Land gefördert und unterstützt. Ein finanzierbares, leistungsfähiges, umweltfreundliches, wirtschaftliches und sicheres Schienen- und Strassennetz ist für unser Land von grosser Bedeutung.

Aus diesem Grunde empfehlen wir Ihnen, auf den vom Ständerat aufgepeppten direkten Gegenvorschlag des Bundesrates, d. h. auf die Vorlagen 2 bis 5, einzutreten und den Rückweisungsantrag der Minderheit abzulehnen.

Der Gegenvorschlag ist eine überaus taugliche Alternative zur Initiative. Er schafft einen Bahninfrastrukturfonds, welcher die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig

sichert und der gleichzeitig die Transparenz über den Geldfluss erhöht. Heute haben wir ein sehr kompliziertes Finanzierungssystem. Die Lösung, dass Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau der Infrastruktur aus einem Topf bezahlt werden, lässt einen effizienteren Mitteleinsatz erwarten. Das heute bestehende Problem, dass der Substanzerhalt weit ins Hintertreffen geraten ist, sollte mit diesem Modell ausgemerzt sein. Resultate, wie sie das Netzaudit der SBB vor gut zwei Jahren gezeigt hat, müssen in Zukunft vermieden werden. Es geht nicht an, dass vor lauter Ausbaueuphorie Unterhalt und Betrieb vergessen werden und dass sich so ein Finanzkrater auftut.

Im Gegenentwurf wird neben der langfristigen Finanzierung auch ein Gesamtkonzept zum Ausbau der Bahninfrastruktur in Etappen festgelegt. Das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) zeigt die Langfristperspektive bis 2050 auf. Das Denken und Planen in einem längerfristigen Zeitraum ist insbesondere bei Infrastrukturprojekten das einzig Richtige. Nur so kann der Rechts- und Planungssicherheit genügend Rechnung getragen werden. Gleichzeitig stellt der direkte Gegenentwurf das Finanzierungsmodell für die vorgesehenen Projekte bereit. Es ist insgesamt eine ausgewogene, abgerundete Lösung, welche das Ausbauprogramm und die Finanzierung vorsieht. Die vom Ständerat beschlossene Lösung in Bezug auf den Projektausbau und die Finanzierung stellt einen sinnvollen Mittelweg zwischen dem Vorschlag des Bundesrates und den Wünschen der Kantone dar. Zur Finanzierung im Konkreten sowie zu den einzelnen Ausbauschritten werden wir uns in der Detailberatung äussern.

Noch ein Wort zu den Rückweisungsanträgen: Wenn wir diesen zustimmen, schieben wir die Vorlage für rund ein Jahr aufs Abstellgleis. Planungs- und Finanzierungslücken für die Bahn wären die Folgen. Dies können wir nicht verantworten, auch wenn unsere Fraktion für ein leistungsfähiges, langfristig finanziertes Strassennetz einsteht und ein zum Bahninfrastrukturfonds analoges Gefäss für die Strasse als sinnvoll erachtet. Die Departementsvorsteherin hat uns die Botschaft zur Strasse für diesen Sommer in Aussicht gestellt. In einem Interview in der «Sonntags-Zeitung» vom 19. Mai bestätigt Frau Bundesrätin Leuthard die Präsentation einer Vernehmlassungsvorlage zu einem solchen unbefristeten Strassenfonds. Wenn sie dies in Aussicht stellt, können wir uns darauf verlassen, dass das Versprechen zeitgerecht eingelöst wird. Wir haben somit keine Veranlassung, die zum Entscheid bereitstehende, vom Ständerat und von der Kommission vorberatene Fabi-Vorlage zurückzuweisen.

Ich bitte Sie namens der CVP/EVP-Fraktion, bei Vorlage 1, das heisst dem Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr», dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und damit die Initiative zur Ablehnung sowie den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Ich bitte Sie ferner, auf die Vorlagen 2 bis 5 einzutreten und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Grossen Jürg (GL, BE): Dank der Einreichung der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» dürfen wir heute über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) debattieren. Wir danken den Initianten für ihren Anstoss zu diesem wichtigen Thema. Dieser hat dazu geführt, dass der Bundesrat und nach ihm der Ständerat einen ausgereiften Gegenvorschlag ausgearbeitet haben.

Wir Grünliberalen begrüssen Fabi im Grundsatz, da durch diese Vorlage zum ersten Mal Investitionen in Infrastruktur, Unterhalt und Betrieb langfristig und gemeinsam betrachtet und in Einklang gebracht werden. Im Rahmen dieser Mittelkonkurrenz erreichen wir endlich eine nachhaltige Planungssicherheit betreffend Finanzierung und Projektierung. Wir Grünliberalen erachten Fabi aber nicht als Wundermittel, um alle Herausforderungen im Bereich der Mobilität und der dafür notwendigen Infrastruktur auf Dauer zu lösen. Auch wenn die Stossrichtung für uns stimmt, gibt es doch einige Problembereiche, die genauer beleuchtet werden müssen.

Zum Problembereich der Mobilität im Allgemeinen: Für uns Grünliberale ist Mobilität nicht gottgegeben und im heute uneingeschränkten und hochsubventionierten Masse sicher auch kein Menschenrecht. Wir wollen niemandem sein Mobilitätsverhalten vorschreiben, wir fordern aber ein System, bei dem künftig jeder die Kosten und auch den Schaden, den er mit seinem Mobilitätsverhalten verursacht, selber finanziert. Damit meinen wir auch die von den «Mobilitäts-Turbos» oft belächelten gesamten externen Kosten bis hin zu Gesundheitskosten, Platzverbrauch, Zersiedelung usw. Das sind echte Probleme in unserem Land. Wer diese verkennt, ist schlicht ignorant.

Für zahlreiche Menschen, vorab zum Beispiel für Pendlerinnen und Pendler, welche für fast 30 Prozent der Mobilitätskilometer in der Schweiz verantwortlich sind, ist die tägliche Reiserei ein notwendiges Übel. Ein erheblicher Anteil von rund 40 Prozent ist zudem reiner Freizeitverkehr, dient also einzig und allein dem Vergnügen und der Erholung. Gegen all das wäre nichts einzuwenden, würden die Kosten für diese «Mobilitätsparty» nicht auf die nachfolgenden Generationen überwälzt. Alle Personen, welche heute in einem grossen Ausmass Mobilität konsumieren – sei es auf der Strasse, auf der Schiene oder in der Luft –, leben gleich mehrfach auf Kosten der Allgemeinheit. Einerseits werden sie direkt über Steuergelder oder mittels Steuerabzügen subventioniert, und andererseits werden sie indirekt subventioniert, weil sie ihre Emissionen auf die Allgemeinheit abschieben, statt selbst dafür zu bezahlen. Leider ist diese Überwälzung eine Tatsache. Deshalb appellieren wir hiermit einerseits an die Vernunft und andererseits an die Verantwortung von uns Politikern. Wir haben zumindest mit Verkehrsvorlagen wie heute mit Fabi die Möglichkeit, die Entwicklung in die richtige Richtung, hin zu mehr Kostenwahrheit, zu beeinflussen.

Ein weiteres Problemfeld ist die Verkehrsinfrastruktur und ihre ungleichmässige Belastung: Wir haben heute bereits sehr gute Kapazitäten in unseren Verkehrssystemen auf Strasse und Schiene. Wenn man die aktuellen Vorlagen betrachtet, ist der bundesrätliche Plan nun offenbar, diese Kapazitäten in beiden Verkehrssystemen in einer Endlosspirale massiv auszubauen. Da machen wir ein grosses Fragezeichen. Denn für uns Grünliberale geht es in naher Zukunft vor allem darum, die Spitzen zu glätten und diese Infrastrukturen intelligenter zu nutzen. Hier drängt sich ein Vergleich mit der Energiepolitik auf. Dort ist auch die erste und die mit Abstand wichtigste Säule die Energieeffizienz, das heisst in anderen Worten: Die nichtverbrauchte Kilowattstunde ist die wertvollste. Gestritten wird aber auch bei der Energie vorzugsweise über Ausbau und Produktionsart, anstatt den Fokus auf die Effizienz zu legen. Ich möchte dabei betonen, dass es bei Effizienz nicht um schmerzlichen Verzicht geht, sondern um die intelligente Nutzung, die durchaus mit einer Komfortsteigerung verbunden ist.

Ich wiederhole mich absichtlich: Die Vermeidung nutzloser Mobilität und die zeitliche Glättung müssen unseres Erachtens an erster Stelle der Verkehrsstrategie der Zukunft stehen. Das ist meine tiefe Überzeugung! Für uns Grünliberale ist es zwingend notwendig, dass so rasch wie möglich ein umfassendes Mobility-Pricing eingeführt wird – und zwar für Strasse und Schiene. Halbleere und überfüllte Züge sind genauso wie Staus auf den Strassen ein deutliches Zeichen für eine verkehrte und verfehlte Verkehrs- und Raumplanungspolitik. Die Lösung darf nicht einfach immer «mehr Teer, Beton und Schienen» heissen, sondern muss «mehr Kostenwahrheit» lauten, bei der neben den Autofahrern auch die Bahnbenutzer, insbesondere die Vielfahrer, stärker zur Kasse gebeten werden. Wir leisten uns heute einen öffentlichen Verkehr der Premium-Klasse. Dieser darf und soll etwas kosten. Deshalb wäre es auch dringend notwendig, dass die Billettpreise in Zukunft zeitlich differenziert werden könnten; dies mit dem Ziel, die Auslastung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu verteilen und somit diese kostspieligen Bauwerke und das teure Rollmaterial effizienter zu nutzen. Auch bei einem Mobility-Pricing-Modell bliebe die volle Freiheit erhalten. Die Preise würden sich aber nach Zeit-

punkt, Angebot und Nachfrage richten, so, wie es in einer liberalen Marktwirtschaft sein sollte.

An dieser Stelle noch ein paar Worte zum Thema Güterverkehr: Ein Problem bei Fabi sehen wir Grünliberalen in der Tatsache, dass entgegen allen Aufträgen unseres Parlamentes an den Bundesrat immer noch davon ausgegangen werden muss, dass das Verlagerungsziel für den Güterverkehr auch mit verstärkten Massnahmen nicht erreicht werden kann; auch in der Fläche wird von keiner grösseren Güterverkehrsverlagerung ausgegangen. Auch der 4-Meter-Korridor ist in Fabi nicht erwähnt, obwohl er mit dieser Vorlage finanziert wird. Zum 4-Meter-Korridor möchten wir von Frau Bundesrätin Leuthard eine klare Stellungnahme bezüglich der Priorisierung innerhalb der Fabi-Projekte. Unseres Erachtens muss der 4-Meter-Korridor und damit die Verlagerung des Güterverkehrs die absolut höchste Priorität haben, eine deutlich höhere als der Ausbau des Freizeitverkehrs.

Schliesslich möchte ich Fabi noch in den Kontext der Energiestrategie 2050 des Bundesrates stellen: Mit der Energiestrategie 2050 ist in den kommenden Jahren auch eine ökologische Steuerreform geplant. Verkehr hat bekanntlich ausgesprochen viel mit Energie zu tun. Laut Bundesamt für Energie gehen in die Mobilität immerhin 37 Prozent unseres gesamten Endenergieverbrauches, davon 96 Prozent aus Erdölprodukten und nur knapp 4 Prozent aus Elektrizität. Die Schiene erbringt in der Schweiz mit gerade einmal 4 Prozent des Endenergieaufwands für die Mobilität 38 Prozent der Tonnenkilometer des Güterverkehrs und 17 Prozent der Personenkilometer. Sollte eine ökologische Steuerreform wie geplant ab 2020 in Kraft treten, hätte dies starke Auswirkungen auf die Mobilitätsnachfrage, das zeigen diese Zahlen eindrücklich. Konkret käme es zu einer verstärkten Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene. Weil es dafür entsprechende Infrastrukturen braucht, sagen wir ja zum Zahlungsverahmen von 6,4 Milliarden Franken und zum Projektumfang, den der Ständerat eingebracht hat, auch wenn für uns die Finanzierung über eine Erhöhung der Mehrwertsteuer eher unschön ist.

Noch ein paar Worte zu den Anträgen: Wir Grünliberalen erachten die Fabi-Vorlage als weitsichtigen Vorschlag, der sowohl die regionalen wie die finanziellen Bedürfnisse ausgewogen berücksichtigt und alle Beteiligten entsprechend in die Pflicht nimmt. Die destruktiven Rückweisungsanträge der Ratsrechten lehnen wir deshalb ebenso ab wie die Aufnahme zusätzlicher kostenrelevanter Projekte, die das Fuder überladen würden. Mit einer Ausnahme lehnen wir auch alle Anträge zur Finanzierung ab, die zu einer Verschiebung der Kostenbeteiligung führen würden. Die eine Ausnahme machen wir Grünliberalen beim Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer, im Volksmund wohl eher als «Pendlerabzug» bekannt. Dieser Abzug ist aufgrund seiner ökologischen und verkehrspolitischen Fehlanreize ganz abzuschaffen. Das ermöglicht auch, die unbeliebte Erhöhung der Mehrwertsteuer zeitlich deutlich zu verkürzen. Zu guter Letzt unterstützen wir den Minderheitsantrag Rytz Regula zu Artikel 2, die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und den Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen, mit Bevorzugung des Gegenentwurfes in der Stichfrage.

Wir bitten Sie, dasselbe zu tun und mit Ihren Entscheidungen ein deutliches Zeichen für die Bahn und damit für eine umweltfreundliche Mobilität zu setzen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die von einer breiten Allianz getragene VCS-Initiative «für den öffentlichen Verkehr» ist geprägt von Pragmatismus, Realitätssinn und Vernunft. Sie kultiviert nicht das Gegeneinander-Ausspielen von Strasse und Schiene, sondern sie fordert mehr Mittel für das Verkehrsmittel, das im Zusammenspiel mehr zur Lösung der nach wie vor steigenden Mobilitätsbedürfnisse beitragen kann. Unsere alltäglichen Herausforderungen sind zum einen überfüllte Züge und Busse, zum andern Staus in den Agglomerationen; andere wiederum beklagen fehlende zusammenhängende und sichere Wege für den Fuss- und Veloverkehr als umweltfreundliche und gesunde Alternative.

Die drei Säulen einer intelligenten Verkehrspolitik sind: Verkehr vermeiden, Verkehr verbessern und Verkehr verlagern – genau in dieser Reihenfolge. Wenn Sie den Wirtschaftsraum Zürich, aber auch alle anderen grossen Zentren betrachten, erkennen Sie, dass es schon aus Platzgründen immer schwieriger wird, effiziente Ausbauten zu verwirklichen. Hier macht es einzig der öffentliche Verkehr als effizientestes Verkehrsmittel möglich, die unvermeidliche Mobilitätszunahme aufzufangen. Nur mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr lassen sich in der Raumplanung Siedlung und Verkehr so aufeinander abstimmen und weiterentwickeln, dass wirtschaftliches Wachstum auch siedlungsverträglich ist. Bis jetzt hat noch jede Beseitigung des Staus auf einem Abschnitt dazu geführt, dass der Stau an anderer Stelle verstärkt wieder aufgetreten ist. Darum ist eine lenkungswirksame Finanzierung auch notwendig.

Sehen Sie es doch bitte auch praktisch: Wenn die Kapazität erweitert werden muss, so geht es bei einem neuen Strassenabschnitt um ein Vielfaches länger als bei einer Kapazitätssteigerung beim öffentlichen Verkehr. Das Verlagerungspotenzial ist nach wie vor enorm. 55 Prozent der Pendlerinnen und Pendler sind mit dem Auto unterwegs, meist allein im Fahrzeug. Damit behindern sie den gewerblichen Verkehr, der nicht auf den Strassenraum verzichten kann. Es ist auch so, dass Vorlagen zum öffentlichen Verkehr im Volk eine viel grössere Akzeptanz haben als Strassenprojekte.

Ein qualitativ gutes und preiswertes Angebot beeinflusst das Umsteigen. Das liegt im Interesse der Wirtschaft und unserer Lebensqualität. Für Zürich wird es nach der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie erst im übernächsten Ausbauschritt mit dem Brüttener Tunnel, dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und dem Zimmerberg-Basistunnel wieder weitere Kapazitätssprünge geben.

Da der Nutzen des öffentlichen Verkehrs ebenso wichtig für die Entlastung des Strassenraumes ist, ist auch die von der Initiative vorgeschlagene Finanzierung über die Mineralölsteuer eine gute Lösung. Die Fabi-Vorlage gemäss Mehrheit ist aber auch eine gute und ausgereifte Vorlage, und der Bahninfrastrukturfonds ist eine gute Alternative bei der Finanzierung. Die Vorlage gibt eine klare Stossrichtung bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs vor und schafft eine sichere Finanzierung, auch wenn die Nutzerinnen und Nutzer mit höheren Beiträgen zur Kasse gebeten werden.

Ich lade Sie darum ein, die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen und dem Gegenvorschlag Fabi zuzustimmen.

Schelbert Louis (G, LU): Mit der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» hat der VCS einen Volltreffer gelandet. Die Initiative verlangt, dass Bund und Kantone den öffentlichen Verkehr in allen Landesgegenden fördern und den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern. Um die Finanzierung zu sichern, schlägt die Initiative einen gangbaren Weg vor. Die Treibstoffzölle sollen in Zukunft zu gleichen Teilen an Strasse und Schiene fliessen.

Die Initiative kommt in einem guten Moment. Die Schweiz macht sich aktuell auf den Weg, ihre Energiepolitik neu festzulegen. Da ist es wichtig, dass das gesamte Spektrum des Energieverbrauchs im Blickfeld ist. Im Bereich der fossilen Energien gehört der motorisierte Privatverkehr zu den grössten Verbrauchern. Es ist daher höchste Zeit, auch in der Verkehrspolitik ein neues Kapitel aufzuschlagen.

Die Initiative kommt aber auch deshalb zum richtigen Zeitpunkt, weil in diversen Energiediskussionen und -szenarien die umweltpolitischen Faktoren zum Teil nicht mehr richtig gewichtet werden. Das darf im Lichte der Entwicklung des motorisierten Privatverkehrs nicht sein. Der Strassenverkehr produziert gut 40 Prozent des CO₂-Ausstosses in der Schweiz und ist damit in höchstem Mass mitverantwortlich für die Klimaerwärmung. Die schweizerische Energiewende muss im Gleichschritt mit einer fortschrittlichen Klimapolitik erfolgen. Energie- und Klimapolitik müssen sich ergänzen, die Volksinitiative ermöglicht das.

Als Realist rechne ich allerdings auch mit der Möglichkeit, dass die Initiative nicht durchkommt. Deshalb finde ich es richtig, wenn das Parlament einen direkten Gegenvorschlag

beschliesst. In der Volksabstimmung wird es möglich sein, beiden Projekten zuzustimmen und die definitive Wahl mit dem Stichentscheid zu treffen. Der Inhalt des Gegenvorschlages findet so auch bei den Initiativbefürwortern grosses Interesse. Indessen ist mir das Finanzierungskonzept der Initiative lieber. Die Stärke des Gegenvorschlages sehe ich andererseits darin, dass wichtige Vorhaben bereits konkret genannt werden.

Es ist bekannt, dass viel mehr Bahnausbauten gewünscht werden, als sich ohne grössere Eingriffe finanzieren lassen. Bei der Auswahl der Projekte müssen jene den Vorzug erhalten, die in verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht schweizweit den grössten Nutzen bringen. Auch mit diesen Kriterien ist es möglich, alle Regionen zu berücksichtigen. Diesbezüglich haben der Ständerat und die vorbereitende Kommission des Nationalrates gute Arbeit geleistet und wichtige Ergänzungen zur Vorlage des Bundesrates vorgenommen.

Ich komme abschliessend auf ein Projekt zu sprechen, das bislang nicht zur ersten Kategorie von Bauvorhaben gehört, das aber eine höhere Priorisierung verdient. Die Kapazitätsengpässe in und um Luzern sind so gravierend, dass auf den diversen Linien – in Richtung Zug–Zürich, Sursee–Bern, Olten–Basel, Entlebuch–Willisau, Seetal und Küssnacht–Arth-Goldau – praktisch keine substanziellen Angebotsverbesserungen, keine wesentlichen Verdichtungen des Fahrplans mehr möglich sind. Der Ausbau der Schienenkapazität in Luzern ist deshalb ein Muss.

Die Lösung liegt in einer neuen Linienführung der Strecke Luzern-Zug-Zürich durch eine unterirdische Zufahrt vom bzw. zum Rotsee, in Verbindung mit einer Durchmesserlinie durch einen Tiefbahnhof in Luzern. Die SBB sind ausdrücklich für dieses Projekt. Die Stimmberechtigten des Kantons Luzern haben dem Kredit für die Grundlagen und dem Vorprojekt mit 75 Prozent Jastimmenanteil zugestimmt. Die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden haben sich für eine Mitfinanzierung ausgesprochen. Auch die Städte-Allianz und andere Organisationen unterstützen diese Lösung, weil mit ihr die enorme Nachfrage bewältigt werden kann und weil sie eine Perspektive für die nächsten Jahrzehnte bietet.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Volksinitiative und den direkten Gegenvorschlag zu unterstützen.

Aebischer Matthias (S, BE): Ich begrüsse die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr». Ich begrüsse auch den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates, die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi). Beide Ideen haben eine gesicherte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel. Das ist ein Muss in einer Zeit, welche von Energiewende und Verkehrswende geprägt ist. Wer nur die Finanzierung der Bahninfrastruktur sicherstellen will, setzt sich für den Gegenvorschlag ein, wer zusätzlich eine Umlagerung ins Auge fasst, befürwortet die Initiative.

Dass die Grundidee der Instandhaltung und auch des teilweisen Ausbaus der Bahninfrastruktur heute so grossen politischen Rückhalt geniesst, hat für mich zwei Gründe:

1. Es haben alle, fast alle die Zeichen der Zeit erkannt und setzen auf den öffentlichen Verkehr. Im öffentlichen Verkehr liegt die Zukunft. Kein Land ist punkto öffentlichen Verkehr besser vernetzt als die Schweiz. Das macht mich sehr stolz. Das muss so bleiben.

2. Die früheren Gegner des öffentlichen Verkehrs haben erkannt, dass das Ausspielen von Strasse und Trasse nicht zielführend ist. Es ist allen mittlerweile klar: Heute sprechen wir von Fabi, das b steht für die Bahn, morgen dann von Fasi, das s steht für die Strasse. Dieses Miteinander ist dringend nötig. Es lässt aber ein gestaffeltes Vorgehen problemlos zu. Somit komme ich zu einem anderen Schluss als Kollege Binder.

Die Finanzierung und der Ausbau der Infrastruktur sind nur der eine Teil. Der andere Teil betrifft die Lenkung des Verkehrsaufkommens, die nachhaltige Nutzung der Netzkapazitäten. Auch hier hat der Bundesrat die Zeichen der Zeit erkannt. In der Botschaft zur aktuellen Legislaturplanung sieht

der Bundesrat nämlich vor, einen Konzeptbericht zum sogenannten Mobility-Pricing zu erstellen. Andere Länder sind schon etwas weiter – sicher auch deshalb, weil sie wegen des massiv grösseren Verkehrsaufkommens zu solchen Massnahmen gezwungen worden sind.

Ich war im Frühjahr in London. Dort feiert Road-Pricing bereits das 10-Jahres-Jubiläum. Die Erhebung einer Gebühr für Fahrten in die Innenstadt ist eine Erfolgsgeschichte. Sie führt nämlich nicht nur zu weniger Staus in den Stosszeiten, sondern bewirkt – und das ist erwiesen – ein Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel oder auf umweltfreundlichere Fahrzeuge. Die erhobenen Gebührengelder wiederum werden in den Nahverkehr investiert. Das Mobility-Pricing ist aber eben nicht nur Road-Pricing, sondern es beinhaltet Massnahmen zu einer benützungsbewussten Abgabe für die Infrastrukturnutzung im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr.

Wir von der SP sind sehr gerne bereit, diese Diskussion zu führen – jedoch zu einem späteren Zeitpunkt und nicht heute. Denn heute geht es einzig und allein um die Finanzierung und um den Erhalt der Bahninfrastruktur.

Favre Laurent (RL, NE): Aujourd'hui déjà, la congestion des infrastructures de transport nécessite la construction de nouvelles routes et de nouvelles lignes ferroviaires. De 8 millions d'âmes aujourd'hui, la Suisse de demain en comptera 10 millions: cela ne fera qu'accentuer le besoin en infrastructures. Pour y répondre, le Conseil fédéral et les Chambres fédérales ont en chantier le projet FAIF et ont révisé l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales qui prévoit la reprise par la Confédération de quelque 380 kilomètres de routes nationales.

Les nombreux projets d'infrastructure concernés se chiffrent à plus de 50 milliards de francs d'investissement à l'horizon 2050. Sans nouveaux moyens financiers, autant dire que les pelleteuses resteront au hangar, que les bouchons ne sauteront pas et que la position debout deviendra un standard dans les trains des CFF.

L'augmentation du prix de la vignette à 100 francs et l'augmentation temporaire du taux de la TVA de 1 pour mille sont des sources de financement importantes. Jamais populaires, ces augmentations de taxes affectées seront néanmoins incontournables pour réaliser les infrastructures de la prochaine génération. Par une attitude populiste de certains auprès du citoyen électeur, le risque est grand que notre économie se grippe dans les goulets d'étranglement du trafic.

Pour se convaincre de la proportionnalité des efforts demandés à notre population, il suffit de circuler un peu à l'étranger: cela permet de prendre du recul, notamment en ce qui concerne les coûts de la route.

Pour ce qui est de la TVA prévue à 7,7 pour cent de 2018 à 2030, l'effet réel sera peu perceptible et la comparaison internationale, encore une fois, suffit à relativiser cet effort.

La nouvelle politique d'aménagement d'infrastructures et son financement répond aussi à l'initiative populaire de l'ATE demandant que 50 pour cent des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales soient attribués aux transports publics, contre 25 pour cent aujourd'hui.

Aujourd'hui, nous devons clairement recommander de rejeter cette initiative qui est une attaque frontale des usagers de la route qui financent déjà substantiellement les transports publics. Cette initiative est une provocation. Dès lors, le lancement d'une initiative vache à lait est la réponse naturelle du berger à la bergère. Toutefois, au bout du compte il s'agit de prendre de la hauteur, de travailler pour les intérêts de notre population et de promouvoir véritablement la complémentarité du rail et de la route en permettant de nouveaux investissements substantiels dans nos infrastructures.

En conclusion, les besoins d'investissement pour les infrastructures sont tels qu'une hausse très modérée de taxes affectées sera inévitable. Prêcher l'inverse relève du populisme primaire ou de la volonté de ne pas réaliser les indispensables nouvelles infrastructures ferroviaires et rou-

tières dont les citoyens et les entreprises ont urgemment besoin.

Ainsi, je vous invite à recommander le rejet de l'initiative populaire de l'ATE et d'apporter votre soutien au projet du Conseil fédéral et du Parlement qui prévoit un volume d'investissement de 6,4 milliards de francs.

Masshardt Nadine (S, BE): Wir können in dieser Session mit Fabi und dieser Initiative einen wichtigen Schritt Richtung zukunftsfähiger und umweltgerechter Verkehr machen. Bei meinem Votum zur Cleantech-Initiative in der Frühjahrssession betonte ich, dass wir weit über unsere Generation hinaus Verantwortung tragen. Auch unsere Grosskinder und Urgrosskinder sollen in einer intakten, wirtschaftlich erfolgreichen Schweiz aufwachsen können. Dieser Grundsatz gilt ganz besonders auch für dieses Geschäft: Wir können unsere Verantwortung wahrnehmen und die Weichen – im wahrsten Sinne des Wortes – richtig stellen; hin zu einem stärkeren, umweltfreundlicheren, finanziell gesicherten und qualitativ guten öffentlichen Verkehr.

Neben der Energiewende braucht es auch die Verkehrswende. Denn der Verkehr ist in der Schweiz der grösste Energieverbraucher. Laut Bundesamt für Statistik macht der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch nämlich mehr als einen Drittel aus. Zudem entstehen 30 Prozent der CO₂-Emissionen im Strassenverkehr, fast 40 Prozent der CO₂-Emissionen entfallen insgesamt auf den Verkehr. Damit liegt der Verkehrssektor auf dem ersten Platz der Klimawandel. Es geht also auch klimapolitisch darum, die Weichen richtig zu stellen.

Das Bundesamt für Statistik kommunizierte letzte Woche, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Pendlerverkehr von 58 auf immer noch hohe 55 Prozent zurückgegangen ist. Erfreulicherweise hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 26 auf 29 Prozent erhöht. Das ist richtig und wichtig. Denn die künftigen Verkehrsströme sollen so umweltgerecht als möglich bewältigt werden. Dafür braucht es dringend den Ausbau der Bahninfrastruktur. Denn gute Infrastrukturen sind wesentlich für die Wirtschaft und die Standortattraktivität der Schweiz. Es geht also auch um die räumliche, wirtschaftliche und touristische Entwicklung.

Aber auch für den Kanton Bern, also im Konkreten auch für meinen Kanton, umfasst der erste Fabi-Ausbau Schritt Grossprojekte von zentraler Bedeutung, zum Beispiel den Kapazitätsausbau des Bahnhofs Bern, ein Projekt von landesweitem Interesse. Ein weiteres Beispiel ist das dritte Gleis Gümligen–Münsingen; dieses entschärft einen der meistbefahrenen Engpässe im Schweizer Netz und dient dem Fernverkehr ins Berner Oberland, ins Wallis und nach Italien. Ein drittes Beispiel von nationaler Bedeutung im Kanton Bern ist die Beschleunigung der Strecke Bern–Lausanne für eine leistungsfähige und attraktive Ost-West-Achse.

Stellen wir die Weichen also mit der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Fabi heute und morgen richtig – auch für übermorgen!

Quadri Lorenzo (V, TI): Con l'iniziativa popolare «per i trasporti pubblici» si chiede che la metà delle entrate dell'imposta sugli oli minerali venga destinata al trasporto pubblico. Attualmente questa imposta genera entrate di circa 3,5 miliardi di franchi all'anno, di cui già un quarto è a disposizione dei trasporti pubblici; con l'iniziativa si vorrebbe dunque raddoppiare questa quota parte.

L'imposta sugli oli minerali viene prelevata agli automobilisti con il preciso scopo del finanziamento delle strade nazionali. E una tassa causale, quindi va impiegata per lo scopo dichiarato e non per altri scopi. Invece, già oggi si assiste a un travaso di miliardi di franchi dalla strada alla ferrovia. Prelevare fondi dalla strada non vuol dire prelevarli da un'entità astratta ma vuol dire andare a prenderli molto concretamente nelle tasche degli automobilisti, le quali diventano sempre più sguarnite. Gli automobilisti sono dunque considerati delle mucche da mungere, come ben dice l'omonima iniziativa, lanciata nelle scorse settimane, che mi risulta ab-

bia già raccolto un numero importante di sottoscrizioni, a dimostrazione di come il problema sia sentito.

Con l'iniziativa popolare «per i trasporti pubblici» si vuole dunque addirittura raddoppiare l'ammontare dei fondi impropriamente travasati dalla strada alla ferrovia. Viene quindi esasperata la consueta contrapposizione tra strada cattiva e ferrovia buona. L'iniziativa misconosce che anche la strada è un servizio pubblico – e non ci può essere un servizio pubblico buono ed uno cattivo e nemmeno una contrapposizione tra servizi pubblici e neanche un travaso di mezzi, come accade ora, da un servizio pubblico all'altro. Personalmente sono contrario a questa continua ed ingiustificata sottrazione di risorse dalle tasche degli automobilisti, considerati, appunto, delle mucche da mungere. Questa sottrazione, secondo me, dovrebbe finire e certamente non raddoppiare.

Inoltre, da qualche mese, con Via sicura le sanzioni per gli automobilisti sono state notevolmente inasprite, al punto da creare anche delle situazioni discutibili per rapporto alle pene erogate agli autori di veri crimini, spesso troppo leggere. Questo è un altro discorso, ormai le modifiche sono state approvate e come si suol dire: cosa fatta capo ha. Però, da un lato l'automobilista viene criminalizzato in nome del politicamente corretto, che impone che l'auto sia cattiva e il mezzo pubblico, in particolare quello su rotaia, sia buono, come se la mobilità individuale, specie nelle regioni discoste, non fosse una necessità. Dall'altro lato l'automobilista viene anche considerato come la mucca da mungere; quindi, dovrebbe venire ringraziato e invece viene martellato in continuo.

Qui si pone un problema di mentalità. Penso che gli automobilisti non debbano accettare di venire sempre considerati la fonte di tutti i mali o giù di lì. Far passare questa mentalità significa anche inculcare negli stessi automobilisti la convinzione di essere cattivi e quindi rassegnarsi ad accettare sanzioni e prelievi sempre più punitivi quale cosa giusta ed anche inevitabile.

La strada copre i suoi costi, la ferrovia no, quindi il problema è della ferrovia e non della strada. Non dimentichiamo poi che con l'iniziativa popolare «per i trasporti pubblici» i promotori si prefiggono anche di ampliare la rete ferroviaria. Naturalmente l'ampliamento comporta non solo dei costi di costruzione. Ad essi vanno aggiunti dei costi di gestione e di manutenzione. Qui c'è il problema di come si finanzieranno questi costi di gestione e manutenzione. La risposta è fin troppo semplice: si metteranno ancora una volta le mani nelle tasche degli automobilisti.

Invito quindi a respingere l'iniziativa popolare «per i trasporti pubblici».

Friedl Claudia (S, SG): Eine Neuregelung bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ein Gebot der Stunde. Die Pendlerströme nehmen stetig zu. Gemäss den neuesten Zahlen des BFS sind heute in der Schweiz 3,7 Millionen der Berufstätigen Pendlerinnen und Pendler, und es werden ständig mehr. Rund 2 Millionen pendeln mit dem Auto, und trotz Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs ist ihre Zahl in den letzten Jahren auch noch um 10 Prozent gestiegen. Erfreulicherweise ist die entsprechende Zahl beim öffentlichen Verkehr noch mehr gestiegen, aber es ist klar: Es müssen mehr Menschen zum öffentlichen Verkehr gebracht werden und mehr Güter auf die Schiene umgelagert werden, sonst erstickt der Verkehr auf der Strasse.

Aber dazu braucht es auf der Schiene höhere Kapazitäten, und die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» hat dafür ganz wichtige Impulse geliefert. In den Zentren und den verschiedenen Landesteilen braucht es Verbesserungen. Ich spreche hier für die Ostschweiz, wo zwar im Agglomerationsverkehr das Angebot verbessert wurde, aber schnelle und zum Auto konkurrenzfähige Zugverbindungen weitgehend fehlen. So ist es beispielsweise dringend notwendig, dass die Strecke Zürich-St. Gallen in unter einer Stunde gefahren werden kann. Das sind lediglich 80 Kilometer, und heute ist die Fahrzeit bedeutend höher als eine Stunde. Das Gleiche gilt für die Strecke Sargans-St. Gallen: Auch da soll-

ten wir unter eine Stunde kommen. Wir brauchen das, damit wir in der Ostschweiz den Takt verbessern können.

Damit eben schnelle und langsame Verbindungen nebeneinander Platz haben, muss die Kapazität ausgebaut werden. Sie erinnern sich vielleicht an das Rheintaler Y, das im Ständerat eingebracht wurde. Damit wurde eine schnelle und gute Verbindung von Chur nach Romanshorn verlangt, dann eine Verbindung entweder nach St. Gallen bzw. Zürich oder aber auf einem zweiten Schenkel eine Verbindung entlang dem Bodensee in Richtung Konstanz, dann hinaus nach Singen/Schaffhausen oder in den süddeutschen Raum nach Stuttgart. Das wurde jetzt aufgenommen, das ist auch ein dringendes Anliegen. Gerade der zweite Schenkel des Y bzw. der Rheintalchse zeigt die künftige Stossrichtung des Bahnausbaus. Viele Menschen wollen nicht unbedingt in die Metropolen, z. B. nach Zürich, sondern an einen anderen Ort. Damit wir die neuen Kapazitäten überhaupt schaffen können, müssen wir eben auch Linien haben, die an diesen ganz grossen Zentren vorbeilaufen, denn dort sind die Nadelöhre.

Die Volksinitiative weist den richtigen Weg. Sie hat auch diesen Bundesbeschluss zur Fabi-Vorlage mit den nachgelagerten Gesetzen ausgelöst; daher ist sie sehr zu begrüssen. Ich möchte Sie deshalb ermuntern, sowohl der Initiative wie auch dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Böhni Thomas (GL, TG): Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» will den öffentlichen Verkehr in allen Landesteilen fördern und verbessern. Die grünliberale Fraktion unterstützt dieses Ansinnen, zumal der öffentliche Verkehr in einer immer stärker vernetzten Schweiz eine tragende Rolle spielt und uns eine umweltverträgliche, nachhaltige Mobilität garantiert. Dank der Einreichung der Initiative dürfen wir heute über den Gegenvorschlag, die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi), debattieren. Wir danken den Initianten für den Anstoss dieses wichtigen Themas. Die Initiative bezweckt den konstanten Ausbau der Bahninfrastruktur. Im Zusammenhang mit der Stärkung des Langsamverkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, erhalten wir eine sehr fortschrittliche Mobilität.

Mobilität hat viel mit Energie zu tun. Rund ein Drittel des gesamtschweizerischen Energieverbrauchs geht auf das Konto der Mobilität. Vergleicht man den öffentlichen Verkehr mit dem Strassenverkehr, so stellt man fest, dass der Strassenverkehr pro gefahrenen Kilometer rund sechsmal mehr Energie verbraucht. Vergleicht man den Verbrauch eines modernen Elektrovelos bei 45 Stundenkilometern mit dem Verbrauch eines Mittelklasse-Autos, so stellt man fest, dass das Elektrovelo hundertmal weniger Energie benötigt. Ist einem bewusst, dass zum «Betanken» eines Elektrovelos bei einer Jahresleistung von 10 000 Kilometern ein Quadratmeter Solarzellen reicht, dann wird einem klar, wie moderne Mobilität aussehen kann und soll. Eine vermehrte Kombination von Schiene und leichter Elektromobilität eröffnet uns ganz neue Möglichkeiten.

In der Diskussion über die Energiestrategie 2050 steht die Energieeffizienz bei allen Parteien stark im Vordergrund. Deshalb sollte diese Initiative doch von allen Parteien begrüsst werden, sofern wir es mit der Energieeffizienz ernst meinen. Auch für die Gesundheit jedes Einzelnen ist diese Initiative ein wichtiger Meilenstein, sei es, weil die Luft weniger belastet wird, sei es, weil wir uns mehr bewegen. Aus diesen Gründen begrüsse ich die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr».

Hadorn Philipp (S, SO): Unser Verkehrssystem ist überlastet. So, wie wir auf der Strasse Staus kennen, sind uns inzwischen auch überfüllte Züge bekannt. Prognosen gehen davon aus, dass in den nächsten Jahren der Personenverkehr auf der Schiene um 60 Prozent und der Güterverkehr um 70 Prozent wachsen wird. Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» bringt es auf den Punkt: Die Eisenbahninfrastruktur muss dringend ausgebaut werden, wenn wir nicht einen Verkehrskollaps riskieren wollen. Die Entwicklung der Wirtschaft, der Transport von Menschen und Gütern, die Zu-

kunft von Städten und Regionen brauchen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs dringend; und nur so werden auch die Strassen leistungsstark bleiben.

Richtig ist, dass unser Verkehrssystem ergänzend ist. Verkehr findet gegenwärtig und zukünftig auf der Strasse, auf der Schiene, auf dem Wasser und in der Luft statt; das ist auch gut so. Allerdings brauchen wir nun Förderung und Verlagerung. Der Schienenverkehr hat Potenzial und erfüllt zahlreiche Kriterien der Nachhaltigkeit, doch der Schienenverkehr ist an seine Grenzen gestossen. Als Sekretär der Gewerkschaft des Verkehrspersonals weiss ich nur allzu gut, wie das Bahnsystem in den vergangenen Jahren komplexer, dichter und enger wurde, gleichzeitig aber auch die Störungsanfälligkeit zugenommen hat; zudem sind die Kapazitäten schlichtweg zu gering.

Der Transport von Gütern auf der Schiene ist nicht nur ökologisch sinnvoll, er ist auch bedeutend sicherer als jener auf der Strasse. Das System braucht dringend Investitionen in die Infrastruktur.

Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» hat auch bewirkt, dass heute ein Gegenvorschlag vorliegt, der sich sehen lässt: dies aus mehreren Gründen. Mit dem 6,4-Milliarden-Projekt können wir den konkreten Projekten und auch den regionalen Bedürfnissen weitgehend Rechnung tragen. Für die Willensnation und das System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist dies entscheidend.

Die Wirtschaftsimpulse sind ebenfalls facettenreich, und zwar während der Erstellung und des Betriebes des ausgebauten Netzes. Das weltweit bekannte Erfolgsmodell des öffentlichen Verkehrs der Schweiz führt auch zu interessanten, anspruchsvollen und dynamischen Arbeitsplätzen. Auch das braucht unser Land.

Das vorliegende Fabi-Finanzierungsmodell ist ausgewogen und stellt einen tragfähigen Kompromiss dar, der vom Parlament und vom Volk mitgetragen werden kann. Mit der vorliegenden Finanzierung ist man auch der Empfehlung der Finanzkommission nachgekommen, in der wir darauf hingewiesen haben, dass auch bei einer Erweiterung des Ausbaupaketes die Finanzierung nachgewiesen werden müsse. Die vorgeschlagene Finanzierung des Gegenvorschlages sichert Unterhalt, Betrieb und Ausbau.

Es ist entscheidend, dass nun nicht grundlegende Elemente dieses innovativen Vorhabens weggeschnitten werden und den breiten Schulterchluss zur verantwortungsvollen Bewältigung des Verkehrsvolumens gefährden, weder beim konkreten Projektumfang noch bei Bestandteilen der Finanzierung. Auch Verzögerungsspiele aller Art wären fehl am Platz. Die erweiterte Fabi-Vorlage bietet als Gegenvorschlag auch den Trägerorganisationen der Initiative eine echte Alternative. Mit einer Empfehlung zur Annahme der Initiative und des Gegenvorschlages anerkennt man die Bedeutung der auslösenden Initiative für ein zukunftsweisendes Verkehrssystem in der Schweiz, das zu einem ausgereiften Gegenvorschlag führte.

Nutzen wir die Chance, Verkehrsgeschichte zu schreiben, die das Prädikat «gut» verdient, die Chance für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik, eine zukunftsorientierte Finanzpolitik und Umweltpolitik! So wird es eine Vorlage, die Freude macht und unsere Zukunft positiv gestaltet – und dies nachhaltig.

Rime Jean-François (V, FR): C'est toujours très bien d'avoir le dernier mot, donc je pense que vous serez probablement convaincus quand je vous aurai présenté mes arguments.

En Suisse, la politique des transports a toujours opposé la route et le rail; l'initiative populaire «pour les transports publics» qui nous est soumise aujourd'hui confirme cette stratégie. Elle veut chambouler le financement des transports en Suisse en pillant la caisse routière au profit du rail. Les initiateurs parlent d'un transfert de 800 millions de francs et osent même parler d'un partage moitié-moitié du produit des impôts sur les huiles minérales. En réalité, il s'agit de prélever environ 1,8 milliard de francs par an, soit 60 pour cent des moyens financiers affectés à la route.

Nous avons besoin du rail et de la route. Dans les agglomérations et pour le transport des personnes, le rail est probablement imbattable. Des efforts importants ont été faits: Rail 2000, les transversales ferroviaires. Même la ville de Bulle, où j'habite depuis toujours, est reliée aujourd'hui à Berne par le rail, pas depuis très longtemps.

Mais pensez au transport des marchandises. On ferme les raccordements ferroviaires de l'industrie ou on leur fait payer des coûts absolument insupportables pour maintenir ces raccordements. En Suisse, les distances sont trop courtes pour transporter les marchandises par le rail, surtout s'il y a une rupture de charge. CFF Cargo accumule les déficits – on prend chaque année plus de mesures –, les résultats restent les mêmes, et je pense que si Monsieur Andreas Meyer, directeur des CFF, pouvait une fois clairement s'exprimer, il déclarerait qu'il renonce très volontiers au trafic des marchandises en Suisse. En ce qui concerne le trafic transfrontalier, Allemagne-Italie/Italie-Allemagne, on sait très bien que ces transports sont très largement subventionnés.

En ce qui concerne les régions périphériques, les gens paient très largement toutes les taxes, que ce soit la vignette, les taxes sur les carburants, et cela sans pouvoir profiter des grands investissements en faveur des transports publics.

Nous devons rapidement mettre en place le fonds d'infrastructure routière sur le modèle du FAIF, mais nous devons surtout en assurer le financement.

Vous viendrez probablement avec des augmentations de taxe sur les carburants. Je crois que nous serons disposés à discuter de beaucoup de choses lorsque l'initiative de l'ATE aura été classée.

La mobilité est un élément important de notre prospérité. Travaillons à la complémentarité de la route et du rail; recommandons le rejet de cette initiative dont le seul but est de piller les fonds routiers.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr
La séance est levée à 12 h 55*

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 5. Juni 2013

Mercredi, 5 juin 2013

08.00 h

12.016

Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Initiative populaire «pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Heim Bea (S, SO): Sie haben gestern gehört, die Schweiz sei stolz auf ihren öffentlichen Verkehr, und so soll es auch in Zukunft bleiben; dafür ist diese Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» lanciert worden. Sie ist breit abgestützt. Sie wird von einer Allianz von zwanzig Organisationen getragen, auch von der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz, die ich präsidiere.

Der Ausbau der Bahnkapazitäten ist dringend nötig für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz, für den Tourismus und für die erfreulich steigende Zahl an Bahnfahrenden. Er ist also unbestritten dringend – bestritten war bisher nur die Finanzierung. Hier zeigt die Initiative einen einfachen und rasch realisierbaren Weg, ohne zusätzliche Steuern und Abgaben, indem die Mineralölsteuereinnahmen nicht wie heute grossmehrheitlich dem Strassenbau zukommen, sondern zur Hälfte in den Bahnbau investiert werden sollen. Damit würde die Initiative dem ewigen Gegeneinander von Strasse und Schiene endlich ein Ende setzen, denn vom Ausbau der Schiene profitieren Strasse und Schiene.

Ich sage «würde» – wir diskutieren ja heute auch über Fabi, über den Gegenvorschlag zur Initiative. Ich bin überzeugt, dass es der breiten Abstützung dieser Initiative zu verdanken ist, dass wir heute über den Ausbau des Schienennetzes und über die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sprechen. Sie hat den Bund zu kreativen Ideen angeregt. Fabi hat aus meiner Sicht, aus unserer Sicht drei entscheidende Vorteile – ein ähnliches Erfolgsrezept wie das unserer Eishockeyspieler vor einigen Wochen in Schweden:

Das Erfolgsrezept Nummer 1 ist das ausgewogene Team: Nicht die Superstars entschieden jeweils das Spiel, sondern

ein auf hohem Niveau ausgeglichenes Team, und das ist Fabi-ähnlich. Nicht eine einzige Finanzierung muss alles richten, nein, es sind gleich vier Finanzierungen, nämlich die Kundenfinanzierung, die Kantonsfinanzierung, die Pendlerfinanzierung und die Finanzierung über Mehrwertsteuerpromille. Das ist sozusagen eine ausgewogene Symmetrie, ein Fondsspeisungsteam.

Das Erfolgsrezept Nummer 2: Die Schweizer haben in Schweden gewonnen, weil sie clever offensiv waren – so, wie der Finanzierungsmix des Bundes. Mit den Kantonen kommen sogar neue Player ins Spiel. Offensives Powerplay – das wissen wir seit Schweden alle – zahlt sich aus. Den Kantonen bleibt es übrigens unbenommen, was sie beim Pendlerabzug tun; das möchte ich hier betonen. Sie können bei den kantonalen und kommunalen Steuern je nach regionalen Gegebenheiten auch beim unbeschränkten Pendlerabzug bleiben. Die Varianten, die wir hier diskutieren, betreffen ausschliesslich die Bundessteuer. Da empfehlen wir die Begrenzung auf maximal 3000 Franken. Der Vorschlag ist moderat; er wird vom Ständerat und von der Kommissionsmehrheit getragen, und er ist finanziell absolut nötig.

Das Erfolgsrezept Nummer 3: Die Schweizer auf dem Eis waren trotz ihres Erfolgs massvoll und ohne Überheblichkeit. Auch das kann man bei Fabi sehen: Die Autofahrer müssen zwar ihren Anteil daran leisten, dass die Bahnen immer grössere Beiträge zur Vermeidung von Staus auf den Strassen erbringen, aber dieser Anteil geht nach und nach zurück. Je besser der Modal Split zugunsten der Bahn wird, desto weniger sind Strassengelder für die Bahn nötig. Die Pendleruntersuchung hat es uns ja deutlich gezeigt: Die Bahn legt nicht nur leicht, sondern geradezu markant zu. In diesem Sinn fordere ich Sie auf, sich weiterhin am WM-Silber von Schweden zu freuen, aber vor allem die Vorlage des Bundesrates und die Initiative zu unterstützen.

Feller Olivier (RL, VD): J'approuve la décision du Conseil des Etats de porter à 6,4 milliards de francs les investissements destinés au développement et à l'entretien des infrastructures ferroviaires de notre pays d'ici 2025.

On ne peut pas s'enorgueillir d'être le pays qui partage, avec le Japon, les records d'utilisation du train, en nombre de trajets et de kilomètres parcourus par habitant, et laisser prendre du retard à notre réseau ferroviaire. On ne peut pas se réjouir de voir une proportion de plus en plus grande de pendulaires recourir aux transports publics et renvoyer au-delà de 2025 des infrastructures qui seraient déjà bien utiles aujourd'hui même. On ne peut pas tenir en permanence un discours demandant à la population de recourir en priorité aux transports publics et continuer de laisser filer les investissements dans ce domaine. Il faut être cohérent, mettre en accord les actes avec les paroles, si nous ne voulons pas que la crédibilité des autorités s'affaiblisse dangereusement sur un sujet qui touche de manière sensible à la vie quotidienne.

Il y a urgence. Urgence face à l'augmentation importante de la population et à la difficulté des infrastructures ferroviaires de répondre à la demande. Urgence face à l'utilisation à plein régime des infrastructures actuelles, qui multiplie les risques de pannes du réseau. C'est maintenant qu'il faut agir pour maintenir cet atout tant vanté de déplacements faciles dans notre pays. Au-delà des infrastructures ferroviaires et de la mobilité qu'elles assurent, ce sont des conditions essentielles de la prospérité de notre pays qui sont en jeu: le dynamisme de notre économie et le maintien de l'emploi en dépendent largement.

J'approuve donc de consacrer, dès 2018, 0,1 pour cent de la TVA aux infrastructures ferroviaires et de leur assurer ce financement de manière permanente, au-delà de 2025. Pourquoi à partir de 2018? Parce que cette année-là le taux de TVA repassera automatiquement à 7,6 pour cent au lieu des 8 pour cent en vigueur actuellement. Avec ce 0,1 pour cent supplémentaire pour le rail, nous passerons donc à un taux de TVA de 7,7 pour cent en 2018. Ce 0,1 pour cent – qui rapportera quelque 300 millions de francs par an pour finan-

cer le rail – n'aura donc aucune incidence sur le pouvoir d'achat de la population par rapport à la situation actuelle. Je tiens enfin à préciser une chose. Faire passer les investissements dans le rail à 6,4 milliards de francs, au lieu des 3,5 milliards proposés par le Conseil fédéral, est particulièrement utile à la Suisse romande, où l'état des lieux le justifie. Je m'en réjouis évidemment en tant que représentant du canton de Vaud. Mais c'est aussi l'investissement au niveau national que je soutiens aujourd'hui puisque le fonds d'infrastructure ferroviaire et les ressources prévues pour l'alimenter ont pour l'essentiel un caractère illimité dans le temps. Et qu'au-delà de 2025, ces mesures serviront davantage les intérêts de la Suisse allemande.

Kiener Nellen Margret (S, BE): Ich bin Mitglied des Clubs der Autofreien der Schweiz und des VCS sowie bekennender Fan des öffentlichen Verkehrs. Daher unterstütze ich selbstverständlich die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» des VCS.

Die Schweiz erstickt im Verkehr. Mit einem Strassennetz von rund 70 000 Kilometern und einem Bahnnetz von 5100 Kilometern hat sie bei der Verkehrsinfrastruktur weltweit eine absolute Spitzenposition inne. Während der Verkehrssektor weltweit im Durchschnitt 14 Prozent der Treibhausgasemissionen verursacht, ist der Verkehr in der Schweiz der Klimasünder Nummer 1. Bei uns entstehen durch den Strassenverkehr 30 Prozent der CO₂-Emissionen. 55 Prozent der Arbeitspendler und Arbeitspendlerinnen brauchen für ihren Arbeitsweg das Auto oder ein anderes privates Motorfahrzeug. Rund 2 Millionen Menschen verschieben sich tagtäglich auf diese Weise. Es ist wirklich das Gebot der Stunde, diese Lawine verstärkt auf den öffentlichen Verkehr umzulagern.

Dass die Anstrengungen, die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu veranlassen, nicht unfruchtbar bleiben, zeigt die letzte Woche veröffentlichte Strukturerhebung der eidgenössischen Volkszählung 2011. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist seit dem Jahr 2000 um 3 Prozentpunkte gesunken, während der Anteil des öffentlichen Verkehrs um 3 Prozentpunkte gestiegen ist. Das ist erfreulich, doch nun stösst der öffentliche Verkehr unweigerlich an seine Kapazitätsgrenzen. Letztes Jahr ist die Schweiz bevölkerungsmässig um die Grösse der Stadt Luzern gewachsen. Es drohen noch mehr Staus und noch mehr Umweltverschmutzung. Daher ist es dringlich, dass wir handeln.

Nun hat der Kommissionssprecher, Herr Kollege Fluri, von Finanzierungslücken gesprochen. Als Mitglied der Finanzkommission sage ich zu Ihnen, Herr Fluri, und auch zur Frau Bundesrätin: Helfen Sie von der bürgerlichen Seite bitte endlich mit, die Steuerhinterziehung im Inland wirksam zu bekämpfen! Helfen Sie, im Inland Leute einzusetzen, welche die Steuerhinterziehung auf allen Ebenen bekämpfen! Da sind viele Milliarden Franken zu holen, viel mehr, als die Schweizer Banken leider zugunsten von amerikanischen Kundinnen und Kunden zu verstecken geholfen haben. Milliarden an Steuerausfällen könnten durch eine wirksame Bekämpfung der Steuerhinterziehung im Inland verhindert werden, die Finanzierungslücke wäre bequem geschlossen, und auch der Herr Stadtpräsident von Solothurn hätte etwas mehr in seiner öffentlichen Kasse.

Mit dem Projekt «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) stellte der Bundesrat der Initiative einen direkten Gegenvorschlag gegenüber, der fürs Erste nicht akzeptabel war. Fabi ist dann allerdings in den Beratungen im Ständerat in für uns entscheidenden Punkten nachgebessert worden – so, dass das Projekt jetzt durchaus eine gute Lösung darstellt. Fabi wird mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) umgesetzt, das auf den Planungen von Bahn 2030 beruht. Indem der Ständerat und die nationalrätliche Kommission anstelle der ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagenen 3,5 Milliarden nun 6,4 Milliarden Franken für die erste Ausbaustufe bis 2025 reservieren, schaffen sie die Grundlage, immerhin die dringendsten Projekte in die Wege zu leiten und umzusetzen.

Ich bitte Sie daher, die Initiative und auch den direkten Gegenvorschlag anzunehmen.

Glättli Balthasar (G, ZH): Ich möchte eine etwas grundsätzlichere Bemerkung an den Anfang stellen: Wenn wir über den Verkehr reden, wenn wir über die Mobilität reden, vergessen wir oft ein wesentliches Faktum, das all unseren Entwicklungen in den letzten Jahren zugrunde liegt, sei es im öffentlichen Verkehr, sei es bei der privaten Mobilität. Wir sprechen immer davon, dass die Mobilität wachse. Meistens finden wir das auch positiv. Das Problem ist allerdings: Wenn wir die Geschichte anschauen, sehen wir, dass die Mobilität nicht nach dem richtigen Massstab gewachsen ist. Ja, wir bewegen uns über längere Distanzen, ja, wir bewegen uns schneller, aber die Zeit, die wir im Durchschnitt täglich mit Pendeln verbringen, ist heute genau gleich lang wie vor zehn, vor zwanzig, vor dreissig Jahren. Das heisst, dass wir einfach mehr und schneller pendeln, aber mit dem gleichen Zeitaufwand. Ich denke, wenn wir von einer Perspektive einer Mobilitätspolitik sprechen wollen, wenn wir die Nebeneffekte, wie z. B. die Zersiedlung, die heute immer wieder unter den verschiedensten Aspekten kritisiert wird, auch betrachten, dann müssen wir ganz grundsätzlich ein Fragezeichen zum Ausbau der Mobilität setzen.

Hier haben wir erst einen Zwischenschritt. Ich finde, dass es ein richtiger und wichtiger Zwischenschritt ist, aber es kann nicht der Schluss unserer Mobilitätspolitik sein. Der Gegenvorschlag bedeutet endlich gleich lange Spiesse für Schiene und Strasse in dem Sinne, dass die Finanzierung auch für die Zukunft wirklich klar festgeschrieben wird. Ich bin froh, dass dieser Gegenvorschlag verbessert wurde. Das heisst aber gleichzeitig auch, dass wir die Finanzierung zukünftig sichern müssen. Das heisst auch, dass wir jetzt nicht sagen dürfen, dass die Verwendung der Gelder für die Strasse noch ausgebaut werden müsse. Unser Ziel müsste es, wenn schon, sein, den öffentlichen Verkehr auszubauen, um die Mobilität mit dem Auto rückbauen zu können – das ist eine wirklich grüne Perspektive. Auch unter dem Aspekt der Energiewende, auch unter dem Aspekt der Klimafrage haben wir in der schweizerischen Politik einen blinden Fleck: Alle sind sich einig, dass man im Gebäudebereich etwas machen muss – je schneller, desto besser, so scheint es mir manchmal fast. Das ist auch richtig, weil das einen langen Timelag hat. Aber Umstellungen im Mobilitätsbereich brauchen auch eine lange Zeit, bis sie wirklich ankommen. Wenn man heute im Ernst meint, man könne zwei Infrastrukturen, Schiene und Strasse, gleichzeitig mit Milliarden Franken ausbauen, dann muss ich einfach sagen, dass das umwelt- wie finanzpolitisch verantwortungslos ist.

Deshalb werde ich diesem Gegenvorschlag zustimmen, natürlich mit Freude auch der Initiative. Ich bin aber Teil jener Minderheit der Grünen, die sich im Bereich der Steuerabzüge noch ernsthaft überlegt, ob das, was der Bundesrat vorschlägt, wirklich das Richtige ist und ob das, was die Minderheit I (Candinas) vorschlägt – nämlich das Generalabonnement zweiter Klasse als Level –, wirklich das Richtige ist. Es scheint mir nur schon aus systematischen Gründen etwas problematisch zu sein, wenn die SBB dann in Bezug auf Steuertarife entscheiden. Ich habe da eine Tendenz, dem Antrag der Minderheit III (Grossen Jürg) zuzustimmen, denn ich weiss, dass die Kantone bei den Abzügen immer noch regionalspezifische Anliegen berücksichtigen können: Sie können dort, wo es regionalpolitisch angezeigt ist, weil der öffentliche Verkehr noch zu wenig ausgebaut ist, kantonale Abzüge gewähren. Im Grundsatz ist das «Geschenkli-Geben» mit Steuerabzügen für den einen, für den anderen oder für den dritten Zweck immer ein falscher Weg.

Birrer-Heimo Prisca (S, LU): Gestern und auch heute Morgen haben sich viele Votantinnen und Votanten zu Recht für einen gut ausgebauten, auch für künftige Entwicklungen gerüsteten öffentlichen Verkehr ausgesprochen, und sie unterstützen entweder die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und die Fabi-Vorlage oder zumindest die Fabi-Vorlage. Viele von uns tun dies auch aus persönlicher Erfahrung: Wir

nutzen die Bahn für den Arbeitsweg, für den Weg hier zur Session oder zu den Kommissionssitzungen und in der Freizeit. Auch wir kennen die Problematik der vollen Züge, die gravierendsten Engpässe, und wir wissen auch um allfällige Mängel im Angebot des öffentlichen Verkehrs unserer Regionen. Der Ständerat hat dem Rechnung getragen und die Vorlage entsprechend ergänzt. Deshalb erhält sie so viel Zustimmung, und ich hoffe sehr, dass der Nationalrat dieser Linie folgen wird, sowohl was den Ausbau der Bahninfrastruktur als auch was die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel anbelangt.

Mein Herz schlägt bei diesem Geschäft für einen gut ausgebauten und nachhaltig finanzierten öffentlichen Verkehr – im Speziellen auch für die Zentralschweiz. Ich vertrete hier auch ein äusserst wichtiges Projekt des öffentlichen Verkehrs für die Zentralschweiz, das ich in meiner Funktion als Mitglied des Ausschusses für den Tiefbahnhof Luzern kenne. Der Verkehrsknoten Luzern leidet unter grossen Kapazitätsengpässen, die sich in den kommenden Jahren noch verschärfen werden. Notwendige Angebotsverbesserungen sind wegen des Engpasses Gütschtunnel kaum mehr möglich. Gleichzeitig versucht die Agglomeration Luzern, ihre Verkehrsprobleme im Zentrum in den Griff zu bekommen, und sie will einen Teil des Busverkehrs auf die Bahn verlagern. Dazu braucht es aber einen Ausbau der Schienenkapazität mit einer neuen Linienführung, die unterirdisch in einen als Durchgangsbahnhof konzipierten Tiefbahnhof führt. Für dieses Projekt haben die Stimmberechtigten des Kantons Luzern mit einem überwältigenden Ja bereits einen Kredit für die Erarbeitung eines Vorprojektes gesprochen. Entsprechende Vorarbeiten sind getätigt worden. Der Ständerat hat erfreulicherweise die Projektierung des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofs Luzern in den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Wenn man aber die wichtige Funktion des Bahnknotens Luzern als Verkehrsdrehscheibe der Zentralschweiz und in der Nord-Süd-Verbindung anerkennt, so muss dieses Projekt eine höhere Priorisierung erfahren. Denn es geht nicht nur um die Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Raum Zentralschweiz, sondern auch um das Verlagerungsziel für den Güterverkehr, für das wir auf ausreichende Kapazität auf den verschiedenen Zubringerstrecken angewiesen sind.

Mit der Empfehlung, die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» anzunehmen, und mit der Zustimmung zur Fabi-Vorlage unterstützen Sie eine zukunftsweisende Entwicklung in verschiedenen Regionen unseres Landes, wie es auch die Städte-Allianz und viele weitere Organisationen tun. Stellen Sie also heute die Weichen richtig!

Buttet Yannick (CE, VS): Le financement des infrastructures de transport est l'un des défis les plus importants du XXI^e siècle pour notre pays. La mobilité des personnes et des marchandises est un élément indispensable au maintien du développement économique de la Suisse. Et cette mobilité doit être favorisée tant au niveau individuel que collectif, tant par la route que par le rail. Toute tentative d'opposer le rail à la route est néfaste aux deux. Cette opposition des moyens de transport, avec une course aux moyens alloués par la Confédération, ne permet pas de résoudre les vrais problèmes.

L'initiative «pour les transports publics» ne résout rien à la question globale du financement des infrastructures de transport, elle ne fait que de reporter le problème et veut assurer un développement de la route au détriment de la route. Cette position d'arrière-garde, tout comme celle qui vise à retirer tout transfert financier de la route au rail, est nuisible au maintien et au développement de nos infrastructures.

Afin de préparer l'avenir, le contre-projet du Conseil fédéral permettra de faire face à nos besoins en mobilité qui devraient encore croître dans les prochaines années. Nous devons toutefois rester vigilants et maintenir une solidarité confédérale forte dans le financement des infrastructures afin de ne pas pénaliser une nouvelle fois les régions dans lesquelles les infrastructures routières sont encore plus in-

dispensables et les transports publics moins performants. Chaque région de notre pays a droit à des infrastructures à la hauteur des besoins modernes.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous encourage à recommander le rejet de l'initiative dépassée de l'ATE et à soutenir, après une lecture critique, le contre-projet du Conseil fédéral.

Rösti Albert (V, BE): Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» will die zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer je zur Hälfte auf die Verkehrsträger Strassenverkehr und öffentlicher Verkehr aufteilen. Allerdings übernimmt sie unverändert die heute aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanzierten Aufgaben im kombinierten Verkehr und im Agglomerationsverkehr. Dadurch werden gemäss Botschaft des Bundesrates künftig gesamthaft ganze 65 Prozent der Mineralölsteuergelder für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs reserviert. Eine entsprechende Finanzierungslücke im Strassenverkehr wäre nicht zu vermeiden.

Die Initiative widerspricht damit in krasser Weise der bisherigen Verkehrspolitik. Der öffentliche Verkehr würde zulasten des motorisierten Individualverkehrs begünstigt. Die Verkehrsträger würden nicht mehr wesensgerecht gefördert. Der ländliche Raum, insbesondere Regionen mit weniger dichtem öffentlichem Verkehr, würden benachteiligt, und vor allem dem Grundsatz der Verursacherfinanzierung würde beim öffentlichen Verkehr nicht Rechnung getragen. Damit würde das Ziel, auf eine klima- und umweltfreundliche Mobilität hinzuwirken, verfehlt. Die Initiative hätte aufgrund der fehlenden Mittel entsprechend gravierende Auswirkungen auf Funktionalität, Verfügbarkeit und Sicherheit der übrigen Strassen.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs würde zudem in Abhängigkeit von Abgaben auf fossilen Energieträgern gestellt. Dies steht in Widerspruch zur Zielsetzung, neue Antriebssysteme und auch neue Fahrzeuge mit reduziertem Treibstoffverbrauch zu fördern; ich verweise dazu auch auf die Energiestrategie 2050. Die Finanzierung wäre damit insbesondere nicht nachhaltig gelöst, und letztlich erhielten die Kantone nur noch die Hälfte der bisherigen Beiträge für die Strassen.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» ab. Ich bitte Sie, die Initiative zu Ablehnung zu empfehlen. Ein Ausspielen der Schiene gegen die Strasse löst die Probleme des insgesamt zunehmenden Verkehrsaufkommens, das eben gerade den Ausbau aller Verkehrsträger erfordert, in keiner Weise.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Depuis la mise en oeuvre des grands projets ferroviaires de ces dernières décennies, la population suisse utilise toujours plus les transports publics. Ces derniers sont devenus indispensables à notre quotidien. Mais avec un attrait toujours plus grand et une forte croissance de la demande, les coûts d'exploitation et de maintenance ont pris l'ascenseur. Aussi, actuellement, les ressources disponibles ne suffisent plus ni à l'entretien, ni au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Les limites de capacité sont bientôt atteintes. Si nous voulons que les transports publics soient toujours attractifs pour la population, des changements doivent intervenir afin de répondre aux diverses attentes.

L'initiative populaire «pour les transports publics» a le mérite de prendre le taureau par les cornes et de faire des propositions concrètes. Avec un accroissement de l'offre en transports publics, pour autant qu'ils soient adaptés, ils seront d'autant plus utilisés. Mais pour influencer les transports, il faut impérativement intervenir au niveau des infrastructures, et pour cela des investissements sont indispensables. Ils sont déterminants à moyen et long terme afin de rendre possible un développement de la capacité.

Les initiants estiment que la réorganisation des priorités en matière d'infrastructures est décisive pour améliorer la situation à long terme – à juste titre. C'est pourquoi l'initiative propose d'inscrire dans la Constitution le principe de l'encoura-

gement des transports publics – une lacune qui sera comblée – ainsi que la modification de la répartition des recettes de l'imposition des huiles minérales, qui seraient partagées à parts égales en faveur de la route et du rail. Avec cette proposition, le financement des infrastructures de transports publics sera renforcé afin de garantir la réalisation de nombreux projets nécessaires. L'objectif de financement sûr, contenu dans l'initiative, est approuvé par le Conseil fédéral qui, par contre, rejette la méthode présentée. Cette initiative a le mérite d'avoir dirigé le Conseil fédéral sur la bonne voie. En effet, en créant un fonds d'infrastructure ferroviaire, le gouvernement assure le financement à long terme de l'exploitation, du maintien et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires.

Le contre-projet est encore mieux que l'initiative puisqu'il revoit complètement le système de financement. Il prévoit également un programme de développement stratégique sur la durée et propose une première étape d'aménagement concrète. Cette dernière ne va pas permettre de réaliser tous les grands projets du pays, mais elle profite à toutes les régions de notre pays.

Le financement proposé par le Conseil fédéral est équilibré puisqu'il tient compte également de sources de financement supplémentaires indispensables pour les investissements et le développement à long terme. Ce projet est nécessaire afin de garantir à long terme l'exploitation de nos infrastructures et maintenir des offres attractives et performantes pour tout le pays.

Je vous invite donc à soutenir massivement le contre-projet.

Bugnon André (V, VD): Dans le domaine politique, il est logique qu'une idéologie et des objectifs politiques soient définis par les groupes politiques de façon à permettre l'atteinte de résultats correspondant aux attentes de leurs électrices et électeurs.

En matière de maîtrise financière, j'ai toujours défendu une gestion rigoureuse des deniers publics permettant ainsi à notre Etat fédéral de maintenir un niveau d'endettement acceptable en comparaison internationale.

Ainsi, le Conseil fédéral ne fait que son devoir lorsqu'il propose un montant de 3,5 milliards de francs pour le développement des infrastructures ferroviaires. Il respecte ainsi les règles qui régissent notre système de gestion financière permettant d'éviter un surendettement. Toutefois, quelles que soient les lignes politiques d'un parti ou les règles en vigueur, elles ne doivent pas être appliquées de manière dogmatique. Il y a en effet certaines circonstances où les intérêts du pays et de sa population impliquent que nous devons dépasser ces barrages sous peine de devoir en payer les conséquences plus tard, que ce soit sur le plan financier, social ou environnemental.

Sur la question des investissements ferroviaires, il m'apparaît que, si nous ne faisons pas l'effort maintenant d'adapter nos infrastructures aux besoins de la population, nous le repayerons plus tard. Car trop, c'est trop. Il y a trop longtemps que les autorités de notre pays ont fait des promesses en matière de développement ferroviaire sans que celles-ci aient été entièrement réalisées. Lors de la votation sur Rail 2000, il y a 25 ans maintenant, le peuple suisse a accepté le projet présenté parce que toutes les régions du pays étaient concernées; or combien de ces projets n'ont pas été réalisés faute de moyens financiers, ceux-ci ayant été épuisés notamment par la réalisation de la NLFA?

Les investissements ferroviaires ont pris trop de retard et si nous ne faisons pas un effort de rattrapage, nous irons alors tranquillement vers un chaos en matière de déplacements. En effet, au vu de la croissance de la population dans notre pays, il est pratiquement certain que d'ici quelques années tant le réseau ferroviaire que le réseau routier seront à saturation totale faute d'adaptation. Cela se traduira par des encombrements dans les gares et sur les routes, générant ainsi pollution, colère et incompréhension.

Il faut bien sûr veiller à l'équilibre de traitement entre les divers moyens de transport utilisés par notre population, à savoir le domaine ferroviaire et le domaine routier. Les minori-

tés présentées dans les dépliants 2 à 5 soulèvent d'ailleurs la question de cet équilibre: j'invite le Conseil fédéral à créer le plus vite possible un fonds d'infrastructure routière basé sur le même système de financement que le fonds d'infrastructure ferroviaire qui va être créé. Les deux systèmes de transport utilisés par les Suisses ne doivent pas être opposés mais doivent être totalement complémentaires car nous avons besoin des deux systèmes, et encore plus dans les années à venir.

Le dépliant 4 du projet d'arrêté détaille les étapes d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Nous voyons bien que toutes les régions du pays sont concernées par ces développements, que ceux-ci sont nécessaires et qu'il est nécessaire de les réaliser dans les plus brefs délais.

C'est pourquoi je vous invite à recommander au peuple de rejeter l'initiative «pour les transports publics», qui n'est pas équilibrée en matière de développement des réseaux du rail et de la route, et d'accepter le contre-projet. Je vous remercie également d'accepter le crédit de 6,4 milliards de francs présenté par le Conseil des Etats et de prendre les décisions adéquates concernant le financement de ces investissements. Ainsi nous pourrions rattraper le retard en matière de développement ferroviaire, ce qui permettra à notre population de maintenir la confiance qu'elle place actuellement dans l'utilisation des transports publics.

Candinas Martin (CE, GR): Die VCS-Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» hat ihren Dienst getan. Sie gab den Anstoss für einen ausgewogenen und guten Gegenentwurf für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Somit kann man sagen: eine schlechte Initiative mit positiver Wirkung. Der Gegenentwurf wird Volk und Ständen vor Abstimmung unterbreitet – unabhängig von der Initiative. Der Gegenentwurf des Bundesrates wurde vom Ständerat sinnvoll erweitert. Es wurden nicht nur zusätzliche Projekte in die Vorlage aufgenommen, was eine regional ausgewogene Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums ermöglicht, sondern gleichzeitig wurde auch die entsprechende Finanzierung gesichert. Sehr zu begrüssen ist, dass der Gegenentwurf, im Gegensatz zur Initiative, nicht Schiene gegen Strasse ausspielt, sondern langfristig für zusätzliche Mittel für das Schienennetz sorgt. Der öffentliche Verkehr findet nämlich nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse statt. Somit gilt es zu hoffen, dass die Initiative nach der Beratung des Gegenentwurfes zurückgezogen wird, damit man gemeinsam für eine gute Vorlage kämpfen kann.

Mit dem vorgesehenen Ausbausritt kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll erweitert werden. Das heutige Schienennetz kann die künftige Mobilität nicht bewältigen. Bis 2030 muss mit einem Wachstum von 45 Prozent beim Personenverkehr und von 85 Prozent beim Güterverkehr auf der Schiene gerechnet werden. Dieses Mobilitätsbedürfnis ist Anlass genug, heute zu handeln.

Über den Bahninfrastrukturfonds werden nebst dem Ausbau auch der Betrieb und der Unterhalt des Schienennetzes finanziert. Dies ermöglicht eine zuverlässige und planbare Entwicklung, und zwar für den Bund, die Kantone, die Transportunternehmen und insbesondere auch für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Wichtig ist, dass der Bahninfrastrukturfonds und seine Finanzierungsquellen unbefristet ausgestaltet werden, natürlich mit Ausnahme des Neat-Viertels. Die Realisation von Infrastrukturen, unabhängig davon, ob für Schiene oder für Strasse, dauert nicht selten Jahrzehnte. Insofern sind für die Finanzierung Langfristigkeit und Investitionssicherheit Pflicht. Wird der Bahninfrastrukturfonds nun befristet, sind die weiteren Projekte, welche für den zweiten Ausbausritt oder später vorgesehen sind, wiederum in der Schwebe.

Die Finanzierung ist ausgewogen: Alle, die von einem funktionierenden Infrastrukturnetz profitieren, zahlen ihren Anteil, sei es der Bund, seien es die Kantone, die Benutzer des öffentlichen Verkehrs oder die Pendler. Diese Vorlage darf somit mit Fug und Recht als Meilenstein für die Mobilität der Schweiz bezeichnet werden. Wir haben mit dem Gegenent-

wurf eine pragmatische und austarierte Lösung für das künftige Schienennetz gefunden.

Den Rückweisungsantrag der Minderheit Binder werde ich ablehnen. Eine Vorlage zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist aufgeleitet und wird bald in die Vernehmlassung gehen. Das ist wichtig, ich unterstütze dieses Vorhaben. Nichtsdestotrotz ist eine Koppelung der beiden Vorhaben falsch.

Wie meine Partei, die CVP, werde ich die Initiative ablehnen und mich für den Gegenvorschlag engagieren.

Gysi Barbara (S, SG): Zuerst möchte ich meine Interessen offenlegen: Ich bin Kopräsidentin der Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz. Ich besitze kein Auto und benütze konsequent den öffentlichen Verkehr.

Ich unterstütze sowohl die VCS-Initiative als auch den direkten Gegenvorschlag in der erweiterten Variante gemäss Ständerat und KVF-NR. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Es ist wichtig, keine Abstriche an der uns vorliegenden Variante zu machen, denn die Fabi-Vorlage muss ausgewogen daherkommen und alle Regionen berücksichtigen. Der bundesrätliche Entwurf tut dies meines Erachtens zu wenig. Mit dieser Vorlage bauen wir «unsere Bahn» weiter und beseitigen Nadelöhre, wir schaffen neue Kapazitäten auf stark belasteten Strecken.

Als Vertreterin der Ostschweiz ist es mir wichtig, aufzuzeigen, dass wir unbedingt die erweiterte Fabi-Vorlage durchbringen müssen. Es ist wichtig, dass einige der Projekte aus der Ostschweiz, aber auch aus der Zentralschweiz rascher an die Hand genommen werden, als dies der Bundesrat vorsieht. Es geht auch darum, einige zusätzliche Projekte, die eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung darstellen, aufzunehmen. Für die Ostschweiz von zentraler Bedeutung ist eine rasche Realisierung des Brüttener Tunnels. Doch die Schweiz hört nicht in Winterthur auf. Darum müssen die Projekte im Linthgebiet – das Projekt Stadtbahn Obersee – und im Rheintal beschleunigt respektive neu aufgenommen werden. Seit vielen Jahren warten wir auf die Doppelspur und auf Beschleunigungen im Rheintal. Das Y-Projekt ist mehr als eine Vision, es ist eine notwendige Perspektive für den Osten unseres Landes, mit der Spange von Chur bis Romanshorn, mit der Anbindung Richtung Österreich und Deutschland. Für unsere Wirtschaft sind die Verbindungen über die Grenze von grosser Bedeutung und zeigen, dass das Rheintal als grenzüberschreitender Wirtschaftsraum mit grosser Innovationskraft Potenzial hat.

Wir müssen im öffentlichen Verkehr im grenznahen Raum gewisse Dinge neu denken und auch die Grenzen in den Köpfen respektive im Denken überwinden. Darum unterstütze ich auch das für den Nordosten, Norden und Nordwesten wichtige Projekt der Elektrifizierung der Hochrheinbahn; im HGV-Topf sind noch genügend Mittel vorhanden, um dieses Projekt zu finanzieren.

Als Finanzpolitikerin ist mir die Sicherstellung der Finanzierung ein wichtiges Anliegen. Es geht nicht darum, nur Zusatzwünsche zu bewilligen, sondern zuerst muss deren Finanzierung geklärt sein. Das ist hier der Fall und vertretbar. Die moderate Erhöhung der Mehrwertsteuer ist für Privathaushalte mit einem sehr guten Gegenwert verbunden, und auch die Beteiligung der Kantone ist richtig und wird von diesen mitgetragen. Uneinigkeit herrscht höchstens darüber, in welcher Form diese Beteiligung erfolgen soll.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäss dem Beschluss des Ständerates und dem Antrag der Kommissionsmehrheit gutzuheissen. Wir machen damit einen wichtigen Schritt für eine schweizweite Weiterentwicklung des Bahnausbaus.

Killer Hans (V, AG): Diese Initiative versucht, die Geldmittel, welche die Strassenbenützer unter verschiedenen Titeln leisten, in vermehrtem Masse dem öffentlichen Verkehr zukommen zu lassen. Ich möchte nicht auf den alten Grabenkrieg eingehen, welche Verkehrsart – der öffentliche Verkehr oder der Individualverkehr – die verursachten Kosten in welchem Umfang selber trägt. Der Individualverkehr erbringt hier klar die grösseren Anteile. Es kann festgestellt werden,

dass der öffentliche Verkehr seit Jahren in erheblichem Umfang unter Ausnützung des gesetzlichen Spielraums seine Ausbauprojekte und Systemverbesserungen mit Geldern der Automobilisten finanziert.

Unser Land und unsere Wirtschaft sind auf ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem angewiesen. Weder das eine noch das andere System kann auch nur annähernd die Mobilitätsbedürfnisse allein bewältigen. In beiden Systemen besteht Erneuerungs- und Ausbaubedarf, und bei beiden Systemen sind die Mittel knapp.

Wenn nun versucht wird, zusätzliche Ausbauwünsche des öffentlichen Verkehrs statt über höhere Benutzergebühren über grössere Anteile von den Abgaben der Automobilisten zu finanzieren, verbreitet das keine Freude bei den zahlenden Autofahrern. Jede Vergrösserung des Anteils zugunsten des öffentlichen Verkehrs führt zwangsläufig zu einer Reduktion der Mittel des Fonds für den Individualverkehr. Das ist angesichts der momentanen Entwicklung, wonach die Erträge wegen des Rückgangs des Treibstoffverbrauchs stagnieren und sehr berechnete Ausbauwünsche im Strassenbereich vorhanden sind, nicht akzeptabel.

Der öffentliche Verkehr hat dort seine unbestrittene Berechtigung, wo grosse Benutzerfrequenzen vorhanden sind. Er hat aber auch dort seine Grenzen, wo keine wirtschaftlich vertretbare minimale Kostendeckung vorhanden ist. Aus dieser Sicht sind Ausbauwünsche für den öffentlichen Verkehr jeweils kritisch zu prüfen und zu hinterfragen.

Bei der Beratung des Gegenvorschlages zu dieser Initiative sind im Geschäft Fabi die nötigen Ausbauwünsche beim öffentlichen Verkehr und die wünschbaren Ausbauten der Regionen aufgelistet und in einen nichtfinanzierten Kostenrahmen gepackt worden; darüber werden wir ja anschliessend noch beraten. Parallel dazu ist die Verwaltung aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses daran, auch für den Strassenverkehr eine adäquate Lösung aufzuzeigen. Diese Vorlagen zum Bedarf und zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen sollen für diesen Bereich die gleiche Übersicht ermöglichen, wie das beim Bahnverkehr nun erfolgt ist. Beide Bereiche haben für unsere Wirtschaft eine funktionierende Mobilität herzustellen. Stautunden sind wirtschaftliche Schäden, die es zu vermeiden gilt.

So einfach es ist, neue Projekte für verschiedene Regionen zu fordern, so schwierig ist es, diese zu finanzieren. Wir haben in den letzten Referaten ja Wünsche gehört. Dass dabei der Griff in die Kasse der Automobilisten versucht wird, ist aber nicht zu akzeptieren. Beide Verkehrsträger, der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr, haben ihre Beiträge angemessen aus Benutzerkreisen zu leisten. Mit dieser Darstellung wird klar, dass es nicht im Sinne eines funktionierenden gesamten Verkehrssystems sein kann, bei der Zuteilung die Mittel aus dem Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Die Initiative schiesst über das Ziel hinaus, und ich bitte Sie, dieses Volksbegehren klar abzulehnen und den Gegenvorschlag zu beraten.

Trede Aline (G, BE): Wir haben schon viel gehört, ich werde mich deshalb kurzhalten.

Das Ziel der Initiative und des Gegenvorschlages Fabi ist klar: Es ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, welche für die Zukunft gesichert werden muss. Die Pendlerströme haben jahrelang zugenommen, in jüngster Vergangenheit haben sie das erste Mal stagniert bzw. sogar ein bisschen abgenommen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist also vonnöten, vor allem solange die Strasse weiterausgebaut wird. Die vorherigen Voten haben gezeigt, dass wir uns nicht einig werden, welches System jetzt ausgebaut werden soll und welches wirklich mehr ausgebaut wird. Die Frage, ob wir uns in Zukunft zwei parallele Systeme leisten können und ob wir das auch wollen, stellt sich zu Recht. Aber heute geht es einmal mehr nur um ein System. Wir haben ja dank der Mithilfe der Bürgerlichen einen ersten Schritt für weniger Strassenbau erreicht, indem das Referendum zum Vignettenbeschluss zustande gekommen ist – vielen Dank! Wir wissen aus Erfahrung, dass wir

mit mehr Strassen auch mehr Verkehr generieren, was natürlich nicht in meinem und auch nicht im Sinne der Grünen ist.

Es zeigt sich mit dem Entscheid des Ständerates aber auch, dass die Kantone Fabi wollen und brauchen. Wir alle kennen die Situation in unseren Kantonen. Ich zum Beispiel lebe im Kanton Bern, und hier werden Projekte möglich wie zum Beispiel der Ausbau des Bahnhofs Bern, welcher auch Ihnen zugutekommen wird. Ich erwähne weiter den Ausbau des RBS-Bahnhofs oder auch der Linien zwischen den Agglomerationen und den Städten. Wir alle wissen, dass die Kantone all diese Projekte auch brauchen. Die Schweiz ist anscheinend momentan nicht bereit, auf das Pendeln zu verzichten, obwohl diese Diskussion eigentlich die wichtigste wäre. Wir haben momentan in Stosszeiten am Bahnhof Zürich vier Personen pro Quadratmeter, in Bombay sind es sechzehn, also das Vierfache. Das heisst, dass wir nach oben noch viel Luft haben, aber wir sollten uns doch einmal die Frage stellen, wie weit wir da noch gehen wollen.

Die Freiheit, dort zu wohnen, wo man will, dort zu arbeiten, wo man will, ist aber so gross, dass die Mobilität steigt. Diese Mobilität muss in unseren Augen so umweltfreundlich wie möglich gestaltet werden. Wir müssen versuchen, darauf hinzuwirken, dass diese Pendlerinnen und Pendler ein umweltfreundliches Verkehrsmittel brauchen.

Es ist mir aber auch klar, dass nicht alle auf ein Auto verzichten können, weil sie dieses beruflich brauchen. Die meisten jedoch arbeiten irgendwo mit einem Laptop und können gut am Morgen den Zug nehmen. So ist auch denen geholfen, die wirklich aufs Auto angewiesen sind und sonst auf der Strasse keine Ausweichmöglichkeiten haben und im Stau stecken bleiben.

Zum Schluss stelle ich fest, dass wir mit der Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» einen innovativen Vorschlag und mit Fabi einen gutschweizerischen Kompromiss haben, der für unsere gutschweizerische Eisenbahn genau richtig ist.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Kollegin Trede, Sie wissen sicher auch, dass sich mehr als 80 Prozent des Verkehrs in der Schweiz auf der Strasse abspielen – auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs. Vorhin hat man von Herrn Glättli und jetzt auch von Ihnen gehört, dass man die Mobilität mit dem Auto zurückbauen sollte. Sie haben Zürich und sogar Bombay mit den extremen Frequenzen erwähnt, die es dort geben soll.

Sind Sie sich eigentlich bewusst, dass im ländlichen Gebiet nicht jeder ein Tram oder eine S-Bahn vor der Türe hat, die alle paar Minuten abfährt?

Trede Aline (G, BE): Ich habe in meinem Votum gesagt, dass es mir bewusst ist, dass nicht alle auf ein Auto verzichten können. Ich bin aber auch der Meinung, dass es gerade auch diesen hilft, wenn wir den öffentlichen Verkehr ausbauen. Denn dann fahren weniger Leute auf der Strasse und behindern diejenigen weniger, die ihr Auto oder das Postauto auch wirklich brauchen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die Initiative des VCS hat einen Gegenvorschlag ermöglicht, der so viele Bedürfnisse befriedigt und so viele Wünsche erfüllt, dass es für Gegnerinnen und Gegner wohl nur sehr wenig Platz gibt – dem VCS sei Dank dafür!

Zum Schluss der Debatte ein paar grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrspolitik. Von einer guten Verkehrsinfrastruktur profitieren wir alle, und von einer guten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ganz besonders: als Nutzerin oder Nutzer, wenn wir in guten Zügen, Trams, Bussen mit dichten Fahrplänen zu bezahlbaren Preisen, verlässlich und sicher in vernünftiger Zeit dorthin gelangen, wo wir hinwollen oder hinmüssen; als Lastwagenchauffeuse oder Lastwagenchauffeur und als Autofahrerin oder Autofahrer, wenn all jene nicht auf der Strasse sind, die nicht unbedingt auf die Strasse müssen; als Arbeitgeber, wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pünktlich zur Arbeit kommen und keine Park-

plätze brauchen; als Steuerzahlerin oder Steuerzahler, indem wir in den öffentlichen Verkehr als ein effizientes Verkehrssystem investieren, das pro investierten Franken eine hohe Transportleistung ermöglicht; als Unternehmen, wenn wir am Bau oder Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur direkt oder indirekt beteiligt sind.

Eine gute Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs hält unser Land zusammen und ist Teil unserer Demokratie. Das ist nicht nur der Fall, weil die jeweiligen Ausbauschritte in den letzten Jahrzehnten mit grossen Mehrheiten vom Volk unterstützt wurden und damit bewiesen wird, dass eine direkte Demokratie sehr wohl in der Lage ist, über mehrere Generationen hinweg eine kohärente Politik zu entwickeln und umzusetzen; der öffentliche Verkehr hat auch einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung unseres Landes geleistet und die Schweiz erst zu dem gemacht, was sie heute ist: ein über verschiedene Kulturen und Sprachen eng verbundenes Land, das den Austausch pflegt und den Ausgleich anstrebt. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde von Pionieren mit Visionen gebaut, von Menschen, die an die Zukunft glaubten, die keine Erbsenzähler und Kleinkrämer waren, die oft jedoch auch nicht vor zu Recht warnenden Stimmen haltmachten. Das sage ich als Winterthurerin und damit als Vertreterin einer Stadt, die achtzig Jahre lang Schulden tilgen musste, weil sich die Stadtoberen von der Idee hatten verführen lassen, ihre Konkurrenzstadt Zürich mit einer eigenen Bahn zu umfahren.

Vor rund hundert Jahren wurden die vormals privaten Bahnen verstaatlicht. Die SBB, die Schweizerischen Bundesbahnen, entstanden. Es ist unvorstellbar, wo wir heute stehen würden, wenn die damaligen Freisinnigen diese Weitsicht nicht gehabt hätten. Es ist unvorstellbar, dass wir heute noch lauter kleinere und grössere Bahnunternehmen hätten, die um die Vorherrschaft auf den grossen Strecken kämpfen und die Versorgung der Randregionen vernachlässigen würden. Das hätte etwa gleich absurde Folgen wie die heutige Pseudokonkurrenz bei den Krankenkassen. Das ist der Kontext, in dem sich diese Initiative und die Fabi-Vorlage bewegen. Das ist der Kontext einer Erfolgsgeschichte. Die schweizerische Verkehrspolitik ist ein politischer Exportschlager. Alle beneiden uns darum, umso mehr, als unsere Verkehrspolitik auf den Pfeilern der Demokratie steht: Bahn 2000, Alpen-Initiative, Neat, LSV, FinöV, Anti-Avanti und nun Fabi. Man muss keine politische Prophetin sein, um zu erahnen, dass auch der Fabi-Match mit 26 zu 0 gewonnen werden wird.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nach dieser langen Eintretensdebatte bedanke ich mich zuerst einmal für die wohlwollende Aufnahme der Fabi-Vorlage und erlaube mir trotzdem noch ein paar Ergänzungen und Reaktionen auf Ihre Voten. Es hat mich gefreut, von allen zu hören, wie wichtig Infrastrukturen sind, Infrastrukturen in hoher Qualität, dass Infrastrukturen auch für den Wirtschaftsstandort Schweiz wichtig sind. Dazu gehört aber nicht nur die Bahninfrastruktur, dazu gehört auch die Strasseninfrastruktur. Der Handlungsbedarf heute ist zweifellos unbestritten; deshalb hat das Parlament schon 2009, also lange vor der VCS-Initiative, den Auftrag erteilt, weiter gehende Abklärungen zum künftigen Ausbau und zur Finanzierung der Bahninfrastruktur zu treffen.

Die heutige Finanzierung der Bahninfrastruktur ist sehr komplex, weil sie auf drei Gefässen beruht: auf dem allgemeinen Bundeshaushalt, auf dem FinöV-Fonds für die Grossanlagen und auf dem Infrastrukturfonds für die Projekte aus den Agglomerationsprogrammen. Neu ist deshalb in der Vorlage zentral ein Fonds vorgesehen, ein im Gegensatz zum befristeten FinöV-Fonds unbefristeter Fonds, der Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau aus einer Quelle ermöglichen wird. Wir stehen aber auch noch vor einer zweiten Herausforderung: Es gilt, auch die Frage des Finanzbedarfs zu lösen. Schon 2010 hat der Bundesrat publiziert, was an Mitteln für Unterhalt und Ausbau bis 2040 ansteht und von den Kantonen auch gewünscht wird. Wir haben gleichzeitig 2010 aus dem Netzaudit alleine bei den SBB erkannt, dass man in den vergangenen Jahren ausgebaut hat, dass der Unterhalt

finanzpolitisch aber leider nicht entsprechend nachgezogen worden ist. Allein für den Substanzerhalt und den Unterhalt fehlen jedes Jahr Mittel im Umfang von einer halben Milliarde Franken; auch dieses Problem muss gelöst werden. Es kommt hinzu, dass beim heutigen FinöV-Fonds die Rückzahlung des Darlehens vorgesehen ist, was alleine für die Verzinsung jährlich mit 600 Millionen Franken zu Buche schlägt; auch das ist ein ungelöstes Problem. Gestützt auf die bestehenden finanziellen Möglichkeiten, die heutigen und zusätzlichen Mittel, hat der Bundesrat den ersten Ausbauschnitt auf 3,5 Milliarden Franken beschränkt.

Die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» hat zweifellos ihre Verdienste. Ich staune aber schon ein bisschen über die Elogen. In Tat und Wahrheit finden Sie nicht sehr viel von dieser Initiative in der Fabi-Vorlage. Beim Hauptelement nämlich, bei der Finanzierung, hat die Konstruktion der Initiative einen Mangel, weil Mittel, die bisher für den Strassenverkehr zur Verfügung standen, einfach auf den Bahnverkehr umgelagert werden sollen. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zulasten des Strassenverkehrs würde massive Probleme nach sich ziehen. Die Initiantinnen und Initianten haben natürlich keine Lösung angeboten, sie haben nicht gesagt, wie man dann das Loch bei der Strasse stopfen möchte. Die Initiative verschiebt deshalb nur die Probleme von der Schiene auf die Strasse, und das ist ja wohl keine Lösung. Deshalb haben die Vernehmlassungsteilnehmer, die Kantone, der Bundesrat, der Ständerat und auch die vorberatende Kommission des Nationalrates die Initiative abgelehnt.

Es wurde gesagt, man wolle Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausspielen. Die Initiative macht genau das, indem sie der Schiene Mittel zufließen lässt, ohne bei der Strassenfinanzierung Hand für eine Lösung zu bieten. Das entspricht nicht dem Verständnis des Bundesrates, entspricht nicht einem Miteinander der wichtigen Infrastrukturen.

Die Mineralölsteuer ist zudem langfristig ein ungesichertes Finanzmittel. Wie Sie wissen, haben wir durch die geringeren Verbrauchszahlen des motorisierten Verkehrs rückläufige Einnahmen aus dieser Quelle. Fabi verfolgt deshalb primär zwei Ziele: erstens die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau durch eine langfristige, unbefristete Quelle, den Bahninfrastrukturfonds; zweitens eben auch, dass wir für die weiteren Ausbauschnitte der Schieneninfrastruktur ein schrittweises Vorgehen mit dem Step beschliessen, wo dann das Parlament auch immer wieder tranchenweise Mittel für die nächsten Infrastrukturprojekte der Kantone freigeben kann.

Der unbefristete Bahninfrastrukturfonds ist tatsächlich ein exzellentes Instrument, um künftig eben auch den Unterhalt gemäss den Investitionen im Ausbau sorgfältig anpassen zu können. Für den Ausbau sind pro Ausbauschnitt jeweils Bundesbeschlüsse und entsprechende Verpflichtungskredite vorgesehen. Mit den einzelnen Eisenbahnunternehmen werden bereits heute Leistungsvereinbarungen festgelegt. Der erste Ausbauschnitt, der Ausbauschnitt 2025, ist Teil dieser Vorlage, dieser Diskussion. Insofern beinhaltet dieser Bahninfrastrukturfonds neue, bessere Funktionsweisen im Vergleich zum heutigen FinöV-Fonds.

Der Bundesrat hat nach der Vernehmlassung etwelche Korrekturen an der Vorlage vorgenommen. Erstens haben wir den Bundesanteil an der Finanzierung der Bahninfrastruktur um jährlich 100 Millionen Franken erhöht. Zweitens haben wir die Mitfinanzierung mit Strassenmitteln zeitlich begrenzt, indem die Gelder aus der Mineralölsteuer, die heute in den FinöV-Fonds fließen, nicht unbefristet dem Bahninfrastrukturfonds zufließen, sondern eben nur so lange, wie die FinöV-Bevorschussung nicht zurückbezahlt ist; das wird voraussichtlich im Jahr 2030 enden. Drittens wird der steuerliche Fahrkostenabzug weniger stark beschnitten, als wir das in der Vernehmlassung noch vorgesehen haben, indem wir jetzt einen Maximalbetrag von 3000 Franken vorschlagen. Vierte Korrektur: Wir sind den Kantonen entgegengekommen, indem wir ihren Beitrag von 300 auf 200 Millionen Franken reduziert haben.

Es ist gefordert worden – diese Forderung ist auch Bestandteil des Rückweisungsantrages der Minderheit Binder –, dass man die ganze Vorlage mit der Finanzierung des Strassenverkehrs abstimmt. Ich habe fast in jeder Session darüber gesprochen, und ich wiederhole es an dieser Stelle gerne noch einmal: Es ist vom Bundesrat im Januar beschlossen worden, dass wir für die komplexe Finanzierung der Strasse auch einen Fonds vorschlagen werden, mit dem die Finanzierung von Unterhalt, Betrieb, Ausbau und Engpassbeseitigung aus einer Quelle vorgesehen wird. Diese Frage ist durch den Bundesrat bereits behandelt worden. Sie können darauf vertrauen, dass auch die Vernehmlassungsvorlage einen solchen Fonds vorsehen wird. Über die Finanzierungsquellen werden wir noch vor den Sommerferien beschliessen, und nach den Sommerferien werden Sie die Vernehmlassungsvorlage sichten können.

Mit dem üblichen Ablauf bei der Beratung heisst das: Das Parlament dürfte sich ab der zweiten Hälfte des Jahres 2014 mit der Strassenfinanzierung beschäftigen. Wenn Sie so lange zuwarten wollen, heisst das natürlich auch, dass viele Projekte, die im Programm Step 1 vorgesehen sind, nicht vorangetrieben werden können und auf der Strecke bleiben. Das ist nicht zielführend. Ich erkenne keinen Vorteil, wenn Sie diese Vorlage mit der Botschaft zur Strassenfinanzierung zu beraten haben, denn das dürfte im Parlament erneut anderthalb bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Sie würden die Umsetzung der Bahnvorlage also noch einmal verschieben. Das macht schlichtweg keinen Sinn, zumal wir uns Ende 2016 der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und dem Ende des FinöV-Fonds nähern. Deshalb bitte ich Sie, die Diskussion jetzt nicht einfach auf die lange Bank zu schieben. Ich kann Ihnen hier und heute nochmals versichern, dass der Bundesrat für die Strasse eine sehr homogene und sehr ähnliche Finanzierungsstruktur wie bei der Bahn vorschlagen wird. Das haben wir mehrmals versprochen, und daran werden wir uns halten.

Ich bitte Sie deshalb, von einer Rückweisung abzusehen.

Die Fabi-Vorlage ist ausgewogen, weil sie, im Gegensatz zur VCS-Initiative, den öffentlichen Verkehr und die Strasse nicht gegeneinander ausspielt, sondern auch Strassengelder, eben diesen Neat-Viertel, wieder an die Strasse zurückfliessen lässt. Sie ist ausgewogen, weil sie auch die unterschiedlichen Situationen von Stadt und Land berücksichtigt. Es ist so, dass fast 35 Prozent unserer Bevölkerung nicht in Städten und Agglomerationen, sondern im ländlichen Raum leben. Da ist die Möglichkeit, schnell zum öffentlichen Verkehr zu kommen, eingeschränkt. Deshalb ist es falsch, wenn einige von Ihnen immer die autofreie Schweiz propagieren, wenn einige von Ihnen den ländlichen Raum bestrafen und verändern wollen. Er hat nun einmal andere Möglichkeiten und Voraussetzungen als Städte und Agglomerationen, die enorm gut erschlossen sind. Ich glaube, dass wir die Solidarität zwischen Stadt und Land nicht durch eine einseitige Verkehrspolitik aufs Spiel setzen sollten.

Es kommt hinzu, dass nach wie vor der Modal Split zu berücksichtigen ist: Bis heute liegt der Anteil der Strasse zwischen 78 und 80 Prozent und jener des öffentlichen Verkehrs eben nur bei 20 bis 22 Prozent. Beim Güterverkehr haben wir deutlich bessere Resultate, indem beim alpenquerenden Güterverkehr 61 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden; beim gesamten Güterverkehr kommt die Schiene immerhin auf 40 Prozent. Das sind Realitäten, die man zu berücksichtigen hat, wenn man eine Gesamtverkehrspolitik für alle Interessenlagen, für alle Regionen und für das tatsächliche Verhalten punkto Mobilität zimmern will. Herr Binder hat gesagt, dass beim öffentlichen Verkehr und bei der Strasse mit völlig unterschiedlichen Ellen gemessen werde. Hier muss ich Sie korrigieren: Bei der Strasse werden die Kosten, wie jemand korrekt gesagt hat, zu je einem Drittel von Bund, Kantonen und Gemeinden getragen. Insofern ist es eben falsch zu behaupten, dass die Strasse eine Milchkuh sei oder dass ihr wesentliche Mittel entzogen würden. Bei der Strasse müssen Sie eben alle drei Staatsebenen berücksichtigen, um den Finanzierungsschlüssel korrekt wiederzugeben.

Beim öffentlichen Verkehr ist es anders: Hier finanziert der Bund praktisch zwei Drittel aller Ausgaben; das wurde mit dem NFA verstärkt. Die Kantone und Gemeinden haben nur etwa einen Drittel der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Recht hat aber wiederum die rechte Seite, wenn sie auf den Kostendeckungsgrad hinweist: Es ist so, dass wir beim öffentlichen Verkehr mit einem Kostendeckungsgrad von rund 50 Prozent eine Quersubventionierung haben. Ohne die Mittel der Strasse, ohne Steuermittel der Allgemeinheit könnten wir nicht derart günstige Situationen und Leistungen offerieren. Das muss auch immer wieder gesagt werden.

Erlauben Sie mir zum Schluss einen Hinweis auf die Erhöhung der Mittel für den ersten Ausbauschritt auf 6,4 Milliarden Franken, wie sie der Ständerat beschlossen hat und Ihre vorberatende Kommission beantragt: Der Bundesrat setzt sich dem nicht entgegen, weil man mit einer Erhöhung der Mehrwertsteuer korrekterweise auch die Finanzierung dafür gefunden hat. Insofern ist das Anliegen des Bundesrates, nicht nur Plafonds zu erhöhen, sondern dann auch die Finanzierung sicherzustellen, durch diese Vorlage gewährleistet. Es ist für mich auch verständlich, dass jeder Kanton sich hier im ersten Ausbauschritt und in den vorgesehenen Planungen für den zweiten Ausbauschritt besser wiederfindet. Jede Region hat ihre legitimen Bedürfnisse, es ist eine Frage der Priorisierung.

Aber – jetzt kommt mein Aber – ich möchte hier zuhänden des Amtlichen Bulletins Folgendes sagen, weil ich ziemlich sicher bin, dass wir in ein paar Jahren dann die Folgen dieser Ausbauschritte wieder diskutieren werden: Der erste Ausbauschritt mit 6,4 Milliarden Franken, mit der höheren Finanzierung, und der zweite Ausbauschritt, der damit auf 8 bis 10 Milliarden anwachsen wird, sind sehr sinnvoll, aber das wird massiv höhere Investitionen ins Rollmaterial und massiv höhere Betriebskosten für die Bahnunternehmen zur Folge haben. Das wiederum wird sich auf die Preise für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs niederschlagen.

Ich erwarte deshalb auch, dass Sie dann hinstehen, dass Sie der Bevölkerung sagen: «Ja, wir offerieren nochmals bessere Leistungen, ja, das Netz wird nochmals dichter: Wir haben überall mindestens den Halbstundentakt, an vielen Orten den Viertelstundentakt. Dafür stehen wir ein, das ist Service public – aber das wird am Schluss für den Bahnkunden einen Preis haben!» Wenn also die Bahnunternehmen – es ist ja dann nicht der Bundesrat – aufgrund der jetzt natürlich steigenden Investitionen auch die Preise für ihre Abos werden aufschlagen müssen, dann werden Sie im Parlament auch konsequent sein müssen und sich nicht in Empörung üben dürfen, was es für eine Frechheit sei, dass die Bahnpreise gestiegen seien. Das möchte ich hier und heute zuhänden des Amtlichen Bulletins klarstellen, weil ich mir noch nicht so sicher bin, ob dann alle bis am Schluss diese Euphorie weitertragen werden. Erlauben Sie mir, das zu sagen, weil es auch Verantwortung ist, dass man nicht nur investiert, sondern dann eben auch dazu steht, dass der Betrieb nicht gratis ist: Jemand bezahlt das. Wir leisten Beiträge in die Infrastruktur, aber es gibt immer auch den Nutzer, den Pendler, der hier auch Folgen zu tragen hat.

Die Vorlage ist wichtig. Wir sind überzeugt, dass sie für die Schweiz nochmals einen Schub bringen wird, für die Struktur des öffentlichen Verkehrs, für Angebote, um die zunehmende Mobilität bewältigen zu können. Wir hoffen aber auch, dass die Mobilität in der Freizeit, deren Anteil bei bald 50 Prozent liegt, nicht noch mehr zunimmt. Sonst führt dies zu einem Teufelskreis, und wir werden in ein paar Jahren erneut vor Engpässen stehen.

Ich bedanke mich auch sehr bei den Kantonen, die konstruktiv bei der Erarbeitung der Vorlage mitgeholfen haben, und bei den Kommissionen, die sich der Thematik fundiert angenommen haben.

Ich bitte Sie daher, einzutreten und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Büchel Roland Rino (V, SG): Frau Bundesrätin, Sie haben bei Ihren Ausführungen zur Strassenfinanzierung zu Recht gesagt, dass man alle drei Staatsebenen berücksichtigen sollte. Sie wissen sicher, dass selbst dann die Strasse über eine Milliarde Franken über der Kostendeckung liegt. Ist das so?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Über alle drei Ebenen gerechnet? – Nein, das stimmt so nicht, denn Sie haben natürlich immer auch Unterhaltsleistungen, die vor allem die Kantone über die allgemeinen Steuermittel und nicht über die Erträge der Mineralölsteuer finanzieren. Beim Bund ist es sicher so, weil 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Wenn Sie das auch berücksichtigt würden, dann sähen Sie, dass es so ist.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Herr Binder möchte zum Rückweisungsantrag seiner Minderheit eine Erklärung abgeben.

Binder Max (V, ZH): Ich könnte sagen: Die Frau Bundesrätin hat erfüllt. Sie hat uns davon überzeugen können, dass ein analoger – das ist für uns wichtig – Vorschlag für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur derzeit schon recht weit gediehen ist. Wir sehen ein, dass diese Vorlagen zeitlich nicht mehr zusammenzulegen sind. Wir werden die Vernehmlassungsvorlage allerdings an dieser Aussage messen.

Ich ziehe deshalb den Rückweisungsantrag meiner Minderheit zurück, denn ich stelle nicht gerne chancenlose Anträge.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben mit grosser Genugtuung davon Kenntnis genommen, dass der Tenor gegenüber der gesamten Vorlage hier im Saal offensichtlich sehr positiv ist, je nachdem mit verschiedener Akzentsetzung. Grundsätzlich ist es doch ein breitverankertes Wissen, dass der unideologische Verkehrsteilnehmer, die unideologische Verkehrsteilnehmerin in der Regel Benutzer oder Nutzerin aller Verkehrsmittel ist. Ausnahmen, wo möglicherweise das eine oder andere Verkehrsmittel kaum oder nie benützt wird, bestehen auf der einen Seite des Spektrums sicher in gewissen ländlichen Gegenden unseres Landes und auf der anderen Seite in städtischen Zentren. Aber der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr – die sogenannte Human Powered Mobility –, all das wird im Alltag doch abwechslungsweise dann benützt, wenn es einem am meisten dient. Eine praktische Verkehrsanwendung erfordert auch eine pragmatische Verkehrspolitik.

Vom Rückzug des Rückweisungsantrages haben wir Kenntnis genommen. Allerdings waren doch die meisten von Herrn Binder genannten Kriterien bereits in der Kommission bekannt – aber umso besser, wenn wir jetzt nicht mehr darüber abzustimmen haben.

Die VCS-Initiative ist tatsächlich von sehr vielen Seiten sehr gerühmt worden. Ihr ist zuzubilligen, dass sie die Diskussion über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Gegenvorschlages des Bundesrates, ergänzt vom Ständerat und von unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, bewirkt hat. Das VCS-Finanzierungskonzept hingegen ist sehr einseitig. Davon hat der Gegenvorschlag nichts übernommen. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass dieses Finanzierungskonzept für unsere Verkehrsfinanzierungsstruktur schlecht wäre. Es würde nämlich 61 statt 23 Prozent der zweckgebundenen Strassengelder in den öffentlichen Verkehr fliessen lassen. Wir werden über diese Thematik ja noch weiter zu diskutieren und irgendwann auch zu entscheiden haben. Die Milchkuh-Initiative ist lanciert worden, und sie wird zweifellos auch in unserem Rat landen. Auch im Zusammenhang mit der Autobahnvignette wird die Finanzierung des Strassenverkehrs ein Thema bilden, das hier und vor dem Volk diskutiert und über das entschieden werden muss.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass auch eine Gewichtung der Mehrwertsteuererhöhung vorgenommen worden ist, auch von den bürgerlichen Fraktionen. Es ist aus unserer Sicht richtig gesagt worden, dass die Auswirkungen auf die Kaufkraft minimal sein werden, wenn auch Steuererhöhungen irgendwelchen Ausmasses an sich natürlich sehr unerfreulich sind. Es gilt aber doch zu unterscheiden zwischen Steuererhöhungen, die volkswirtschaftlich negative Auswirkungen haben können, und dieser wirklich marginalen Erhöhung.

Dann sind im Zusammenhang mit der Fabi-Vorlage auch andere Sachpolitiken ins Spiel geführt worden. Frau Kiener Nellen hat die Frage der Steuerhinterziehung angetönt; andere wiederum haben die energiepolitische Seite der Fabi-Vorlage betont, und Frau Fehr hat eine Verbindung zur Krankenversicherungsinitiative gemacht. Glücklicherweise ist aber bis dato kein Antrag gestellt worden, eine dieser Sachpolitiken auch noch in die Übergangsbestimmungen zur Fabi-Vorlage hineinzunehmen und das Diskussionspektrum in diesem Sinne auszuweiten.

Selbstverständlich war auch in unserer Kommission die langfristige Finanzierung ein Thema. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass irgendwann auch die Tarife zur Diskussion stehen werden. Es gibt sehr unterschiedliche Meinungen darüber, inwieweit die Nachfrage im Verhältnis zur Tarifgestaltung elastisch ist. Wahrscheinlich ist es eben so, dass die Auswirkungen von allfälligen Tarifierhöhungen sehr unterschiedlich ausfallen werden, je nachdem, ob es sich um den Agglomerationsverkehr oder um den Freizeit- oder den touristischen Verkehr handelt. Das ist aber ein Thema, das heute nicht zur Diskussion steht; darüber gibt es nichts zu entscheiden.

Wir bitten Sie also, der Kommission zu folgen und auf das Geschäft einzutreten, wo doch Eintreten völlig unbestritten ist. Ich danke Ihnen im Namen der KVF für die positive Aufnahme.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir kommen nun zur Detailberatung der verschiedenen Vorlagen. Wie wir es bereits bei anderen umfangreichen Geschäften getan haben, führen wir auch diese Detailberatung in Blöcken. Dazu wurde Ihnen eine Übersicht verteilt. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die Blöcke thematisch gegliedert sind. In den Blöcken werden inhaltlich zusammengehörende Artikel aus den verschiedenen Vorlagen gemeinsam behandelt.

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)

2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Rückweisungsantrag der Minderheit Binder, der sich auf die Vorlagen 2 bis 5 bezog, wurde zurückgezogen.

Detailberatung – Discussion par article

Block 1 – Bloc 1

Finanzierung

(Entwurf 3 Ziff. II Ziff. 1, 2; Entwurf 2 Art. 87a Abs. 2 Bst. c, Art. 196 Ziff. 3, 14)

Financement

(Projet 3 ch. II ch. 1, 2; projet 2 art. 87a al. 2 let. c, art. 196 ch. 3, 14)

Candinas Martin (CE, GR): Der Pendlerabzug bewegt die Gemüter! Die Meinungen könnten nicht weiter auseinandergehen. Genau aus diesem Grund plädiere ich mit meinem Minderheitsantrag für einen vernünftigen Kompromiss. Ich bin für eine Lösung, die eine gewisse Logik hat und auch ausserhalb dieses Saales verstanden wird. Der maximale Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer soll den Kosten eines Generalabonnements zweiter Klasse entsprechen. Folgende Gründe sprechen dafür:

1. Der Höchstbetrag von 3000 Franken für Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer ist ein zufällig gewählter Betrag. Zuerst wurde festgelegt, wie viel Geld durch diese Massnahme in die Fabi-Vorlage fliessen soll, und danach wurde der Höchstbetrag festgelegt. Damit werden die Pendler zwar unabhängig vom benutzten Verkehrsträger gleichgestellt, die Limitierung auf einen Betrag von 3000 Franken ist aber nur schwer verständlich und nachvollziehbar. Wenn wir schon den Fahrkostenabzug begrenzen, soll das Volk unsere Beweggründe verstehen. Ich kann zwar mit einer Beschränkung des Fahrkostenabzugs leben, auch wenn mir dies sehr schwer fällt. Wir haben im Berggebiet andere Gründe für das Pendeln als im Unterland. Die vorgeschlagene Lösung scheint mir nicht optimal zu sein.

2. Wird der Höchstbetrag auf der Höhe der Kosten für ein Generalabonnement zweiter Klasse festgelegt, beträgt er aktuell 3550 Franken. Von diesem höheren Betrag profitieren Pendler des öffentlichen Verkehrs und Autopendler gleichermaßen. Es ist falsch, wenn man so tut, als würden nur die Pendler, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, davon profitieren.

3. Mit meinem Minderheitsantrag geben wir nicht alle Macht den SBB, welche die Tarife für das Generalabonnement zweiter Klasse festlegen. In der Antwort vom 6. März 2013 auf das Postulat Bieri 10.3713, «Grundlagen der Preisdifferenzierung im öffentlichen Verkehr», bringt der Bundesrat zum Ausdruck, dass er – trotz der Tarifautonomie der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs – in unterschiedlichen Rollen direkt oder indirekt die Tarifgestaltung im Personenverkehr beeinflusst.

4. Der durchschnittliche Pendlerabzug der Autofahrer beträgt 3100 Franken. Mit meinem Minderheitsantrag setzen wir den Maximalbetrag höher fest. Dies macht sicher Sinn und zeigt, dass das Pendeln heute für viele Menschen in diesem Land gewollt oder ungewollt eine Realität darstellt.

5. Mit meinem Minderheitsantrag müssten eigentlich alle gut leben können, vielleicht mit Ausnahme der Grünliberalen, die sämtliche Mobilität verurteilen. Mit meinem Antrag schaffen wir einen gewissen Anreiz, wenn möglich mit dem öffentlichen Verkehr zu pendeln, da dann alle Kosten abgezogen werden können. Nicht zuletzt darum hatte ich zumindest in der Kommission auch die Unterstützung der Grünen und von Teilen der SP. Für jene, die den unbeschränkten Fahrkosten-

abzug weiterhin wollen, müsste mein Minderheitsantrag das kleinere Übel sein als der Entwurf des Bundesrates.

Machen wir eine verständliche Politik für das Volk. In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Quadri Lorenzo (V, TI): Bei diesem Minderheitsantrag geht es um den sogenannten Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer. Mit Fabi will man diesen Pendlerabzug bei 3000 Franken plafonieren. Damit will man die Einnahmen der direkten Bundessteuer um rund 200 Millionen Franken erhöhen und diese zusätzlichen Mittel in den Bahninfrastrukturfonds einfliessen lassen. Das ist meines Erachtens unangebracht. Eine starke Minderheit der Kommission ist gegen diese Plafonierung. Diese Massnahme würde einmal mehr die Autopendler belasten, was angesichts der bereits bestehenden Zweckentfremdung der Strassengelder und aufgrund der Tatsache, dass der Strassenverkehr bereits heute seine Kosten deckt, klar abzulehnen ist.

Die Finanzierung des Bahnausbaus über die Begrenzung des Pendlerabzuges ist eine indirekte Querfinanzierung von der Strasse auf die Schiene, und das wird langsam zu viel. Die Folge ist, dass Volksinitiativen wie die Milchkuh-Initiative lanciert werden – ich hoffe, mit Erfolg. Wer die Bahn benützt, soll für den Ausbau zahlen, nicht jene, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Mit der Plafonierung des Pendlerabzuges würde man zudem die ländlichen Regionen benachteiligen. In solchen Regionen hat man oft keine andere Wahl, als mit dem «bösen» Auto zur Arbeit zu fahren. Im Tessin zum Beispiel gibt es eine grosse Zahl von Arbeitnehmern, die über 35 Kilometer pro Arbeitstag mit dem Auto pendeln müssen. Ich betone «müssen»; es ist nicht so, dass sie das wollen. Eine zusätzliche Benachteiligung der Bewohner der Randregionen wäre zudem mit dem Grundsatz der dezentralen Besiedlung unvereinbar.

Es ist auch nicht so, dass es heute einen steuerlichen Anreiz gibt, möglichst weit zu pendeln. Es wird gesagt, dass 78 Prozent der Steuerpflichtigen heute schon weniger als 3000 Franken abziehen. Aber 22 Prozent liegen offenbar darüber, und diese sollen das selber berappen oder dafür sorgen, dass sie näher beim Arbeitsplatz wohnen können. Das ist bei der heutigen Situation auf dem Wohnungsmarkt nicht so einfach.

Noch weniger einfach ist es bei der heutigen Arbeitsmarktsituation: Der Unselbstständigerwerbende hat keine Wahl, wenn sein Arbeitgeber ihm sagt, er solle ab morgen statt zum Beispiel in Airola in Ascona arbeiten. Der Arbeitnehmer aus der Leventina muss sich fügen und nach Ascona pendeln, sonst verliert er seinen Arbeitsplatz.

Auch wichtig zu erwähnen ist, dass gemäss einem Bericht von Price Waterhouse Coopers die Begrenzung des Abzuges, das heisst die Mehrbelastung, die mittleren Einkommen am stärksten treffen würde. Zudem muss auch unterstrichen werden, dass man mit dieser Fixierung einer Obergrenze des Pendler- bzw. Fahrkostenabzuges Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer erzielen will. Diese Mehreinnahmen sollen für den öffentlichen Verkehr zweckgebunden werden. Genau diese Zweckbindung bei der direkten Bundessteuer ist abzulehnen.

Con il disegno del Consiglio federale, appoggiato dalla maggioranza della commissione, si penalizza in particolare chi vive nelle regioni discoste. Chi ha ancora la volontà di rimanere o di trasferirsi in queste regioni, spesso lontane dal posto di lavoro, non deve venire ulteriormente penalizzato e quindi spinto ad andarsene, caricandolo di costi aggiuntivi o, come nel caso concreto, tagliandogli delle deduzioni. Si tratterà forse di importi modesti ma la somma di piccole penalizzazioni fa una penalizzazione grande; qui è il principio ad essere sbagliato. Inoltre, gli automobilisti hanno già dato e stanno già dando troppo.

Ich bitte Sie somit um die Unterstützung meines Minderheitsantrages. Kompensieren sollte man entweder mit einer stärkeren Nutzerfinanzierung oder mit schon vorhandenen allgemeinen Bundesmitteln.

Grossen Jürg (GL, BE): Beim Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur beantrage ich mit meiner Minderheit III bei Artikel 26 Absatz 1 die Streichung von Buchstabe a, also eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer. Damit, das ist mir klar, bin ich nicht Everybody's Darling. Ich bitte Sie aber, genau hinzuschauen: Dieses Anliegen ist ökologisch, ökonomisch und erst noch sozial. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass im vorliegenden Geschäft beim Entwurf 2 bei Artikel 81a Absatz 2 Folgendes gefordert wird: «Die Kosten für den öffentlichen Verkehr werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.» Diesem Anliegen wird unseres Erachtens mit der heute vorliegenden Vorlage zu wenig Rechnung getragen.

Der Ansatz, die Abzugsfähigkeit der Pendlerkosten zu begrenzen, wie ihn Bundesrat und Ständerat gewählt haben, geht in die richtige Richtung, er geht jedoch klar zu wenig weit. Dass heute ausgerechnet der Bund via Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer die Mobilität direkt subventioniert und fördert, ist für uns Grünliberale unverständlich. Diese Steuerbegünstigung kommt nämlich vor allem Personen mit hohem Einkommen und Eigenheim in der Agglomeration zugute, wie die Antwort des Bundesrates zu meiner Interpellation 13.3267 zeigt. Dies geht zulasten vieler verantwortungsvoller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Stadt und auf dem Land, die ihren Wohnsitz möglichst nahe bei ihrem Arbeitsort wählen. Personen mit geringen und mittleren Einkommen haben von diesem Steuerabzug bisher kaum profitiert, weil sie wegen des progressiven Steuersystems meist keine oder zumindest nur sehr wenig direkte Bundessteuern bezahlen. Die geplante Erhöhung der Mehrwertsteuer würde sie aber treffen.

Zudem zeigt die Antwort des Bundesrates auf, dass Steuerpflichtige aus Rand- und Bergregionen von der Streichung des Fahrkostenabzuges kaum betroffen wären. Unsere Berechnungen auf der Basis der Antwort des Bundesrates zeigen gar Folgendes auf: Die meisten Steuerpflichtigen, also Steuerpflichtige mit einem Bruttoeinkommen bis zu 150 000 Franken, würden von der Streichung des Fahrkostenabzuges über die Entlastung bei den Steuern insgesamt profitieren; Steuerpflichtige mit etwa 200 000 Franken Bruttoeinkommen würden in etwa gleich stark belastet; erst ab einem Bruttoeinkommen über 200 000 Franken käme es zu einer stärkeren Steuerbelastung. Beim heutigen Fahrkostenabzug handelt es sich folglich um einen klassischen Fehlanreiz mit entsprechend negativen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen. Das Resultat zeigt sich in der fortschreitenden Zersiedlung, insbesondere in der Agglomeration, wo der Siedlungsbrei heute augenscheinlich ist. Das wollen wir Grünliberalen sicher nicht mehr subventionieren.

Es gibt noch einen weiteren wichtigen Aspekt. Mit der Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3000 Franken werden vor allem diejenigen Pendler, die auf das Auto angewiesen sind, und das gibt es in den Landregionen, zur Kasse gebeten, die Bahnpendler hingegen fast gar nicht. Gerade bei den Bahnpendlern ist der Anteil der Weitpendler aber enorm hoch, wie die Mikrozensus-Studie vom Mai 2012 zeigt. Es ist deshalb absolut gerechtfertigt, dass auch diese Pendler nicht mehr direkt subventioniert werden und dass die zusätzlichen Einnahmen der Bahnfinanzierung zugutekommen.

Die gänzliche Abschaffung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer würde rund 220 Millionen Franken Mehreinnahmen in die Bundeskasse respektive in den Bahninfrastrukturfonds bringen. Die Aufhebung des Fahrkostenabzuges soll aus unserer Sicht aber staatsquotenneutral erfolgen, wir wollen die gesamte Steuerbelastung nicht erhöhen. Deshalb habe ich, das ist ein Konzept, weitere Minderheitsanträge eingereicht, die zu einer ausgeglichenen Rechnung führen würden.

Einen Minderheitsantrag habe ich im Entwurf 2 zu Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 gestellt, zur deutlichen Verkürzung der Dauer der Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkte, nämlich bis maximal 31. Dezember 2020 anstatt 31. Dezember 2030. Mit meinem anderen Minderheitsantrag

zu Artikel 87a Absatz 2c im Entwurf 2 sollen die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen auf 5 Prozent erhöht werden. Es ist nichts als verursachergerecht und fair, wenn wir für die Infrastrukturprojekte die Pendlerinnen und Pendler und nicht, über die Mehrwertsteuer, wahllos alle Konsumenten und Konsumentinnen zur Kasse bitten. Diese Minderheitsanträge sind also Teil eines Konzepts und würden im Falle einer Ablehnung der Streichung des Fahrkostenabzuges obsolet.

Ich bitte Sie im Namen der Grünliberalen, den Antrag zur Streichung des Fahrkostenabzuges zu unterstützen und damit zumindest einen kleinen Schritt in Richtung ökologisches, ökonomisches und soziales Steuersystem zu tun.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche zu Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2. Hier geht es um die Verwendung der Schwerverkehrsabgabe. Diese geplante Verwendung der Schwerverkehrsabgabe ist eigentlich ordnungspolitisch falsch. Die Schwerverkehrsabgabe sollte auf der einen Seite eine Lenkungsabgabe sein, aber auf der anderen Seite fordern wir hier immer wieder, Kostentransparenz bei den verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen. Nur so wissen unsere Bürgerinnen und Bürger, was wo wie viel kostet. Sämtliche Politikerinnen und Politiker reden immer wieder davon, dass sie die Bahn nicht gegen die Strasse ausspielen wollen oder umgekehrt. Doch für eine Entflechtung dieser Finanzierung bietet dann kaum jemand Hand. Da in den kommenden Jahren bei den verschiedenen Verkehrsträgern aber Milliarden fehlen werden, wäre es unumgänglich, diese Entflechtung endlich an die Hand zu nehmen.

Ich bin mir auch im Klaren, dass wir heute diese Entflechtung nicht erreichen können. Aber wir sollten die Frage des Systems hier diskutieren. Was wir dringend diskutieren müssen, ist die klare Zuweisung dieser Mittel. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen eindeutig zu weit gehen will. Die Mehrheit will nämlich neu Teile des Ertrages der Schwerverkehrsabgabe neben den ursprünglichen vier Grossprojekten – Bahn 2000, Neat, Lärmsanierung der Eisenbahnen und Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz – noch für weitere Eisenbahninfrastrukturen verwenden. Damit öffnen die Befürworter einer solchen Lösung die Büchse der Pandora. Auf der anderen Seite werden sie hier wortbrüchig, denn bei der damaligen Festlegung der Schwerverkehrsabgabe haben sie ausdrücklich auf deren Verwendung für diese vier Grossprojekte hingewiesen. Ich bitte Sie deshalb im Sinne der Verlässlichkeit Ihres Handelns und der Kostentransparenz, meine Minderheit zu unterstützen und damit das geltende Recht beizubehalten.

Huber Gabi (RL, UR): Das Konzept meines Minderheitsantrages II ist relativ einfach: Es heisst «gemäss Bundesrat». Hier kommt der erste Artikel, bei dem man das bewirken kann. Hier, bei Artikel 196 Ziffer 14 Absätze 4 und 5, hat der Ständerat gegenüber dem Bundesrat die zusätzlichen Mehrwertsteuereinnahmen beschlossen. Im Gegenzug hat er dann bei der Vorlage 4 zusätzliche Ausbauten und Projektierungen formuliert und schliesslich in der Vorlage 5 den Kredit für die Ausbauten von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt. Mein Minderheitsantrag entspricht also schlicht und ergreifend der Vorlage des Bundesrates und bedeutet in einem ersten Schritt keine zusätzliche Mehrwertsteuererhöhung gegenüber der bereits in der bundesrätlichen Vorlage vorgesehenen Erhöhung.

In der Botschaft ist das bundesrätliche Konzept schlüssig und in finanzieller Hinsicht tragbar aufgegleist: ein erster Ausbauschritt bis 2025 mit entsprechender Finanzierung bzw. mit neuerschlossenen Finanzierungsquellen, wie es das Parlament im ZEB-Gesetz verlangte. Die Innovation der Fabi-Vorlage besteht ja gerade darin, dass eine Region, im Gegensatz zu Bahn 2030, nicht für dreissig Jahre aussen vor bleibt, wenn sie in der ersten Tranche nicht berücksichtigt wird. Deshalb ist es kein Drama, wenn man beim ersten Ausbauschritt bleibt und dann wie geplant zum zweiten übergeht. Dieser zweite Schritt ist in der Botschaft bereits

mit dem Zeithorizont 2030 angekündigt. Eine entsprechende Vorlage soll dem Parlament laut Vorgabe des Ständerates bis 2028 vorgelegt werden. Der Ständerat war nur, aber immerhin konsequent, indem er zu seinem Wunschkonzert eine Finanzierung vorgelegt hat. Trotzdem ist ein weiteres sogenannt befristetes Mehrwertsteuerpromille stossend und ungläubwürdig: Die Mehrwertsteuer droht zu einem Gefäss zu werden, aus dem man sich zur Erfüllung politischer Wünsche beliebig bedienen kann. Sie kennen die Wunschliste selbst. Ein effizientes Schienennetz ist für die Schweiz wichtig; dies gilt aber auch für tragbare Steuerbelastungen für die Privathaushalte und Unternehmen, welche letztlich die Schiene finanzieren.

Man darf sich auch fragen, ob auf dem Markt überhaupt die Kapazitäten bestehen, um diese riesigen Summen verbauen zu können. Denn neben Fabi werden bis 2025 weitere rund 10 Milliarden Franken aus bereits bestehenden Ausbauprogrammen in die Schiene investiert werden; Stichworte dazu sind die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, der Hochgeschwindigkeitsverkehr, die Neat. Ein überdimensioniertes Ausbauprojekt bei Fabi birgt die Gefahr von Kapazitätsengpässen bei Planung und Bau mit entsprechend kostentreibenden Folgen. Zudem müssen bei knappen Mitteln und gegenüber der Aufgabenkonkurrenz Ausbauten im Schienennetz wie andere wichtige Aufgaben auch priorisiert werden. Das hat der Bundesrat ja mit seinem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur getan. Ich hoffe, dass der Bundesrat heute zumindest noch für seine eigene Vorlage eintritt.

Um es gleich vorwegzunehmen: In der FDP-Liberalen Fraktion findet mein Minderheitsantrag auch nur die Zustimmung einer Minderheit. Es ist mir klar: Verkehrspolitik ist in der Regel Regionalpolitik. Es geht bei meinem Minderheitsantrag aber auch darum, dass sich der Rat ausdrücklich zu seinen Aufstockungs- und Ausbauwünschen bekennen soll, wenn er denn nicht davon lassen kann. Es wäre ja sehr praktisch gewesen, wenn es gar keine Differenz zum Ständerat gegeben hätte. Diese Freude verdirbt Ihnen nun die immerhin elfköpfige Minderheit Ihrer Kommission. Ich mache Ihnen beliebt, sich uns möglichst zahlreich anzuschliessen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Die SP steht hinter dem Ausbauschritt, welchen der Ständerat verabschiedet hat. Wir brauchen aber auch zusätzliche finanzielle Mittel, um den Betrieb der Infrastrukturen sicherzustellen und den Substanzerhalt zu gewährleisten, damit unser Erfolgsmodell «öffentlicher Verkehr» die Kapazitäten weiterhin zur Verfügung stellen kann.

Für die SP steht aber auch ganz klar im Vordergrund, dass wir keine ungedeckten Checks ausstellen. Deshalb werden wir einer befristeten Erhöhung um ein Mehrwertsteuerpromille zustimmen – zwar mit Murren, aber wir stehen dahinter. Wir haben heute auch die Möglichkeit, einer breiten Finanzierung zuzustimmen. Kantone, Verkehrsunternehmen, Benutzerinnen und Benutzer tragen alle in einer gewissen Opfersymmetrie zu einer nachhaltigen Finanzierung bei, weil sie auch den Nutzen des öffentlichen Verkehrs haben. Zu dieser nachhaltigen Finanzierung gehört aus Sicht der SP eben auch, dass der Pendlerabzug ganz klar auf 3000 Franken beschränkt wird. Weshalb? Es gibt vier zentrale Gründe dafür:

1. Mit einer klaren Begrenzung auf 3000 Franken wird das Langstreckenpendeln nicht länger steuerlich gefördert.
2. Die Kosten für das Kurzstreckenpendeln bleiben weiterhin abzugsfähig.
3. Die Pendlerinnen und Pendler werden einander gleichgestellt, unabhängig davon, ob sie jetzt den öffentlichen Verkehr oder ein privates Transportmittel benützen.
4. Als Fazit daraus: Wenn wir uns auf die 3000 Franken konzentrieren, ist auch die Planungssicherheit gegeben. Wir gehen davon aus, dass es rund 200 Millionen Franken an finanziellen Mitteln gibt, welche die Pendlerinnen und Pendler an den öffentlichen Verkehr beisteuern werden. Tatsache ist auch, dass die Autopendlerinnen und -pendler nicht stärker benachteiligt werden. Sie bringen heute im

Durchschnitt 3100 Franken zum Abzug. Es sind also nicht die Bauern und die «Büezer», die benachteiligt werden. Für rund 80 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer ergeben sich bei einer Plafonierung auf 3000 Franken gegenüber der heutigen Regelung keine finanziellen Auswirkungen.

Bei der Finanzierung ist es aber auch ganz zentral: Wir in diesem Saal sprechen ja viel lieber von Neubauten, die wir unseren Regionen bescheren können – das sind wichtige Bereiche –, aber unser öffentlicher Verkehr funktioniert nur dann, wenn wir eben auch in den Unterhalt investieren. Dazu haben wir mit dem Bahninfrastrukturfonds wirklich ein sehr gutes Gefäss geschaffen, indem Unterhalt, Betrieb und Ausbau zukünftig aus derselben Kasse bezahlt werden und dabei ganz klare Priorität auf Substanzerhalt und die Sicherungsanlagen gelegt werden muss. Tatsache ist, dass bei den Infrastrukturen heute ein Nachholbedarf von 2 Milliarden Franken besteht, auch weil unsere Netze immer stärker benützt werden.

Last, but not least: Weshalb lehnt die SP-Fraktion alle Minderheitsanträge in diesem Block ab? Es geht doch auch darum, dass die Kantone und Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit haben. In vielen Kantonen sind Verbesserungen auf 2018 geplant. Die Finanzierung muss sichergestellt werden. Es sind kantonale Abstimmungen notwendig, um den Kostenverteilungsschlüssel zu klären. Deshalb ist es wichtig, dass wir klare Leitplanken setzen, dass die Spielregeln auch bezüglich der zukünftigen Finanzierung sowohl für die Kantone wie auch für die Bahnunternehmen klar und verlässlich sind.

Aus diesem Grund bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, alle Minderheitsanträge abzulehnen. Wir stehen ganz klar hinter einer nachhaltigen Finanzierung, einer gesicherten Finanzierung. Keine ungedeckten Checks!

Amherd Viola (CE, VS): Die Finanzierung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Schieneninfrastruktur erfolgt mit Fabi erstmals aus einem Topf, und zwar aus dem neugeschaffenen Bahninfrastrukturfonds. Dieser wird aus folgenden Quellen gespeist: wie bis anhin durch die LSVA, die Mineralölsteuer, durch allgemeine Bundesmittel, ein Mehrwertsteuerpromille und neu zusätzlich durch Kantonsbeiträge, eine Trassenpreiserhöhung, eine Reduktion des Pendlerabzuges bei der direkten Bundessteuer und durch ein zusätzliches, von 2018 bis 2030 befristetes Mehrwertsteuerpromille. Mit diesem Finanzierungsmix wurde eine ausgewogene Lösung gefunden, zu welcher alle Interessierten einen Beitrag leisten: die allgemeine Bundeskasse, die Kantone, die Nutzerinnen und Nutzer wie auch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Die notwendigen Mittel können auf diese Art bereitgestellt werden. Wenn nun an einer dieser Geldquellen massiv geschraubt wird, gerät die gesamte Finanzierung in Schräglage.

Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt insbesondere die neuvorgesehenen Beiträge und wehrt sich gegen jegliche Reduktion der bisherigen Finanzierungsquellen wie auch gegen eine Befristung, ausgenommen die bereits bestehende Befristung bei der Mineralölsteuer und des neuen, zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles. Dementsprechend wird die CVP/EVP-Fraktion grundsätzlich jeweils der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Zu einzelnen umstrittenen Punkten Folgendes:

Zu Artikel 26 DBG: Bundesrat und Ständerat sehen vor, dass der Maximalbetrag des Pendlerabzuges bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken festgelegt wird. Dies führt zu Mehreinnahmen von 200 Millionen Franken. Die Mehrheit der Kommission stimmt diesem Vorschlag zu. Daneben gibt es drei Minderheitsanträge. Die Minderheit III (Grossen Jürg) will den Pendlerabzug aufheben. Dem kann unsere Fraktion nicht zustimmen. Es gibt Menschen, die pendeln müssen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Vor allem im ländlichen Gebiet und in Bergregionen mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort bleibt oft keine andere Wahl. Diese Personen müssen zumindest einen Teil ihrer Fahrkosten abziehen können. Die Minderheit II (Quadri) verlangt das andere Extrem, nämlich die Beibehaltung des heutigen Systems, wo

nach sämtliche Fahrkosten in Abzug gebracht werden können. Dies würde zu einer Finanzierungslücke von 200 Millionen Franken wie auch zu einer unerwünschten Förderung des Pendlerverkehrs führen. Zwischen diesen Anträgen, sozusagen in der goldenen Mitte, befindet sich der Antrag der Minderheit I (Candinas), welche die Höhe des Pendlerabzuges an die Kosten des Generalabonnements zweiter Klasse bindet. Persönlich bringe ich dem Antrag dieser Minderheit I grosse Sympathie entgegen, wie Sie der Fahne unschwer entnehmen können. Die Anträge der Minderheiten II (Quadri) und III (Grossen Jürg) werden von der CVP/EVP-Fraktion mit Entschiedenheit abgelehnt.

Zu Artikel 196 Ziffer 14: Sowohl die Minderheit I (Hurter Thomas) als auch die Minderheit II (Huber) wollen keine Aufstockung der Mittel, weshalb sie die befristete Erhöhung des Mehrwertsteuerpromilles ablehnen. Wenn wir für 6,4 Milliarden Franken ausbauen wollen, dann brauchen wir dieses zusätzliche Promille. Ich kann verstehen, wenn jene, wie beispielsweise Frau Huber, die den Ausbau auf 3,5 Milliarden Franken reduzieren, d. h. dem Bundesrat folgen wollen, gegen dieses zusätzliche Promille sind – das geht auf. Mühe habe ich mit jenen, die für 6,4 Milliarden Franken ausbauen und trotzdem kein zusätzliches Mehrwertsteuerpromille wollen. Diese Rechnung geht definitiv nicht auf.

Zusammenfassend beantragt die CVP/EVP-Fraktion Folgendes: Die Anträge der Minderheiten II (Quadri) und III (Grossen Jürg) bei Artikel 26 DBG sind abzulehnen. Die Anträge der Mehrheit sowie der Minderheit I (Candinas) finden die Zustimmung von jeweils einem Teil unserer Fraktion. Der Antrag der Minderheit I (Hurter Thomas) zu Artikel 196 Ziffer 3 im Entwurf 2 wird abgelehnt. Ebenso werden die Anträge der Minderheiten I (Grossen Jürg) und II (Huber) zu Artikel 196 Ziffer 14 abgelehnt.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)
Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)
Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)
Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Block 1 (Fortsetzung) – Bloc 1 (suite)

Fischer Roland (GL, LU): Wir können uns nun wieder einem Geschäft widmen, bei dem wir die Konsequenzen relativ gut kennen und bei dem, glaube ich, wir auch viel stärker bereit sind, die Konsequenzen zu tragen, als beim Geschäft, das wir soeben behandelt haben.

Bei diesem Block, wo es um den Fahrkostenabzug geht, geht es für uns Grünliberale auch um eine etwas grundsätzlichere Frage; wir wollen ja diesen Fahrkostenabzug bei Artikel 26 streichen. Wir müssen uns bewusst sein, dass heute rund 30 Prozent des Verkehrsaufkommens auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte entstehen. Der Pendlerverkehr ist heute hauptsächlich für die täglichen Verkehrsspitzen mit Staus auf den Strassen und überfüllten Zügen verantwortlich. Für alle Beteiligten ist das ein Ärgernis, aber auch für die Nichtbeteiligten. Denn auch die Nichtpendler bezahlen letztendlich über ihre Steuern die immer grösser werdenden Investitionen in die Strassen- und Bahninfrastruktur. Das heisst, selbst mit dem Kauf von Lebensmitteln oder z. B. auch mit dem Kauf von Duschmitteln bezahlen wir letztendlich die Verkehrsinfrastruktur. Ausserdem sind die Steuerabzüge gerade bei der sehr progressiven direkten Bundessteuer – wir wissen es von anderen Geschäften – sehr unsozial, denn es sind Giesskannensubventionen, welche vor allem die hohen Einkommen begünstigen. Es wäre viel gescheiter, wenn man anstelle solcher Abzüge die Steuersätze insgesamt reduzieren würde.

Wir Grünliberalen fragen uns deshalb, weshalb es uns zumindest auf Bundesebene bisher nicht gelungen ist, zu einer verursachergerechteren Finanzierung von Schiene und Strasse überzugehen. Denn wir wollen letztendlich keine «Pflasterlipolitik» betreiben, mit immer mehr Beton, Teer, Schienen usw. in unseren Landschaften. Wir sollten deshalb grundsätzlich die Mobilität reduzieren, indem wir verursachergerechter finanzieren, indem wir eine wirkungsvolle Raumplanung betreiben, indem wir Anreize für effizientere Arbeitsformen wie z. B. Homeoffice, Telearbeit und Videokonferenzen setzen. Gerade auch die Berg- und Randregionen würden davon viel stärker als von den heutigen Abzügen profitieren. Es würden sich auch mehr Chancen für neue Arbeits- und Familienmodelle bieten, was einem weit-

verbreiteten Bedürfnis entspricht. Solange wir aber ineffiziente Lösungen subventionieren, gibt es zu wenig Anreize, effiziente Lösungen zu produzieren; hier ist es dasselbe wie beispielsweise bei der Energie.

Deshalb bitten wir Sie, bei Artikel 26 die Minderheit III (Grossen Jürg) zu unterstützen. Sollte die Streichung des Fahrkostenabzugs nicht mehrheitsfähig sein, so unterstützen die Grünliberalen den Antrag der Mehrheit, welcher die Begrenzung des Abzugs auf 3000 Franken festlegen will.

Für uns ist klar, dass Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer einen eklatanten Fehlanreiz darstellen, der vor allem Pendlerinnen und Pendlern mit hohen Einkommen aus Agglomerationen zugutekommt. Ein unbeschränkter Abzug, wie ihn die Minderheit II (Quadri) verlangt, ist dementsprechend unsozial und auch nicht ökologisch. Auch den ländlichen Regionen bringt diese Lösung keine Vorteile, wie Berechnungen eindrücklich zeigen. Deshalb ist der Antrag der Minderheit II (Quadri) abzulehnen.

Einen maximalen Abzug in der Höhe des Betrags des Generalabonnements zweiter Klasse, wie ihn die Minderheit I (Candinas) beantragt, erachten wir als systemfremd, denn er würde im Grunde genommen dazu führen, dass die Eisenbahnunternehmen letztendlich die Höhe der Bundessteuern bestimmen könnten.

Auch der Einzelantrag Fässler Daniel geht aus unserer Sicht ganz klar in die falsche Richtung. Er ist auch unausgereift. Wir lehnen deshalb auch diesen Antrag ab und bitten Sie, dies ebenso zu tun.

Ich bitte Sie noch einmal, die Minderheit III (Grossen Jürg) im Sinne einer liberalen, verursachergerechten Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen.

Rytz Regula (G, BE): Wir kommen wieder von den Banken zu den Bahnen, und ich kann Ihnen sagen, es ist ein ebenso wichtiges Thema, wenn nicht ein noch wichtigeres Thema, das wir hier jetzt mit dieser Vorlage diskutieren.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen wird uns in den nächsten Jahren intensiv beschäftigen. Die Vorlagen folgen Schlag auf Schlag. Noch in dieser Session werden wir über die VCS-Initiative und den Gegenvorschlag abstimmen. Diesen Sommer, also jetzt in Kürze, will der Bundesrat den neuen Strasseninfrastrukturfonds vorstellen, der praktisch so etwas wie die Zwillingsschwester von Fabi ist. Dann folgt der Entscheid des Bundesrates zur zweiten Generation der Agglomerationsprogramme. Im Winter dann kommt die Abstimmung über die Autobahnvignette, und irgendwann einmal wird vielleicht auch noch diese sogenannte Milchkuh-Initiative eingereicht.

Dieses Ringen um die Finanzströme zeigt: Mobilität ist nicht gratis zu haben. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass der Verkehrsfranken richtig und effizient eingesetzt wird. Verfassungswidrige Luxusprojekte wie die zweite Gotthardröhre können wir uns nicht leisten. Der mit Fabi präsentierte erste Ausbauschritt für das Eisenbahnnetz dagegen ist bei den Kantonen, den Verkehrsverbänden, im Ständerat und auch hier im Nationalrat, denke ich, sehr breit abgestützt.

Finanziert werden soll der Bahninfrastrukturfonds, der den Ausbau und auch den Unterhalt ermöglicht, durch verschiedene alte und neue öffentliche Quellen und natürlich auch durch Einnahmen aus den Billettverkäufen. Diese öffentlichen Quellen werden jetzt mit den Minderheitsanträgen zum Teil infrage gestellt. Die grüne Fraktion lehnt alle diese Minderheitsanträge ab, denn sie sind entweder rein semantischer Natur wie der Minderheitsantrag Binder zur LSVA, oder sie führen zu einer unverantwortlichen Verknapfung oder Befristung der Finanzierung. Wenn man etwas bestellt, muss man es auch bezahlen. Es ist deshalb schwer nachvollziehbar, dass zum Beispiel Kollege Hurter das zusätzliche Mehrwertsteuerpromille streichen will, sich aber dann zu einem späteren Zeitpunkt für einen grosszügigen Bundesbeitrag an die Elektrifizierung der Strecke Basel-Schaffhausen einsetzen wird.

Mehr als diese Inkonsequenzen hat in der grünen Fraktion aber die Höhe des Pendlerabzuges zu reden gegeben. Zuerst einmal begrüssen wir sehr, dass das UVEK dieses

heisse Eisen überhaupt angepackt hat. Die Reduktion oder die Abschaffung des Pendlerabzuges ist ein wichtiger Anreiz zur Verkehrsvermeidung und damit eine zentrale ökologische Verbesserung des Fabi-Pakets. Es ist aber auch eine Frage der finanziellen Gerechtigkeit. Ich habe gestern auf dem Online-Steuerportal des Kantons Bern eine tägliche Autofahrt von Bern nach Interlaken und zurück zu Arbeitszwecken eingegeben und hätte sage und schreibe Steuerabzüge in der Höhe von 14 000 Franken für überflüssiges Autopendeln auf einer für den öffentlichen Verkehr sehr gut ausgebauten Strecke machen können. Das ist absoluter Unsinn und muss korrigiert werden – ich könnte ohnehin nicht davon profitieren, denn ich kann gar nicht Auto fahren.

Nun haben wir uns selbstverständlich gefragt, ob der Pendlerabzug nicht gerade ganz abgeschafft werden sollte. Die Mehrheit der Fraktion lehnt diese Radikallösung ab und steht hinter dem ständerächtlichen Kompromiss von 3000 Franken; dies aus zwei Gründen:

1. Das Pendeln kann nicht von allen vermieden werden. Rund 10 Prozent der Berufstätigen wechseln pro Jahr die Arbeitsstelle. Es ist zwar erstrebenswert, aber aufgrund der heutigen Situation auf dem Wohnungsmarkt wenig wahrscheinlich, dass man bei jedem Wechsel der Arbeitsstelle in Fussdistanz zum neuen Arbeitsort eine Wohnung finden kann. Auch familiäre Verwurzelungen können die raumplanerische Vernunft durchkreuzen. Ein Mindestmass an Pendeln ist deshalb für viele Menschen unvermeidbar.

2. Der zweite Grund für die Ablehnung ist ein ganz praktischer. Zur Fabi-Vorlage findet, wenn wir sie gutheissen, in jedem Fall eine Volksabstimmung statt. Die Abschaffung des Pendlerabzuges ist umstritten, wie wir vorhin gehört haben. Ein vernünftiger Kompromiss bei dieser Frage ist deshalb eine gute Voraussetzung für eine breite Zustimmung und würde auch den Kantonen die Möglichkeit geben, ihre Steuergesetze zu überprüfen.

Der Antrag der Minderheit Quadri zu Artikel 9 muss deshalb unbedingt abgelehnt werden, die Minderheit II (Quadri) zu Artikel 26 sowieso. Auch die Minderheit III (Grossen Jürg) lehnen wir ab. Wir wollen lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Français Olivier (RL, VD): Le thème du financement, que l'on espère durable, nous permet d'entrer dans le vif du sujet. Aujourd'hui, par ce débat, nous avons la responsabilité d'assurer le financement durable de l'infrastructure ferroviaire garantissant son exploitation et son entretien. Nous avons aussi la responsabilité de planifier cette infrastructure qui doit prendre en compte une augmentation, pour les quinze prochaines années, du flux des personnes et des marchandises, augmentation estimée à plus de 60 pour cent.

Cet investissement, tel qu'il est proposé par votre commission et décidé par le Conseil des Etats, est de l'ordre de 6,4 milliards de francs. Lorsqu'on affirme que ce projet sera difficile à réaliser pour les entreprises et qu'on le compare aux grands projets de transversales alpines pour un montant de plus de 20 milliards de francs – plutôt de 25 milliards de francs – qui ont été décidés par cette assemblée et par le peuple, je pense que cela est tout à fait erroné. Je pense à la NLFA, bien sûr.

Garantir durablement les moyens financiers pour l'infrastructure ferroviaire consiste pour le groupe libéral-radical à assurer le futur et l'entretien d'un réseau de qualité. Certains d'entre nous estiment qu'il y a lieu de passer par une étape intermédiaire, afin de tirer un bilan des travaux entrepris et éventuellement d'apporter des correctifs aux mesures que nous déciderons aujourd'hui. Mais, ils reconnaissent qu'il faut garantir la durabilité du processus financier, afin de pouvoir mettre en oeuvre des projets conséquents et complexes.

L'instabilité législative est un frein pour les décideurs, et en particulier pour les partenaires des projets que sont les cantons et les exploitants du réseau.

La participation des cantons au financement des installations d'accueil est l'une des divergences de notre commission avec le Conseil des Etats. Nous estimons en effet que

le projet du Conseil fédéral est compliqué et qu'une gare peut avoir un impact régional qui touche plusieurs cantons. Aussi, il est plus adéquat d'intégrer le bassin des transports d'une région, soit parfois plusieurs cantons, pour déterminer la charge financière des installations d'accueil.

Aussi, la solution forfaitaire de 500 millions de francs nous paraît plus adéquate et l'ordonnance réglera les modalités. Les projets proposés par le Conseil fédéral, et surtout les décisions du Conseil des Etats et les propositions de la Commission des transports et des télécommunications permettront à terme d'augmenter les capacités du réseau en réduisant les goulets des noeuds ferroviaires, et compléteront le réseau sur différents secteurs. Ces propositions sont une juste reconnaissance des demandes des régions et des besoins à mettre en oeuvre d'ici 2030.

Le groupe libéral-radical, dans sa grande majorité, adhère aux décisions du Conseil des Etats et, par voie de conséquence, au financement proposé.

Le financement de ces mesures rappelle que l'utilisateur a des droits, mais qu'il a aussi des devoirs. Le groupe libéral-radical rappelle que l'utilisateur doit participer aux charges nouvelles et qu'on ne peut pas se satisfaire du fait que l'impôt soit le seul moyen de couvrir les charges nouvelles. Par contre, il y a une reconnaissance envers le pendulaire pour l'encourager à utiliser les transports publics: la déduction à hauteur de 3000 francs des frais de transport incitera les pendulaires à prendre un abonnement général. Aux personnes qui demandent une plus grande déduction fiscale, je rappellerai que l'on parle ici de la fiscalité fédérale et que c'est aux cantons de voir s'ils peuvent être plus généreux à l'égard des pendulaires.

En ce qui concerne l'augmentation temporaire de la TVA, la grande majorité du groupe libéral-radical soutiendra cette mesure qu'elle considère comme nécessaire. On peut regretter que le débat sur le mode de financement des projets fédéraux, qui nécessiteront demain d'autres ressources financières, n'ait pas fait l'objet d'une discussion générale. En effet, qui nous garantit que d'ici 2017, d'autres propositions de ce type ne seront pas débattues dans ce plénum pour trouver le financement de projets tout aussi nobles que celui présenté, en espérant que cet impôt à la consommation soit admis et qu'il soit passé dans nos habitudes d'avoir une TVA à 8 pour cent? Le relèvement d'un pour mille du taux de la TVA est un compromis qui permet de financer les projets prioritaires du réseau ferroviaire, essentiellement régionaux, garantissant une meilleure infrastructure pour de nombreuses régions de Suisse et permettant de mettre en oeuvre de bien vieilles promesses. Notre population attend de notre part des solutions au problème et elle aura la sagesse d'accepter que le développement de nos infrastructures a un coût, que le système actuel a atteint ses limites et surtout que l'effort financier sera affecté aux infrastructures nationales.

C'est en cela que le groupe libéral-radical soutiendra le projet tel que présenté aujourd'hui et adopté par notre commission et le Conseil des Etats. Le groupe libéral-radical estime que le débat sur la mobilité est une préoccupation de notre société et que si la mobilité est à la charge de l'impôt, elle est aussi à la charge du consommateur. Ces mêmes consommateurs doivent admettre que les questions de la qualité du réseau des transports et de la sécurisation de notre approvisionnement sont celles de notre quotidien.

Wobmann Walter (V, SO): Bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur stelle ich konsterniert fest: Der Privatverkehr muss einmal mehr als Milchkuh der Nation erhalten. Dieses Spiel geht also munter weiter. Heute leistet der Privatverkehr rund 10 Milliarden Franken an Abgaben; nur 30 Prozent davon werden zweckgebunden eingesetzt. Der Rest geht in die allgemeine Bundeskasse oder an den öffentlichen Verkehr. Ich frage mich schon: Wie viel erträgt es noch? Wir haben eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette um satte 150 Prozent; es droht eine Erhöhung des Treibstoffzolls. Nun erfolgt hier eine weitere Finanzierung der Bahninfrastruktur über die zusätzliche Verwendung der Mineral-

ölsteuer und den Pendlerabzug. So geht es doch einfach nicht! Ich spüre einen deutlich wachsenden Widerstand beim Privatverkehr, bei den Auto- und Motorradfahrern, gegen diese Abzockerei durch den Staat.

Zur Erinnerung: Wir haben innert fünfzig Tagen 70 000 Unterschriften für das Referendum gegen die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette gesammelt. Ich habe so etwas noch nie erlebt. Ich kann Ihnen sagen: Ich freue mich auf den Abstimmungskampf!

Gerade die Beschränkung des Fahrkostenabzugs, des Pendlerabzugs, ist abzulehnen; dies ist ein völlig falscher Weg. Das wären weitere rund 200 Millionen Franken, die vom Privatverkehr an den öffentlichen Verkehr fliessen würden. Gerade für die Landregionen wäre das eine Diskriminierung; es wäre schlicht und einfach eine Katastrophe. Auch hier frage ich mich: Wohin soll sich die Schweiz entwickeln? Wollen wir, dass die Leute nur noch in den grossen Zentren, in den Städten leben? Oder wollen wir, dass sie dezentral leben, wie wir das heute haben? Hier ist ganz klar keine Änderung des geltenden Rechts angesagt. Ebenso ist eine Erhöhung der Mehrwertsteuer klar abzulehnen. Es ist natürlich ein bequemer Weg – das sehe ich –, aber es ist für die Wirtschaft insgesamt ein völlig falscher Weg.

Stattdessen schlage ich Ihnen ein anderes Konzept vor, nämlich die verstärkte Einbindung der Kantone, denn diese profitieren vor allem vom Ausbau des öffentlichen Verkehrs und sind meistens auch die Auftraggeber für neue Projekte. Also schlicht und einfach: Wer befiehlt, zahlt auch. Das heisst, die Kantone sollen die Finanzierungslücke füllen und statt der vom Bundesrat geforderten 470 Millionen Franken jährlich 800 Millionen Franken über einen Zeitraum von acht Jahren bezahlen. Die Kantone haben auch ein entsprechendes Mitspracherecht bei den Projekten und können mit ihren Regionen von der Weiterentwicklung profitieren. Das Interesse muss also in erster Linie bei den Kantonen liegen. Entsprechende Anträge habe ich zu den Artikeln 49 und 57 gestellt; falls nötig, werde ich sie später noch detailliert begründen.

Die SVP-Fraktion lehnt die Finanzierung über den Pendlerabzug, über die Mineralölsteuer- und Mehrwertsteuererhöhung ganz klar ab. Wir unterstützen also die Minderheiten Quadri, Hurter Thomas und Huber.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin froh, dass wir nochmals eine Debatte über die Finanzierungsstruktur führen können. Die Anträge gehen ja in alle Richtungen, was mich in der Ansicht bestärkt, dass der Entwurf des Bundesrates goldrichtig liegen wird. Es zeigt sich hier auch die ideologische Ausrichtung von links bis rechts; erkennbar ist auch, dass man zwar sehr viel bauen will, aber einige das schlussendlich nicht finanzieren wollen.

Der Bundesrat hat sich beim Konzept sehr bemüht, eine ausgewogene Finanzierung zu präsentieren, bei der alle – das hat Frau Nationalrätin Rytz zu Recht gesagt –, Pendler und andere Nutzer, die Kantone und der Bund, also alle, die profitieren, ihren Beitrag leisten müssen. Wenn man diese Lasten, diese Mehrkosten zu sehr nur auf eine oder zwei Schultern verteilte, wäre das nicht zielführend. Das wissen wir alle in unserem Land.

Wenn ich nun mit dem letzten Votum beginne, jenem von Herrn Wobmann, der so locker sagt, dass die Kantone hier mehr bezahlen sollen, so muss ich sagen, dass es doch relativ viele Millionen sind. Sie wissen, dass bei den Kantonen unser Vorschlag mit 300 Millionen Franken nicht mehrheitsfähig war, sodass wir auf 200 Millionen Franken gingen, wo wir uns finden konnten. Wer sind denn «die Kantone», Herr Nationalrat Wobmann? Das sind ja wieder wir, die Bevölkerung, die Steuerzahlenden. Was müsste ein Kanton somit machen, wenn er jetzt plötzlich ein Drei- oder Vierfaches an Beiträgen leisten müsste? Er würde die kantonalen Steuern erhöhen müssen, da dieses Geld ja nicht einfach von oben zufliesst; der Kanton wäre darauf angewiesen, mehr Steuereinnahmen zu haben. Da wünsche ich Ihnen sehr viel Glück, in jedem Kanton hinzustehen und zu sagen, dass man im Kanton Solothurn, in Uri oder im Tessin die Steuern wesent-

lich erhöhen dürfe, damit in Lausanne und Zürich oder in den Verkehrsknoten gebaut werden kann. Das ist einfach keine Realpolitik, Herr Nationalrat. Mit «die Kantone» sind die Bevölkerung, alle Nutzer der Infrastrukturen gemeint. Deshalb ist das Finanzierungskonzept des Bundesrates richtig.

Ich bin mit denjenigen einverstanden, die sagen, wir würden jetzt die Zeit verlängern, in der in den FinöV-Fonds eingezahlt wird. Es ist so, dass das Volk damals zu Recht davon ausging, dass der FinöV-Fonds und somit auch die Beitragsdauer befristet sind. Das gilt notabene auch für die LSVA. Die LSVA fliesst bis zu maximal zwei Dritteln in den FinöV-Fonds. Wir haben gesagt, dass wir das verlängern, denn das ist eine akzeptierte Finanzquelle. Das ist insofern tatsächlich eine Veränderung respektive eine weitere Inpflichtnahme des Schwerverkehrs.

Wir haben in der Verfassung den Auftrag, den alpenquerenden Güterverkehr weiter zu verlagern. Wir haben mit der LSVA die gute Erfahrung gemacht, dass das Transportgewerbe grosse Produktivitätssteigerungen erzielen konnte, indem es Leerfahrten vermeiden konnte und heute logistisch besser organisiert ist. Das hat auch zu sehr viel Positivem geführt. Wenn wir bei der Verlagerungspolitik weiterhin Fortschritte machen können, profitieren alle davon. Wir werden auf den Strassen mehr Platz haben; sonst würde unser System erst recht kollabieren. Deshalb haben Bundesrat, Kantone und auch die überwiegende Zahl der Vernehmlassungsteilnehmer gesagt: Jawohl, es macht Sinn, dass wir die LSVA als wesentliche Finanzierungsquelle des neuen Bahninfrastrukturfonds weiterführen.

Kommen wir zum Pendlerabzug: Er hat von Anfang an für Diskussionen gesorgt. Es liegen drei Minderheitsanträge und ein Einzelantrag vor. Ich bitte Sie, alle diese Anträge abzulehnen und der Mehrheit zu folgen. Warum? Es ist eine Tatsache, dass es in den letzten zwanzig Jahren wesentlich mehr Pendlerinnen und Pendler gegeben hat. Viele machen das nicht freiwillig – das ist so –, sie müssen zur Arbeit gehen und können den Arbeitsort nicht immer frei wählen. Wir wissen aber auch: Es gibt heute viel weniger Menschen, die zügeln, die ihren Wohnsitz zum Arbeitsort hin verlegen. Es ist natürlich alles schneller geworden: In einer Stunde kommt man heute sehr weit, und dafür hat die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, mit dem stetig besseren Angebot, die Grundlage geschaffen.

Heute beträgt der Anteil des Pendlerverkehrs rund 27 Prozent. Je länger die Pendeldistanzen sind, umso stärker ist die Infrastruktur belastet. Es scheint uns deshalb richtig zu sein, den falschen Anreiz, den wir heute im System haben, weil alle Kosten für beruflich bedingte Arbeitswege abzugsfähig sind, zu korrigieren. Es ist ein Fehlreiz im System. Wir glauben, dass wir hier einen guten Ausweg gefunden haben, indem wir mit dem maximalen Abzug von 3000 Franken jene berücksichtigen, die tatsächlich davon betroffen sind.

Davon betroffen sind alle Pendler, nicht nur Autopendler, sondern auch Pendler im öffentlichen Verkehr. Die Langstreckenpendler sind vor allem betroffen, und es sind diejenigen betroffen, die zu den Besserverdienenden gehören und Einkommen über 120 000 Franken bei der Bundessteuer deklarieren. Wir haben in allen Kantonen zwischen 20 und 28 Prozent der Bevölkerung, die gar keine Bundessteuer bezahlen, die somit gar nicht betroffen sind. Weil sehr viele Personen pro Tag zwischen 8 und 16 Kilometer zurücklegen, haben wir eine weitere Kategorie, für die sich nichts ändert. Diejenigen, für die sich durch diesen Abzug etwas ändert, das sind 20 bis 22 Prozent der Bundessteuerpflichtigen, und das sind klar diejenigen, die über 120 000 Franken Einkommen deklarieren. Das ist zumutbar, und das sind, wie man feststellt, wenn man es auf die tatsächliche Veränderung in der Steuerrechnung umrechnet, Veränderungen, die richtig sind.

Die Minderheit I (Candinas) möchte jetzt das Generalabnennament zweiter Klasse zugrunde legen und nicht die 3000 Franken. Die fixe Obergrenze von 3000 Franken ziehen wir

aus folgenden Gründen dieser Begrenzungsmitte auf Höhe des Generalabonnementspreises vor:

1. Die Erhöhung des Betrags von jetzt 3000 auf 3550 Franken aktuell, wie es der Antrag der Minderheit Candinas bringen würde, hätte natürlich Ausfälle zur Folge, die bei rund 30 Millionen Franken liegen dürften. Das heisst, dieses Geld, auf die Jahre kumuliert, würde dann natürlich auch für den Ausbau fehlen. Somit würden dann grundsätzlich bei diesem 6,4-Milliarden-Paket für die erste Stufe akkumuliert dreistellige Millionenbeträge fehlen. Wir könnten das somit nicht umsetzen.

2. Der zweite Grund ist für uns schwerwiegender. Wir finden die Anbindung an das Generalabonnement zweiter Klasse unzweckmässig, denn das würde ja bedingen, dass der Staat quasi den Transportunternehmen zugesteht, dass sie direkten Einfluss auf die Einnahmen aus der Bundessteuer nehmen, dass sie somit aber auch direkten Einfluss auf die Fondssubstanz nehmen. Es kann doch nicht sein, dass die Transportunternehmen mit ihrer Preispolitik schlussendlich hier bestimmen, wie viel von diesem Abzug dann im Fonds zur Verfügung steht! Das ist politisch ein bisschen schwierig und, glaube ich, auch aus staatspolitischer Sicht nicht akzeptabel. Zudem wissen wir auch nicht, wie sich das Generalabonnement in Zukunft entwickeln wird. Sie wissen von der Kostenberechnung für die Transportunternehmen, dass man gerade hier beim Generalabonnement erster und zweiter Klasse nach ein paar Monaten bereits den Punkt erreicht hat, wo man die Kosten dafür herausgeholt hat, dass das Generalabonnement an sich also zu günstig ist. Auch das wäre somit eine sehr grosse Unbekannte.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit I (Candinas) abzulehnen.

Kommen wir zum Antrag der Minderheit II (Quadri): Hier haben wir eine andere Extremposition, die ich so auch ablehnen muss. Wir haben, Herr Nationalrat Quadri, in der vorbereitenden Kommission aufgezeigt, dass Pendler in allen Regionen ähnlich betroffen sind und es falsch ist zu sagen, Personen aus Randregionen würden hier mehr bestraft als Personen, die in einer Agglomeration wohnen. Die Korrektur erfolgt über die Langstreckenpendler. Diese werden tatsächlich bei der Bundessteuer weniger abziehen können. Gerade im ländlichen Raum haben wir auch über Erhebungen zur Mobilität immer wieder feststellen können, dass sehr viele dort sogar am Wohnort oder in der nächsten Umgebung arbeiten und es sehr kurze Distanzen sind, eben 8 bis 16 Kilometer. Und nochmals: In Ihrem Kanton – wie in vielen Kantonen – bezahlen über 25 Prozent der Bevölkerung keine Bundessteuer. Dieses Elektorat ist somit ohnehin nicht betroffen. Die Kantone bleiben zudem ja weiterhin völlig frei in der Wahl ihres Pendlerabzuges, und das ist ja in der Regel für die Steuerzahlenden der gewichtigere Anteil als die Bundessteuer.

Kommen wir zum Antrag der Minderheit III (Grossen Jürg): Sie möchten hier, dass die Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte überhaupt nicht mehr als Berufskosten in Abzug gebracht werden können. Das ist das andere Extrem.

Der Antrag geht in die richtige Richtung. Auch wir finden, dass dieser Fehlanreiz aus ökologischer Sicht zu korrigieren ist. Es gibt in unserem Steuergesetz natürlich sehr viele Anliegen – von sozialen Anliegen bis eben hier auch zu Anliegen der Mobilität –, die wir dort eingepackt haben. Was der Antrag aber verlangt, ist wirklich ein sehr, sehr grosser Schritt und im Moment nicht realistisch. Zudem würden – das ist der finanzielle Aspekt – mit der vollständigen Streichung des Pendlerabzuges bei der direkten Bundessteuer zwar Mehrerträge von einer halben Milliarde Franken resultieren, aber eine halbe Milliarde Franken bedeutet auch, dass dies der Betrag wäre, den die Bürgerinnen und Bürger mehr bezahlen müssten. Der Antrag der Minderheit I (Grossen Jürg) würde den Effekt zeitigen, dass auch diejenigen, die jetzt ausgeschlossen sind, die also kleine Distanzen zurücklegen, darunterfallen würden. Mit diesem Minderheitsantrag würden zusätzliche 77 Prozent der Pendler erfasst und bestraft. Die vollständige Streichung des Pendlerabzu-

ges ist deshalb effektiv nicht zielführend. Es müsste zudem sichergestellt werden, dass auch der Übertrag in den Bahninfrastrukturfonds auf 5 Prozent korrigiert wird; das alles ist schwierig.

Der Antrag der Minderheit I ist auch aus verfassungsrechtlichen Gründen problematisch. Artikel 127 Absatz 2 der Verfassung führt die Grundsätze der Besteuerung aus; ich erwähne in diesem Zusammenhang insbesondere die Grundsätze der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und nach der Gleichmässigkeit. Es ist deshalb gemäss diesen Grundsätzen schon richtig, dass man berufsbedingte Auslagen grundsätzlich abziehen kann. Wenn Sie, Herr Grossen, das mit Ihrem Antrag ausschliessen wollen, ergibt sich hier aus der Verfassung wahrscheinlich ein Grundsatzproblem, das zuerst zu lösen wäre.

Ich komme zum Einzelantrag Fässler Daniel: Dieser Antrag verlangt etwas, was wir auch schon im Ständerat und in der Kommission diskutiert haben. Das Anliegen kommt jetzt nochmals, und ich lehne es nochmals ab. Auch hier: Die Beschränkung des Pendlerabzuges auf einen Maximalbetrag von 3000 Franken trifft zwar alle Pendler, aber eben, nochmals, in der Umlegung – in Bezug darauf, wer Bundessteuer bezahlt und wer lange Pendlerstrecken zurücklegt – sind nur 22 Prozent der Bundessteuerpflichtigen davon betroffen. Beim Antrag Fässler Daniel haben wir die Problematik, dass die Einführung eines Sockelbetrages eben wiederum dazu führen würde, dass alle unselbstständig Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg, der das Pendeln erfordert, von der Massnahme betroffen wären. Auch der Kurzstreckenpendler, derjenige, der nicht viele Kilometer zurücklegt und einen vernünftigen, kurzen Weg vom Wohn- zum Arbeitsort hat, wäre betroffen und müsste mehr bezahlen. Das ist eigentlich «unappenzellisch» – deshalb erstaunt mich der Antrag Fässler Daniel. Auch die eigentlich zu beseitigende Ungleichbehandlung, je nach Pendlerverkehrsmittel, würde eben nicht aufgehoben, sondern würde sich im Gegenteil noch verschärfen: Velofahrer und Kurzstreckenpendler könnten nichts mehr abziehen; der Benutzer eines Generalabonnements zweiter Klasse könnte noch 1500 Franken abziehen; der Autopendler könnte hingegen immer noch bis zu 8000 Franken abziehen. Diese Effekte sind gerade unerwünscht. Es wäre also falsch, in die von diesem Antrag verlangte Richtung zu gehen.

Nochmals: Der Mikrozensus 2010 hat aufgezeigt, dass die durchschnittliche Pendlerdistanz in der Schweiz 12 Kilometer beträgt. Wenn ich jetzt Appenzell Innerrhoden und Aargau geographisch durchmesse, stelle ich fest, dass Sie mit diesen 12 Kilometern sowieso ausserhalb der Belastung und der Reichweite sind. Über dem Durchschnitt liegen hier vor allem die Kantone des Mittellandes, aber nicht Ihr Elektorat, Herr Fässler. Deshalb würde ich Ihnen sogar empfehlen, Ihren Antrag zurückzuziehen.

Wir kommen zum Antrag der Minderheit II (Quadri) zu Artikel 9 des Steuerharmonisierungsgesetzes. Entsprechend Ihrem vorgängigen Antrag möchten Sie ja hier beim geltenden Gesetz bleiben. Ich habe die Ausführungen dazu gemacht und sage hier nochmals: Die Kantone sind völlig frei, wie sie die Fahrkostenabzüge ausgestalten. An dem ändert sich nichts, sondern es betrifft nur die Bundessteuer.

Wir kommen noch zum Antrag der Minderheit I (Grossen Jürg) zu Artikel 87a Absatz 2 Litera c der Bundesverfassung. Auch hier lehne ich mich an den Antrag der Minderheit III betreffend Pendlerabzug an, mit dem er verknüpft ist und den wir ja auch ablehnen; die Gründe dafür habe ich dargelegt. Die Anträge entsprechen einem Konzept, das hier unseres Erachtens falsch ist.

Somit bleibt noch der Antrag der Mehrheit der KVF zu Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2. Hier geht es darum, dass die Mehrheit sagt: «Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bis 2018 und anschliessend zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds und deren Verzinsung nach Artikel 187a Absatz 2 9 Prozent des Reinertrages verwenden.» Das ist akzeptabel, wenn auch der Einzelantrag Fluri zu Artikel 11 des Bundesgesetzes über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur an-

genommen wird. Das wäre dann wieder konsequent auf dieser Linie; insofern kann man dies, wenn man das will, bereits auf Verfassungsstufe verankern. Das ist aber unseres Erachtens nicht nötig. Hierbei geht es eher um die Frage, ob sie diese Zweckbindung auf Verfassungs- oder auf Gesetzesebene verankern wollen.

Wir kommen zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas, auch zu Artikel 196 Ziffer 3: Ja, das Neat-Viertel ist etwas, was seinerzeit auch für den FinöV-Fonds in der Zeit limitiert war. Es sind rund 300 Millionen Franken, die wir hier weiterhin, wie die zwei Drittel der LSVA, verwenden wollen. Sie haben aber gesehen, Herr Hurter, dass wir nach der Vernehmlassung auch hier dieses Neat-Viertel befristet haben; das ist jetzt so verankert. Es ist im Prinzip eine zehnjährige Verlängerung der aktuellen Situation, indem dieses Neat-Viertel in leicht abgewandelter Form jetzt weiter in den Bahninfrastrukturfonds fließen wird, bis die Bevorschussung für den FinöV-Fonds zurückbezahlt ist. Weil der Bund einverstanden war, dass wir die Bevorschussung, die Zahlung und die Rückzahlung des Darlehens zeitlich aufschieben, und das auch ein Konzeptbestandteil ist, finden wir das richtig und gerecht. Ab ungefähr 2030, wenn diese Rückzahlung erfolgt ist, kann man diese Gelder dann aber wieder der Strasse zuwenden, und dann sind diese 300 Millionen Franken auch wieder zweckgebunden.

Wenn man halt mehr ausbauen will – das wollen Sie ja alle! –, dann braucht es diese Gelder. Sonst müssten Sie 300 Millionen Franken wieder beim ersten Ausbauschritt kappen oder eine andere Finanzierungsquelle bringen. Es wären dann nochmals 0,1 Prozentpunkte bei der Mehrwertsteuer mehr, wenn Sie hier dem Antrag der Minderheit Hurter Thomas folgen würden.

Dann haben wir nochmals einen Antrag der Minderheit I (Grossen Jürg) zu Artikel 196 Ziffer 14, Absätze 4 und 5: Hier geht es im Wesentlichen um eine Verlängerung der Frist. Eine Kürzung der Frist des zusätzlichen Mehrwertsteuerepromilles hat natürlich auch wieder eine Unterdeckung zur Folge. Hier, glauben wir, müsste man dann entweder beim Fahrkostenabzug kompensieren oder auf den entsprechenden Zeitpunkt hin eine andere Lösung vorschlagen.

Kommen wir noch zum Antrag der Minderheit II (Huber) zu diesem Artikel: Frau Huber nimmt das Konzept des Bundesrates auf, und insofern ist das sehr konsequent. Der Bundesrat hat diese Mehrwertsteuererhöhung nicht vorgeschlagen, entsprechend haben wir halt aber auch den ersten Ausbauschritt bei den noch finanzierbaren 3,5 Milliarden Franken belassen. Wie Sie wurde natürlich auch der Bundesrat von der Macht der Kantone und der Städte überrollt, die schon in einem ersten Ausbauschritt wesentlich mehr investieren wollen. Wenn man das will und unterstützt – was verkehrstechnisch und aufgrund der Kapazitäten ja durchaus Sinn macht; es ist eine Frage des Tempos –, dann geht es nicht, ohne dass wir eben auch hier dieses Mehrwertsteuerepromille akzeptieren. Insofern ist es für Sie ein Grundsatzentscheid: Wie viel investieren Sie im ersten Ausbauschritt? Wenn Sie dem Ständerat folgen, werden Sie nicht umhinkommen, diese Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozentpunkte zu akzeptieren.

Wobmann Walter (V, SO): Frau Bundesrätin, Sie sind also dafür, dass vor allem der Privatverkehr die Ausbauwünsche mitfinanzieren soll. Dann gibt es dort natürlich wieder Lücken, das heisst, es müssen wieder Abgaben erhöht werden, in den Kantonen müssten vielleicht die Steuern erhöht werden; es trifft jetzt aber immer wieder die Gleichen. Meine Frage ist folgende: Um wie viel werden Sie den Treibstoffzollzuschlag erhöhen? Im Moment geben Sie sich immer bedeckt, aber mich würde das jetzt wirklich interessieren, ich möchte das endlich wissen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie werden verstehen, Herr Nationalrat Wobmann, dass zuerst der Bundesrat entscheidet. Das wird in Bälde sein. Ich freue mich auch, mit Ihnen über die Vignette zu diskutieren und darüber, ob diese fünf Franken pro Monat diese Debatte, den ganzen Kampf wert sind.

Ich muss Sie einfach immer wieder daran erinnern: Den Vignettenpreis haben wir zwanzig Jahre lang nicht erhöht – zwanzig Jahre! Die Mineralölsteuer wurde seit 1993 nicht erhöht. Der Zuschlag für den Bund – darum wird es bei der Finanzierung gehen – liegt seit vierzig Jahren bei 30 Rappen! Wo ist hier die Milchkuh? Das müssen Sie mir dann einmal erklären. Wenn der Staat zwanzig bzw. vierzig Jahre lang keinen Rappen zusätzlich vom Automobilisten verlangt, wenn der Staat seit Jahrzehnten dieselben Abgaben verlangt, wo ist hier die Milchkuh? Da sind Sie wirklich voll auf dem falschen Dampfer. Bei der LSVA hat das Volk zugestimmt, dass wir das Geld für die Grossprojekte, für den FinöV-Fonds verwenden. Das ist nicht irgendeine Idee des Bundesrates. Bei allen anderen Strassenebenen gibt es dann eben nicht Quersubventionierungen der Strasse, sondern es geht um Steuergelder, welche insbesondere die Kantone und die Gemeinden einsetzen.

Ich glaube, dass Ihr Anliegen sehr populär ist; viele werden sagen: «Jetzt ist es Zeit, man muss hier Einhalt gebieten!» Aber wenn man die Fakten anschaut, so sieht man, dass das wirklich nicht richtig ist. So, wie wir hier die Nutzer der Bahninfrastruktur mit einem Beitrag belasten, werde ich nicht darum herumkommen, nach vierzig Jahren auch die Strassenutzer massvoll, soweit es auch hier die Ausbauten bedingen, zur Kasse zu bitten. «Massvoll» ist dann auch dort das Wort. Dort müssen Sie dann auch die Linke in die Pflicht nehmen, dort bin ich dann wieder mit Ihnen: Infrastruktur ist auch die Strasseninfrastruktur, wir brauchen auch dort Investitionen.

Fässler Daniel (CE, AI): Frau Bundesrätin, Sie haben in Ihren Ausführungen zu meinem Einzelantrag auf die geografische Situation in meinem Kanton, dem Kanton Appenzell Innerrhoden, Bezug genommen. Wir reden hier über eine Vorlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur. Ich habe mir statistische Grundlagen aus meinem Kanton beschafft und habe festgestellt, dass von all denjenigen, die bei den Steuern einen Fahrkostenabzug geltend machen können, 90 bis 95 Prozent das Automobil benützen. Das ist selbstverständlich, weil wir über keine genügende Bahninfrastruktur verfügen, um mit dem Zug aus dem Kanton hinaus zu pendeln. Aber wir haben auch eine zunehmende Anzahl Pendler, die in unseren Kanton fahren, um zu arbeiten, weil bei uns das Beschäftigungswachstum gross ist und der Bedarf an Arbeitskräften nicht einheimisch gedeckt werden kann. Auch diese sind auf das Automobil angewiesen. Ich habe versucht, mit meinem Antrag sicherzustellen, dass diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, weil es keine genügende Bahninfrastruktur gibt, gleichberechtigt sind. Denn was sage ich diesen Automobilisten sonst, die keine Bahninfrastruktur zur Verfügung haben?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben hier eine Antwort. Nochmals: Mindestens 20 Prozent der Bevölkerung Ihres Kantons bezahlen keine direkte Bundessteuer. Diejenigen, die über 120 000 Franken verdienen bzw. bei der Bundessteuer versteuern – das sind auch Zahlen, die ich habe –, machen keine 10 Prozent der Bevölkerung aus. Bei diesen 10 Prozent kann es sein, dass ein Teil das Auto benützt. Das glaube ich sogar, ich kenne ja die Struktur Ihres Kantons auch. Aber dann ist die Limitierung auch hier eine Antwort, die den Benutzer des öffentlichen Verkehrs gleich trifft wie den Strassenpendler: Sie betrifft eben die höheren Einkommen.

Immerhin bekommt Ihr Kanton gerade mit dem Netzabschluss auch weiterhin Kantonsbeiträge vom Bund, weil wir zu Recht sagen: Sie haben in diesem Sinne keine Nationalstrassen, und Sie haben sicher eine ganz andere Anbindung an den öffentlichen Verkehr als die Stadt St. Gallen als wichtiger Arbeitgeber. Sie haben aber zum Beispiel das Posttaxi. Das ist auch öffentlicher Verkehr. Das unterstützen wir als innovative Lösung in Ihrem Kanton sehr.

Grossen Jürg (GL, BE): Frau Bundesrätin, ich möchte mich zuerst für die wohlwollenden Worte bedanken, die Sie für

den Grundsatz, dass der Pendlerabzug Richtung null gehen sollte, gefunden haben. Zu meiner Frage: Ist Ihnen bewusst, dass ich ein Konzept vorgelegt habe, das den Konsumenten dann auch über die Mehrwertsteuer entlastet, weil wir eine zeitliche Verkürzung der Erhöhung machen? Damit würden dann eben diese Pendler, die von einem Pendlerabzug null betroffen wären, via Mehrwertsteuerreduktion wieder entlastet. Ist Ihnen das bewusst?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, das ist mir bekannt, es ist Ihr Konzept. Sie haben auch noch eine Volksinitiative in diese Richtung lanciert, die der Bundesrat, wie Sie wissen, aber auch ablehnt. Insofern ist der Bundesrat eben auch konsequent.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich habe noch eine Anschlussfrage an Ihre Antwort bezüglich der Mineralölsteuer. Die Kommission hat entschieden, vom Begriff «Eisenbahn-Grossprojekte» wegzukommen und ihn mit «Eisenbahninfrastruktur» zu ersetzen. Dadurch kommt es zu einer Ausweitung. Sie haben gar nichts zu dieser Ausweitung gesagt.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ausweitung oder nicht – der FinöV-Fonds wurde für die Grossprojekte limitiert; das ist so. Es gibt aber auch im Rahmen der Neat Zufahrtsprojekte, die damit finanziert werden. Wenn wir dies statt mit dem FinöV-Fonds mit dem Bahninfrastrukturfonds weiterführen, ändert sich nichts Wesentliches an der Tatsache, dass wir damit die Bahninfrastruktur finanzieren. Das ist für uns entscheidend. Ob grosse oder kleine Projekte: Der Tiefbahnhof Luzern ist wahrscheinlich ein Grossprojekt. Es gibt auch bei der Eisenbahn viele Grossprojekte, aber sie sind bislang nicht in der Konzeption des FinöV-Fonds vorhanden.

Deshalb glaube ich: Wichtig ist, dass es weiterhin einen Beitrag der Strasse an die Bahninfrastruktur geben wird. Die Finanzierung ist sonst nicht realistisch. Ich erwarte deshalb aber auch von der Bahnseite, dass sie sich gegenüber der Strassenseite erkenntlich zeigt und dieses Miteinander anerkennt, damit nicht das ganze Verkehrssystem der Schweiz kollabiert. Das ist für den Bundesrat am Schluss wesentlich. Sprechen Sie mit jungen Leuten: Einmal nutzen sie das Auto, mit Mobility, dann nutzen sie den Zug und schliesslich das Flugzeug. Ich glaube, dieses Auseinanderdividieren gehört wirklich der Vergangenheit an.

Es ist deshalb für den Bundesrat wichtig, in alle Verkehrsträger zu investieren und eine faire Finanzierungslösung vorzuschlagen. Wir meinen: Unser Vorschlag ist fair; es profitiert auch die Strasse.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Le Conseil des Etats s'est laissé guider par une logique de cohérence: les projets que l'on décide de réaliser doivent être financés. Tel est le principe élémentaire auquel notre commission s'est ralliée. Par rapport au projet du Conseil fédéral, le Conseil des Etats a décidé de relever le taux de la taxe sur la valeur ajoutée de 1 pour mille de 2018 à 2030 pour augmenter de 3,5 à 6,4 milliards de francs les recettes servant au financement de l'étape d'aménagement 2025.

En décidant du volume des sources de financement, nous prenons implicitement une décision quant à l'ampleur du projet dont nous débattons lorsque nous aborderons le projet suivant. Aux yeux d'une large majorité des membres de la commission, une chose ne doit en aucun cas être faite: choisir de dépenser 3,5 milliards de francs, puis accepter des projets coûtant 6,4 milliards de francs, en adoptant des propositions de minorité et certaines propositions individuelles.

A ce stade, je souhaite attirer votre attention sur le fait que la proposition de la minorité Huber concernant le projet 5, que nous traiterons tout à l'heure, vise à diminuer les dépenses prévues à 3,5 milliards de francs. En commission, cette proposition a été très largement rejetée, soit par 22 voix contre 3. Cette proposition est cohérente: moins de dépenses, moins de projets! Certains veulent diminuer les moyens mis

à disposition mais pas les projets: ce n'est pas sérieux! Dans ce sens, Madame Huber était cohérente.

La minorité II (Quadri) au projet 4 article 1 alinéa 3 propose même de réduire les dépenses et, dans une autre minorité, d'ajouter des projets à la lettre f, comme le contournement de Bellinzone, qui coûterait plus d'un milliard de francs. Cela consiste à vouloir obtenir le beurre, garder l'argent du beurre et éventuellement même séduire la laitière! La commission s'oppose à ce type d'attitude.

Plusieurs propositions de minorité contradictoires entendent modifier le financement. Certaines ont pour but de réduire le périmètre financier global pour revenir à 3,5 milliards de francs. Chacune le fait d'une manière différente, mais nous vous prions de les rejeter toutes.

La minorité Huber propose de renoncer au relèvement du taux de la taxe sur la valeur ajoutée. Ce seront donc environ 360 millions de francs annuels qui manqueront dans le fonds. En commission, cette proposition avait été rejetée par 15 voix contre 8.

La minorité Hurter Thomas à l'article 196 chiffre 3 alinéa 2 lettre c propose de renoncer aux recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales. En commission, cette proposition avait été rejetée par 14 voix contre 9. Il manquerait environ 260 millions de francs pendant seize ans, soit environ 4 milliards de francs au total.

La minorité II (Quadri) à l'article 87a du projet 2 propose de ne pas attribuer au fonds les 2 pour cent des recettes de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques. En commission, cette proposition a été rejetée par 12 voix contre 9. Il manquerait environ 200 millions de francs – tendance croissante – pendant seize ans, soit au moins 3 milliards de francs.

La commission vous invite à rejeter toutes ces propositions de minorité, de manière à pouvoir réaliser l'étape d'aménagement 2025 avec un financement se montant à 6,4 milliards de francs.

J'en viens maintenant à la déduction pour les pendulaires. Il y a une proposition de la minorité Candinas demandant une retouche dont l'effet financier est faible à court terme, mais pourrait être substantiel à long terme: calquer le montant de la déduction pour pendulaires sur le montant de l'abonnement général 2e classe. Par rapport à la proposition de la majorité et au projet du Conseil fédéral, cela donne de facto à la direction des CFF et à l'Union des transports publics des prérogatives de définition des règles de fiscalité.

J'aimerais faire une remarque personnelle. J'avoue que j'ai trouvé cette proposition sympathique, je l'ai signée. Mais, à la réflexion, c'est une véritable hérésie juridique et institutionnelle. Finalement, je me suis rallié à la proposition de la majorité de la commission.

Je vous propose donc, au nom de la commission, de rejeter la proposition de la minorité Candinas; elle a été rejetée en commission par 13 voix contre 11.

Le but de la limitation de la déduction pour pendulaires n'est pas seulement fiscal; elle a aussi un but environnemental, énergétique et de politique des transports, à savoir modérer la consommation d'énergie, modérer la pollution et modérer la consommation globale de transports.

Permettez-moi d'insister sur l'impact de la proposition de la majorité, à savoir le plafonnement à 3000 francs des frais déductibles dans l'impôt fédéral direct. Je précise que cela ne concerne que l'impôt fédéral direct. Nous créons la possibilité, et non l'obligation, pour les cantons, dans la loi d'harmonisation fiscale, de plafonner eux aussi leur déduction pour pendulaires.

Dans le rapport fourni par l'Office fédéral des transports, nous apprenons que 78 pour cent des contribuables ne sont pas concernés par la déduction maximale de 3000 francs parce qu'ils déduisent d'ores et déjà moins que 3000 francs par année de frais de transport. Par contre, 9 pour cent des contribuables font valoir une déduction entre 7000 et 70 000 francs par année. Cela veut dire qu'il y a des petits malins qui utilisent cette disposition aujourd'hui pour défalquer des trajets en voiture jusqu'à 450 kilomètres par jour. C'est clai-

rement abusif; cela ne correspond clairement pas à la réalité. La proposition de plafonner ce montant est raisonnable. A l'exception du canton du Jura, les cantons des régions périphériques et de montagne, comme par exemple les Grisons, Uri, le Tessin, Appenzell Rhodes-Intérieures, se situent en dessous de la moyenne kilométrique de pendularité qui est de 11,7 kilomètres pour le trajet vers le travail. Même le Valais est en dessous avec 11,5 kilomètres. En plus, ces cantons ont souvent des revenus inférieurs à la moyenne suisse et un plus grand nombre de contribuables qui ne paient pas l'impôt fédéral direct. Ce qui signifie que les cantons périphériques ne sont en aucun cas davantage concernés; ce serait même plutôt l'inverse: les cantons périphériques sont moins concernés.

Sous l'angle social, cette mesure est peu problématique parce que l'impôt fédéral direct est extrêmement progressif. Il y a 21 pour cent de la population qui ne le paie pas, et les personnes aux revenus modestes qui le paient le font à taux très bas. La proposition Fässler Daniel n'a pas été traitée en commission, mais je crois pouvoir dire qu'elle aurait été rejetée, en particulier parce qu'elle pénalise tous les pendulaires, avec une espèce de franchise de 2000 francs concernant tous les pendulaires.

Je ne reviens pas sur la proposition de la minorité Grosse Jürg qui a été largement discutée par Madame la conseillère fédérale Leuthard. En revanche, je souhaite attirer votre attention sur la proposition Fluri, mon collègue rapporteur, pour une correction technique. C'est un peu compliqué, mais il est important de l'adopter. Dans la version du Conseil fédéral, l'idée était de consacrer 50 pour cent de la part fédérale de la RPLP et 50 pour cent du pour mille ordinaire de la TVA aux remboursements des avances dès 2019. Pour des raisons de clarté politique, en commission, Monsieur Fluri a formulé une proposition qui consiste à dire qu'on utilise l'argent des huiles minérales pour solder la dette du passé. La commission s'est ralliée à cette proposition: à partir de 2019, la contribution des huiles minérales ne servirait plus qu'à rembourser la dette du passé, à payer à charge d'intérêts. Mais l'intention de Monsieur Fluri et de la commission n'était pas de rembourser plus vite que ce que proposait le Conseil fédéral.

Une interprétation erronée d'une proposition Fluri aurait pu conduire à utiliser la taxe sur les huiles minérales pour renflouer le fonds encore plus rapidement en s'additionnant à l'argent qui vient de la TVA et de la RPLP. Or, telle n'était ni l'intention de Monsieur Fluri, ni de la commission. Monsieur Fluri a donc présenté cette proposition sur la suggestion de l'administration. Elle consiste à dire que 100 pour cent des huiles minérales et 50 pour cent de la part fédérale de la RPLP vont servir au remboursement des avances et à leur rémunération par la Confédération. Financièrement, cela revient exactement au même que la version du Conseil fédéral, mais la clarté est plus grande.

Donc, je vous invite à rejeter toutes les propositions de minorité et d'accepter la proposition Fluri.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir sind hier beim Block 1, Finanzierung. Hier stehen die bisherigen Mittel zur Diskussion – Mineralölsteuerzuschlag, Schwerverkehrsabgabe – sowie neu der Pendlerabzug und die Mehrwertsteuerpromille. Umstritten ist der Pendlerabzug, Artikel 26 des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer; Sie finden dies auf Seite 16 der Fahne.

Vorweg darf ich einige Zahlen aus der Bundesstatistik, aus dem Mikrozensus 2012, zitieren. Diese Statistik zeigt, dass der Weg zur Arbeit im Mittel knapp 12 Kilometer lang ist, nämlich 11,7 Kilometer. Jeder zweite Arbeitsweg ist kürzer als 5 Kilometer, und die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges, je nach Raumtyp des Wohnortes, variiert höchstens um 1,5 Kilometer. Das heisst konkret Folgendes: In den Agglomerationskerngemeinden beträgt der durchschnittliche Arbeitsweg 10,4 Kilometer und in den ländlichen Gemeinden durchschnittlich 13,1 Kilometer. Das gibt dann den Gesamtdurchschnitt von 11,7 Kilometern.

Diejenigen, welche zum Pendeln ein Privatfahrzeug benötigen, können ohne Überschreitung der neuvorgeschlagenen Obergrenze von 3000 Franken zwischen 20 und 35 Kilometer pro Arbeitstag steuerlich abziehen. In den ländlichen Gemeinden haben rund 79 Prozent der Erwerbstätigen eine Wegdistanz, vom Wohnort zum Arbeitsort, von weniger als 20 Kilometern, dies im Vergleich zu den isolierten Städten mit 81 Prozent. In den ländlichen Gemeinden haben also rund 79 Prozent der Erwerbstätigen eine Wegdistanz von weniger als 20 Kilometern – mit öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr. Diese 20 Kilometer reichen aus, um die jetzt vorgesehene Obergrenze des Pendlerabzuges nicht zu überschreiten. Aufgrund dieser Durchschnittszahlen und Angaben ist keine systematische regionale Betroffenheit aufgrund der Wegdistanzen ersichtlich. Die unterbreitete Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3000 Franken hat somit für 78 Prozent der Steuerpflichtigen keine Auswirkungen.

So weit zur Statistik, und das alles nur auf Bundesebene. Wie Sie auf der nächsten Seite der Fahne beim Steuerharmonisierungsgesetz sehen, überlassen wir die konkrete Regelung den Kantonen. Für die Kantone ändert sich nur, dass auch sie neu eine maximale Obergrenze festlegen können. Summenmässig definieren wir keine neuen Abzüge für die Kantone.

Nun zur direkten Bundessteuer: Hier haben wir die «Extremvariante Grosse», Minderheit III. Dieser Antrag widerspricht tatsächlich dem steuerrechtlichen Grundsatz, dass die Berufsauslagen, die sogenannten Gestehungskosten, ganz oder teilweise vom steuerbaren Erwerbseinkommen abgezogen werden können. Das ist ein steuerpolitischer Grundsatz. Den hier im Rahmen der Fabi-Vorlage aus dem Steuerrecht zu kippen ist nach Auffassung der Kommission nicht angebracht. Ganz abgesehen von den fiskalischen Auswirkungen, vom Wegfall des Finanzierungsanteils Fabi, ist es ein steuerpolitischer Grundsatz, den wir hier nicht gewissermassen via Verkehrspolitik ausschalten wollen. Mindestens die Mehrheit der Kommission war dieser Auffassung; die Kommission hat demgemäss mit 22 zu 2 Stimmen den Antrag Grosse Jürg abgelehnt.

Der Antrag der Minderheit I (Candinas), das ist bereits erwähnt worden, hätte summenmässig im Moment keine grossen Auswirkungen. Der Maximalbetrag wäre 550 Franken höher als beim Antrag der Mehrheit, aber es wäre, wie gesagt, eine Verknüpfung mit der Tarifpolitik des öffentlichen Verkehrs, und eine Anpassung des Tarifs für das Generalabonnement zweiter Klasse hätte damit Auswirkungen auf die Finanzierung Fabi. Das will die Kommission nicht, allerdings relativ knapp: Sie lehnte nämlich den Antrag Candinas mit 13 zu 11 Stimmen ab.

Die Minderheit II (Quadri) will das geltende Recht beibehalten, ohne Obergrenze auf Bundesebene. Das hätte natürlich einen Einnahmefall zur Folge. Das wäre die Konsequenz, und deswegen hat die Kommission mit 12 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen auch den Antrag Quadri abgelehnt. So viel zum Pendlerabzug.

Zur Verwendung der Mineralölsteuer, zum Antrag der Minderheit Hurter auf Seite 12 der Fahne: Dieser Antrag ist vorhin diskutiert worden, im Zwiegespräch zwischen dem Minderheitssprecher und Frau Bundesrätin Leuthard. Ich möchte nicht weiter darauf eingehen. Es hätte natürlich ganz klar eine Reduktion der Einnahmen zur Folge, mit Auswirkungen auf Fabi, ohne die Ausweitung des Ausbaus schrittweise zu redimensionieren.

Ich komme damit direkt zum Antrag der Minderheit II (Huber) auf Seite 14 der Fahne. Sie sehen, dass die Minderheit II die Zusatzfinanzierung über die Mehrwertsteuer streichen möchte. Allerdings muss man darauf verweisen, dass die Minderheit Huber auch den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbaus schrittweise 2025 der Eisenbahninfrastruktur auf das Niveau des Bundesrates redimensionieren möchte. Insofern ist ihr Antrag konsequent; sie will den Ausbau redimensionieren und dementsprechend auch die Einnahmen reduzieren. Wenn Sie jetzt hier den Antrag der Minderheit II unterstützen würden, dann hätte das implizit

zur Folge, dass man konsequenterweise in der Vorlage 4 die zusätzlichen Ausbauschritte des Ständerates streichen müsste. Es besteht keine rechtliche Verbindung, aber finanzpolitisch gesehen müsste man das so tun.

Wir haben noch den Anhang zur Vorlage 3 auf den Seiten 41ff. der Fahne. Sie sehen, dass die Finanzierungsart im Vergleich zum Beschluss des Ständerates so geändert worden ist, dass wir dort die Befristung für die Zusatzfinanzierung bis zum Jahr 2018 aufgenommen haben. Das wiederum hat den Einzelantrag Fluri zur Folge. Um zu verhindern, dass sämtliche Finanzierungsmittel kumulativ eingesetzt werden, habe ich auf Anregung des Bundesamtes für Verkehr und des Eidgenössischen Finanzdepartementes diesen Einzelantrag formuliert. Neu darin ist, dass neben der Tilgung der Bevorschussung auch die Verzinsung inbegriffen ist und dass zusätzlich zu den Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung auch die Einlagen nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 verwendet werden. Damit besteht dann wieder eine Kongruenz mit dem Beschluss auf Seite 45 der Fahne. Das ist etwas kompliziert; es war auch kein Thema der Kommissionsdebatte. Das hat sich aufgrund des Beschlusses der Kommission ergeben, der übrigens mit 18 zu 0 Stimmen gefasst worden ist. Ich bitte Sie im Namen der einmal klaren, einmal weniger klaren Mehrheit der Kommission, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Ich möchte zu einem Geburtstag gratulieren: Unser Generalsekretär feiert heute seinen Geburtstag, und wir wünschen ihm dazu viel Glück und gute Gesundheit! Sie können es sicher kaum glauben, aber Herr Lanz erreicht heute sein Rentenalter. Trotzdem ist er bereit, für uns bis Ende der Session zu arbeiten. Wir werden ihn am Ende der dritten Sessionswoche gebührend verabschieden. (*Beifall*)

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Titel und Ingress, Ziff. II Einleitung

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. II introduction

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 1 Art. 26

Antrag der Mehrheit
Abs. 1 Bst. a, 2
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Candinas, Amherd, Barthassat, Chopard-Acklin, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Abs. 1 Bst. a

a. ... bis zu einem Maximalbetrag von einem Generalabonnement 2. Klasse für Fahrten ...

Antrag der Minderheit II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 1 Bst. a

Unverändert

Antrag der Minderheit III

(Grossen Jürg, Gasser)

Abs. 1 Bst. a

Aufheben

Antrag Fässler Daniel

Abs. 1 Bst. a

a. ... von 10 000 Franken für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Die ersten 2000 Franken sind nicht abzugsberechtigt;

Schriftliche Begründung

Der Bundesrat möchte mit der Fabi-Vorlage die Nutzer und Nutzniesser der Eisenbahninfrastruktur stärker an der Finanzierung beteiligen. Dieses Ziel wird mit der Beschränkung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer unterlaufen. Die Beschränkung des Pendlerabzuges auf den Maximalbetrag von 3000 Franken trifft alle Pendler. Dies ist für jene besonders stossend, die in ländlichen Gebieten mit ungenügendem Arbeitsplatzangebot und ohne ein angemessenes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wohnen. Wer weiter als 10 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnt und für den Arbeitsweg sein privates Auto benützt, wird sogar noch stärker zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur beigezogen als regelmässige Pendler mit dem öffentlichen Verkehr. Um trotzdem genügend Mittel zu generieren, soll der Fahrkostenabzug erst ab einem Betrag von 2000 Franken geltend gemacht werden können und auf maximal 10 000 Franken beschränkt werden. Damit werden die Pendler mit dem öffentlichen Verkehr effektiv zur Finanzierung beigezogen, und das Langstreckenpendeln wird im Vergleich zu heute steuerlich weniger begünstigt.

Ch. 1 art. 26

Proposition de la majorité

Al. 1 let. a, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Candinas, Amherd, Barthassat, Chopard-Acklin, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Al. 1 let. a

a. ... jusqu'à concurrence du prix d'un abonnement général 2e classe;

Proposition de la minorité II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 1 let. a

Inchangé

Proposition de la minorité III

(Grossen Jürg, Gasser)

Al. 1 let. a

Abroger

Proposition Fässler Daniel

Al. 1 let. a

a. ... les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 10 000 francs. Les 2000 premiers francs ne sont pas déductibles;

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8893)

Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8894)

Für den Antrag der Mehrheit ... 118 Stimmen

Für den Antrag Fässler Daniel ... 68 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die folgende Abstimmung gilt auch für die Anträge der Minderheit Quadri zu Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe c in der Vorlage 2 und zu Ziffer 2 Artikel 9 in der Vorlage 3.

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8895)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 78 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die folgende Abstimmung gilt auch für die Anträge der Minderheit Grossen Jürg zu Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe c und zu Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 in der Vorlage 2.

Vierte Abstimmung – Quatrième vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8896)
Für den Antrag der Mehrheit ... 164 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III ... 15 Stimmen

Ziff. 2 Art. 9 Abs. 1
Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)
Unverändert

Ch. 2 art. 9 al. 1
Proposition de la majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)
Inchangé

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

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)
2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Art. 87a Abs. 2
Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I
(Grossen Jürg, Gasser)
Bst. c
c. 5 Prozent der ...

Antrag der Minderheit II
(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)
Bst. c
Streichen

Art. 87a al. 2
Proposition de la majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I
(Grossen Jürg, Gasser)
Let. c
c. 5 pour cent des recettes ...

Proposition de la minorité II
(Quadri, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hurter Thomas, Landolt, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)
Let. c
Biffer

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

Art. 196 Ziff. 3
Antrag der Mehrheit
Abs. 2
Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bis 2018 und anschliessend zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds und deren Verzinsung nach Artikel 87a Absatz 2 9 Prozent des Reinertrages ...
Abs. 3
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
(Hurter Thomas, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hutter Markus, Landolt, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)
Abs. 2
Unverändert

Art. 196 ch. 3
Proposition de la majorité
Al. 2
... au financement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'en 2018, puis au remboursement des avances faites au fonds et à leur rémunération selon l'article 87a alinéa 2, mais au plus 310 millions de francs par année; la loi règle l'indexation de ce montant.
Al. 3
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
(Hurter Thomas, Binder, Giezendanner, Killer Hans, Hutter Markus, Landolt, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)
Al. 2
Inchangé

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 119
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8891)
Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

Art. 196 Ziff. 14
Antrag der Mehrheit
Abs. 4, 5
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I
(Grossen Jürg, Gasser)
Abs. 4
... vom 1. Januar 2018 an um 0,1 Prozentpunkt an; im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2020.

Antrag der Minderheit II
(Huber, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Landolt, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)
Abs. 4, 5
Streichen

Art. 196 ch. 14
Proposition de la majorité
Al. 4, 5
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I
(Grossen Jürg, Gasser)
Al. 4
... à partir du 1er janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2020 au plus tard ...

Proposition de la minorité II
(Huber, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Landolt, Quadri, Rickli Natalie, Wobmann)
Al. 4, 5
Biffer

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Grossen Jürg haben wir bereits befunden.

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 120
 (namentlich – nominatif: [Beilage – Annexe 12.016/8892](#))
 Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 65 Stimmen

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Anhang

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Fluri

Art. 11 Abs. 1

Spätestens ab dem 1. Januar 2019 werden im Budget und in der Finanzplanung des Fonds bis zur vollständigen Tilgung der Bevorschussung für deren Verzinsung und Rückzahlung mindestens 50 Prozent der Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a sowie die Einlagen nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung verwendet.

Schriftliche Begründung

Der Kommission lagen zur Rückzahlung der Bevorschussung drei sachlich zusammenhängende Anträge vor. Antrag 24, welcher auf Verfassungsstufe die sachliche Verknüpfung zwischen der befristeten Mineralölsteuereinlage und der Rückzahlung der Bevorschussung aus dem FinöV-Fonds fixiert, wurde angenommen. Antrag 23 wurde abgelehnt und Antrag 22 mit einer Änderung im Bahninfrastrukturfonds-Gesetz (BIFG) zurückgezogen. Mit dieser Verfassungsänderung ohne entsprechende Anpassung im BIFG liegen nun Bestimmungen in Verfassung und Gesetz vor, die zu unterschiedlicher Interpretation führen könnten. Es war weder die Absicht des Antragstellers noch die Absicht der Kommission, für die Rückzahlung und die Verzinsung der Bevorschussung des Fonds kumulativ sowohl Mittel aus LSVA und Mehrwertsteuer (geregelt in Art. 11 Abs. 1 BIFG gemäss Antrag Bundesrat) als auch solche aus der Mineralölsteuer (geregelt in Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 BV gemäss angenommenem Antrag 24) zu verwenden und damit die Rückzahlung der Bevorschussung zeitlich zu priorisieren. Zur Klarstellung wird vorgeschlagen, in Artikel 11 BIFG als Quelle wie bisher Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a BV (LSVA-Mittel) zu nennen. Ebenfalls genannt wird neu die durch Kommissionsantrag in die Verfassung aufzunehmende Quelle der Mineralölsteuer, wobei diese nicht nur für die Rückzahlung, sondern auch für die Verzinsung der Bevorschussung zu verwenden ist. Zu Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 BV besteht damit keine Differenz mehr. Mit dieser Bestimmung wird die Rückzahlung ebenfalls voraussichtlich im Jahr 2030 getilgt sein.

Annexe

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Fluri

Art. 11 al. 1

A compter du 1er janvier 2019 au plus tard, le budget et la planification financière du fonds d'infrastructure ferroviaire doivent prévoir qu'au moins 50 pour cent des versements au fonds prévus à l'article 87a alinéa 2 lettre a de la Constitution et l'intégralité des versements au fonds prévus à l'article 196 chiffre 3 alinéa 2 de la Constitution servent à rémunérer et à rembourser les avances, jusqu'au remboursement intégral de celles-ci.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: [Beilage – Annexe 12.016/8897](#))

Für den Antrag Fluri ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 65 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Block 2 – Bloc 2

Ausbauschnitte

(Entwürfe 4, 5, 3 Ziff. 4a)

Etapas d'aménagement

(Projets 4, 5, 3 ch. 4a)

Siehe Seite / voir Page 119

Quadri Lorenzo (V, TI): Dieser Minderheitsantrag befasst sich mit der sogenannten Umfahrung von Bellinzona. Die Kosten der Fabi-Vorlage haben schon die horrenden Summe von 6,4 Milliarden Franken erreicht, und trotzdem ist noch nicht alles drin, was notwendig wäre. Bellinzona wird nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der kritischste Knotenpunkt auf der gesamten Nord-Süd-Strecke sein. Auf diesen Abschnitt zwingen sich alle Züge aus dem Basistunnel – das heisst sechs Güterzüge und zwei ICE/Eurocity-Züge pro Stunde und Richtung – sowie die Züge von vier Regionallinien, nämlich jene nach Lugano, Locarno, Luino und Airolo bzw. in den Kanton Uri. Etwa die Hälfte der Züge kommt von oder geht nach Italien, was die Anforderungen bezüglich Stabilität und Rückfallebenen im Knotenpunkt massiv erhöht. Die Probleme in diesem Knotenpunkt haben Auswirkungen auf die gesamte Nord-Süd-Strecke.

Die Umfahrung von Bellinzona ist raumplanerisch schon vorgesehen und in den entsprechenden Sachplänen festgehalten. Eine Umfahrung ermöglicht eine Entflechtung der Nord-Süd-Achse, Bellinzona–Ceneri–Lugano, von der Nord-West-Achse, Bellinzona–Luino bzw. Bellinzona–Locarno. Zudem würden Güterzüge und Gefahrguttransporte aus dichtbesiedeltem Gebiet entfernt. Es ist somit ein Fehler, diese Strecke nicht schon in Step 1 aufzunehmen. Umso wichtiger ist es, dieses Vorhaben im Ausbauschnitt 2030 zu berücksichtigen. Es handelt sich hier nur um Planungsarbeiten.

Il fatto è che la circonvallazione di Bellinzona viene rimandata alle calende greche, ciò che naturalmente non ci può andare bene, specie in considerazione di tutti i contentini e contentoni che sono stati dati, soprattutto nell'altra Camera, ai vari cantoni.

Si pone la questione del traffico dei treni Alptransit, che magari trasportano anche merci pericolose, all'interno degli agglomerati fortemente popolati, con tutte le immissioni ed i rischi che questo comporta – e questo è un problema che non tocca solo Bellinzona. E vero che la commissione ha accolto la proposta Regazzi volta ad aumentare le capacità di trasporto non solo sulla tratta Contone–Tenero ma l'ha estesa alla tratta Bellinzona–Tenero. Questa estensione è un passo avanti. Tuttavia, ancora non compensa il rinvio ad un nebuloso ed improbabile futuro della circonvallazione di Bellinzona di cui nel nostro cantone si è molto discusso.

Ich bitte somit um Unterstützung meines Minderheitsantrages.

Huber Gabi (RL, UR): Meine auf drei Köpfe geschrumpften Minderheiten beantragen Ihnen, in den Entwürfen 4 und 5 den Ausbauschnitt 2025 gemäss Bundesrat zu beschliessen. Das ist die logische Folge meines Minderheitsantrages zu Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 im Entwurf 2, also im Block 1, mit dem die zusätzliche Erhöhung der Mehrwertsteuer gemäss Ständerat gestrichen werden sollte und den Sie vorhin leider abgelehnt haben.

Die grundsätzlichen Überlegungen, weshalb das Konzept des Bundesrates schlüssig ist, habe ich bereits bei meinem Minderheitsantrag im Entwurf 2 dargelegt. Ergänzend möchte ich noch Folgendes zu bedenken geben: Das begrüssenswerte Ziel der bundesrätlichen Vorlage, durch die Schaffung eines einheitlichen Finanzierungsgefässes die Mittelkonkurrenz zwischen Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur herzustellen, wird durch die überladene Vorlage des Ständerates gefährdet. Die Folgekosten von Neat und Bahn 2000 sind bekanntlich viel höher als ursprünglich angenommen. Projekte, die heute zusätzlich aufgenommen werden, werden aufgrund der erhöhten Be-

triebs- und Unterhaltskosten die Möglichkeit von Ausbauten in der Zukunft schmälern.

Eigentlich würde sich eine Abstimmung über meine Minderheitsanträge in den Entwürfen 4 und 5 nun erübrigen, denn ich nehme nicht an, dass Sie die Mehrwertsteuer erhöhen wollen, die gegenüber der bundesrätlichen Vorlage zusätzlichen Ausbauschritte und die Erhöhung des Verpflichtungskredites auf 6,4 Milliarden Franken aber ablehnen. Aber man weiss ja nie, vielleicht entsteht eine interessante Differenz. Deshalb halte ich aus Gründen der Konsequenz an den Minderheitsanträgen in den Entwürfen 4 und 5 fest.

Hurter Thomas (V, SH): Ich spreche zu meinen Minderheitsanträgen zu den Artikeln 3 und 8 im Entwurf 3 sowie zu Artikel 2a im Entwurf 5. Grundsätzlich geht es um eine Lückenschliessung zwischen Basel und Schaffhausen, also um die direkte Verbindung der beiden Kantonshauptorte. Konkret geht es um die Elektrifizierung dieser Strecke und damit um die Ablösung der Dieselstrecke, der sogenannten Hochrheinbahn, übrigens die letzte Dieselstrecke über Schweizer Gebiet.

Die Minderheitsanträge beinhalten eine hälftige Finanzierung von rund 100 Millionen Franken. Die andere Hälfte soll durch die deutsche Seite finanziert werden, die auch ihre Beteiligung im Mai untermauert hat.

Im Jahre 1998 wurde die FinöV-Vorlage angenommen, und damit wurde auch ein Bekenntnis zu der sogenannten Ostschweizer Spange abgegeben. Damals ging es darum, dass die Ost- und die Westschweiz einen Anschluss an das TGV-Hochgeschwindigkeitsnetz Richtung Frankreich sowie an den ICE Richtung Stuttgart und München erhalten. Zusätzlich sagt der Bundesrat, dass die SBB eine sogenannte Grenzgürtelstrategie verfolgen müssen, also ein Wachstum in Grenznähe.

Warum komme ich mit diesen Minderheitsanträgen innerhalb von Fabi? Ich komme damit, weil wir innerhalb von Fabi das HGV-Anschluss-Gesetz ändern oder ergänzen können. Somit konkurrenzieren meine Minderheitsanträge gar kein anderes Projekt innerhalb von Fabi. Ich betone es noch einmal: Kein anderes Projekt innerhalb von Fabi wird konkurrenziert.

Da Ende 2016 die Konzession der genannten Strecke ausläuft, ist es jetzt an der Zeit, dass wir diesen Ausbau an die Hand nehmen und die Strecke elektrifizieren. Dann passt sie nämlich gut in das Portefeuille der SBB, die in diesem Gebiet auch ein enormes Wachstumspotenzial vermuten. In den letzten zehn Jahren hat zum Beispiel die Zahl der Grenzgänger um 30 Prozent zugenommen! Im HGV-Kredit sind momentan auch Restmittel vorhanden, die ungefähr der Hälfte des von der Schweiz zu übernehmenden Betrags entsprechen würden und die ansonsten zurück in die Bundeskasse fliessen würden. Es wird keine neue Strecke im HGV-Gesetz aufgenommen, sondern nur die bestehende Strecke St. Gallen–Konstanz–Singen nach Schaffhausen und Basel ergänzt. Damit haben wir diese sogenannte Ostschweizer Spange.

Was bringt das für Vorteile für die Schweiz?

1. Zwei Kantonshauptorte werden verbunden, und die Reisezeit wird um eine Stunde verkürzt, denn heute geht der Verkehr über Zürich.

2. Mit dieser Verkürzung erreichen wir zudem eine Verkehrs-entlastung im Raum Zürich. Hier spreche ich vor allem auch die Vertreterinnen und Vertreter dieser Region an: Dann haben Sie eine Verkehrs-entlastung. Zusätzlich haben wir die Chance einer Verkehrsverlagerung. Wenn heute jemand von der Ostschweiz nach Basel reist oder umgekehrt, fährt er über Zürich. Mit dieser Bahn hätte man eine gute Alternative.

3. Die ganze Ostschweiz würde an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Aber auch die Nordwestschweiz bekäme eine bessere Verbindung nach Osten, nämlich in Richtung Bodensee und München.

4. Die SBB können ihre Grenzgürtelstrategie, die ich vorhin erwähnt habe, weiterverfolgen, vor allem in einer Wachs-

tumsregion, nämlich in der Nordschweiz und in Süddeutschland.

5. Durch die Elektrifizierung fällt die Schadstoffbelastung durch die Dieselloks weg. Bei gleichbleibenden Kosten kann eine höhere Fahrplandichte erreicht werden.

6. Man könnte die S-Bahnen von Schaffhausen und Basel verbinden, und die Elektrifizierung ist Voraussetzung für das Herzstück in Basel.

7. Kein anderes Projekt innerhalb von Fabi wird gefährdet.

8. Ein letzter Punkt wäre – nehmen Sie mir das nicht übel –, dass diese hälftige Finanzierung staatspolitisch gesehen vielleicht einen gewissen Effekt hätte, die staatspolitischen Beziehungen zum Land ennet der Grenze etwas zu verbessern.

Ich weiss, viele meiner Kollegen sind nicht sehr erfreut darüber, weil die Streckenführung auf deutschem Boden ist. Das ist geschichtlich bedingt. Die Bahn feiert übrigens nächste Woche ihren 150. Geburtstag. Aber vergessen Sie doch bitte nicht, dass Grenzregionen mit den Nachbarn zusammenarbeiten müssen. Ich nehme das Beispiel des Kantons Schaffhausen: Zu 75 Prozent grenzt er an Deutschland und nur zu 25 Prozent an andere Kantone der Schweiz. Bahnhochleistungsnetze hören an der Grenze nicht auf. Vielleicht schaffen wir es ja, mit dieser hälftigen Finanzierung ein etwas positiveres Klima in anderen Bereichen mit der deutschen Seite zu schaffen, denn: «In diesem wohlgebauten Haus, da gehen zwei Völker ein und aus. Wenn sie in Eintracht sich bemühen, wird beider Länder Glück erblühen.» Ich habe das nicht erfunden, das war die Aufschrift eines Transparentes, als vor 150 Jahren diese Bahn eröffnet wurde. Gerade diejenigen, die die Fabi-Vorlage als ausgeglichen betrachten und eine Ausgewogenheit erwähnen, sollten Verständnis für meinen Minderheitsantrag haben.

Ich bitte Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen, damit die Ostschweiz diesen Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz erhält, aber auch die Nordwestschweiz entsprechend besser angebunden ist.

Grossen Jürg (GL, BE): Geschätzter Kollege Hurter, ich danke Ihnen sehr und habe grosses Verständnis dafür, dass Sie sich für eine Bahnstrecke und damit für den Bahnausbau einsetzen. Das macht Ihre Partei sonst eigentlich nicht. Finden Sie es aber nicht irgendwie ein bisschen inkonsequent, wenn Sie hier jetzt ein solches Projekt fordern? Es ist nicht so, dass dieses Projekt den Bahninfrastrukturfonds nicht belastet, sondern es belastet ihn, weil die Restmittel des HGV-Kredits in den Bahninfrastrukturfonds übergehen; das hat uns die Verwaltung in der Kommission klar gesagt. Sie verlangen jetzt dieses Projekt; vorhin haben Sie aber mit Ihrer Minderheit verlangt, die Mittel, die in den Bahninfrastrukturfonds einfliessen, seien zu reduzieren. Wie erklären Sie diese Inkonsequenz dem Wähler?

Hurter Thomas (V, SH): Lieber Kollege, erstens einmal ist die SVP natürlich auch auf der Bahnseite. Wir versuchen einfach, eine Entflechtung hinzukriegen, damit die Bürgerinnen und Bürger auch wissen, was wie viel kostet.

Nun zu dieser Geschichte mit dem Restkredit: Ein solcher Restkredit besteht tatsächlich im HGV-Bereich und kann nicht für etwas anderes benützt werden. Der fliesst zurück in die Bundeskasse. Ich kann Ihnen hier einfach sagen: Ich glaube, inkonsequent ist mein Minderheitsantrag gar nicht. Vielleicht mögen Sie sich nicht mehr ganz erinnern, was wir bereits alles bewilligt haben. Wir haben zum Beispiel die TGV-Anschlüsse vorfinanziert – eine Beschleunigung der Verbindungen –, wir geben Geld für den Güterbereich in Como aus, wir haben auch in Ihrer Region sehr viel investiert, wir haben in die Verkürzung der Fahrzeit nach München investiert. Ich glaube, mein Minderheitsantrag ist nicht inkonsequent. Es ist einfach ein Antrag bezüglich einer Grenzregion, und der geht eben ein bisschen über die Grenze hinaus.

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Die Hochrheinbahn ist die kürzeste Bahnverbindung zwischen zwei schweizerischen Kantons-

hauptstädten, aber dummerweise liegt sie grösstenteils auf deutschem Staatsgebiet. Ich sage «dummerweise», weil das mit einer ganzen Reihe von Nachteilen verbunden ist: Die Strecke wird von der Deutschen Bahn betrieben, mit lauten, die Luft verschmutzenden Diesellokomotiven, es gibt laufend Betriebsstörungen, und das Angebot ist ungenügend. Gemessen an dem, was man sich in der Schweiz gewohnt ist, liegt es weit unter dem Standard. Das muss geändert werden. Das heisst: die Strecke elektrifizieren, sie dann den SBB übergeben, das Ganze in den schweizerischen Tarifverbund integrieren und ein wesentlich besseres Angebot bereitstellen. Die Elektrifizierung ist der wichtigste Schritt und die Voraussetzung für alles andere, was dann folgt. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. Er schafft die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen dafür, dass die Schweiz und Baden-Württemberg dieses Projekt gemeinsam realisieren können. Es ist eine schnelle und elegante Lösung, weil, Herr Grossen, kein zusätzliches Geld verwendet wird; es geht nicht zulasten des Fabi-Kredits, die 6,4 Milliarden Franken sind für ganz bestimmte Projekte bewilligt. Es ist also kein Ausbau zulasten anderer Kredite. Es geht vielmehr um die Verwendung von Kreditresten, die sonst verfallen würden. Alle Anlieger – die Kantone von Baselland bis Schaffhausen, die deutschen Landkreise, die baden-württembergische Landesregierung – sind für diesen Ausbau. Niemand ist dagegen. Was es jetzt braucht, ist ein Commitment der Schweiz, ein Commitment dieses Rates mit der Zustimmung zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas; dann können wir dieses vielversprechende, grenzüberschreitende Projekt realisieren.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Herr Fehr, in Ihren Ausführungen vermisste ich noch die ausserpolitische Dimension. Heute Nachmittag diskutieren wir den Staatsvertrag mit Deutschland bezüglich Fluglärm. Wie beurteilen Sie diesen Zusammenhang?

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Ich verstehe, dass es einen gewissen Ärger gegenüber Deutschland gibt, weil die Deutschen den Staatsvertrag über den Fluglärm nicht akzeptieren wollen. Aber wenn man diesen Ärger jetzt hier, bei dieser Vorlage, bei der Elektrifizierung der Hochrheinbahn, abreagieren will, dann macht man dies einfach am falschen Objekt. Wenn man den Deutschen etwas zurückgeben will, dann kann man dies heute Nachmittag machen, indem man den Fluglärm-Vertrag ablehnt.

Ich habe einfach eine andere ausserpolitische Grundhaltung. Ich glaube nicht, dass wir mit Konfrontation weiterkommen. Wir hätten dann am Ende einfach ein drittes Debakel. Wir haben das Steuerabkommen nicht ans Ziel gebracht, den Fluglärm-Vertrag bringen wir auch nicht ans Ziel, und dann hätten wir dieses vielversprechende Eisenbahnprojekt auch nicht ans Ziel gebracht. Ich bin überzeugt, dass Kooperation der bessere Weg ist als Konfrontation, um mit Deutschland zu verkehren. Wenn wir dieses Projekt realisieren, werden wir damit die Bedingungen für die Nachverhandlungen beim Fluglärm-Vertrag wesentlich verbessern. Wenn wir den Antrag der Minderheit Hurter Thomas ablehnen, werden wir sie hingegen wesentlich verschlechtern.

Gysi Barbara (S, SG): Kollege Fehr, der Antrag der Minderheit Hurter Thomas verlangt ja Schweizer Geld für einen Bahnausbau in Deutschland, auf deutschem Gebiet. Müsste da nicht bei Gelegenheit auf Gegenseitigkeit gepocht werden?

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Doch. Einerseits ist es so, dass die Hälfte dieser Kosten ja von Deutschland getragen würde. Andererseits, was man vielleicht in diesem Rat nicht weiss, führt die Strecke während etwa 15 Kilometern durch den Kanton Schaffhausen. Diese Strecke wird gerade jetzt auf Doppelspur ausgebaut. Das kostet 85 Millionen Franken. Diese 85 Millionen Franken bezahlt Deutschland bzw. die Deutsche Bahn. Der Nutzen, der mit diesem Doppelspur-Ausbau verbunden ist, fällt fast hundertprozentig in der

Schweiz an, weil das nämlich die Voraussetzung dafür ist, dass das S-Bahn-Konzept in der Agglomeration Schaffhausen verwirklicht werden kann. Es gibt durchaus auch einseitige Leistungen der deutschen Seite zugunsten der Schweiz.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Le projet 4 traite de la partie la plus importante de ce contre-projet, puisqu'il touche de façon très sensible les différentes régions du pays.

Les décisions du Conseil des Etats sont le résultat d'un travail de fond; ce sont de solides décisions. En effet, les mesures proposées par le Conseil fédéral ne sont pas contestées, mais elles ont été jugées insuffisantes.

La priorité est donnée à une augmentation de la capacité; pour se réaliser, les moyens financiers mis à disposition par le projet du Conseil fédéral sont insuffisants, ils doivent donc être augmentés si nous voulons atteindre nos objectifs. La majorité de la commission a jugé important de soutenir la version du Conseil des Etats, qui a estimé nécessaire de joindre à ce projet la deuxième étape d'aménagement afin d'obtenir un résultat rassembleur.

Au nom du groupe socialiste, je vous invite à rejeter les propositions de minorité proposées. La proposition de la minorité I (Huber) souhaite le maintien de la version du Conseil fédéral, soit de maintenir l'enveloppe financière à 3,5 milliards de francs; c'est la suite logique à son refus de l'augmentation de la TVA. En ce qui concerne la proposition de la minorité II (Quadri), il nous semble prématuré de soutenir ce projet d'étude de contournement; il serait préférable de le traiter lors de la discussion sur les liaisons sud de la NLFA. De plus, Monsieur Quadri est un peu contradictoire: dans le bloc 1 sur le financement, il souhaitait diminuer le financement du fonds, et là il demande de rallonger la liste des projets.

Candinas Martin (CE, GR): Die CVP/EVP-Fraktion unterstützt in diesem Block jeweils die Kommissionsmehrheit.

Zu den einzelnen Punkten: Der Ständerat hat den Betrag für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Ausbauschnitt 2025 von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken erhöht. Damit hat der Ständerat weitere Projekte in den Ausbauschnitt 2025 aufgenommen und dafür gesorgt, dass die Vorlage in allen Regionen der Schweiz gut abgestützt ist und das Schienennetz auch wirklich für die Mobilität der Zukunft gerüstet wird. Der Ständerat hat nicht nur zusätzliche Projekte beschlossen, sondern auch die dafür notwendige Finanzierung. Mit dem Mehrwertsteuerpromille können die zusätzlich aufgenommenen Projekte finanziert werden.

Das Ergebnis dieser guten und umfassenden Arbeit war, dass der Ständerat fast einstimmig entschied. Der Ausbauschnitt 2025 wurde mit 44 zu 0 Stimmen beschlossen, das temporäre Mehrwertsteuerpromille mit 36 zu 1 Stimmen. Ein Zurück, wie die Minderheit Huber es verlangt, wäre völlig verfehlt und ist abzulehnen.

Dasselbe gilt auch für die Aufnahme von weiteren Projekten. Unsere Kommission hat einzig zwei Punkte einstimmig aufgenommen: den Kapazitätsausbau von Bellinzona nach Tenero anstelle von Contone nach Tenero; weiter wurde bei den vorbereitenden Arbeiten für den nächsten Ausbauschnitt der Bahnhof Stadelhofen aufgenommen. Im Hinblick auf das Gesamtpaket sind es kleine Korrekturen.

Nun haben wir es hier aber noch mit zwei Minderheiten, den Minderheiten Quadri und Hurter Thomas, zu tun. Wir haben es hier mit einer Vorlage zu tun, welche wie gesagt vom Ständerat fast einstimmig unterstützt wurde und die von der Kommissionsmehrheit nur leicht angepasst wurde. Wir sollten diese gute Vorlage wirklich nicht mit weiteren Projekten und Sonderwünschen gefährden, sonst überladen wir das Fuder. Alleine die Minderheitsanträge Hurter Thomas würden Kosten von 100 Millionen Franken nach sich ziehen. Interessant ist, dass die Anträge der beiden Minderheiten aus den Reihen der SVP-Fraktion kommen, genau aus jener Fraktion also, die gegen eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs bei der direkten Bundessteuer und gegen ein temporäres Mehrwertsteuerpromille gekämpft hat. Wie geht das zusammen? Wie kann man einerseits mehr Ausbau for-

dern und andererseits gegen die zusätzlichen Investitionsmittel kämpfen? Das ist nicht seriös und muss abgelehnt werden. Man kann auch eine Vorlage zur Ablehnung treiben. Das will die CVP/EVP-Fraktion nicht.

Ebenfalls bitten wir Sie, den Einzelantrag Français abzulehnen. In der Kommission hat Kollege Français diesen Vorschlag nicht zur Sprache gebracht. Es wäre unseriös, jetzt im Rat auf die Schnelle einem solchen Antrag zuzustimmen. Die CVP/EVP-Fraktion ist von der Vorlage überzeugt und möchte diese möglichst schnell bereinigen und zur Abstimmung bringen. Wir sind überzeugt, dass wir es hier mit einer guten Vorlage zu tun haben. In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der CVP/EVP-Fraktion, sämtliche Minderheitsanträge in diesem Block abzulehnen und mit der Kommissionsmehrheit zu stimmen.

Gilli Yvonne (G, SG): Sie bauen heute an der Zukunft der Schweiz, weil sowohl die Qualität der Infrastruktur als auch deren ökologische Eckwerte Wirtschaft und Wohlstand wesentlich mit beeinflussen werden. Der vom Ständerat definierte erste Ausbauschritt bis 2025 ist verkehrspolitisch gut begründet. Die Grünen lehnen deshalb den Antrag der Minderheit Huber ab, der auf das moderatere Ausbauprogramm des Bundesrates zurückkommen will.

In den Entwürfen 4 und 5 folgen die Grünen der Mehrheit und empfehlen Ihnen einzig den Minderheitsantrag Hurter zur Unterstützung. Dieser Minderheitsantrag betrifft die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen-Basel entlang des Oberrheins. Lassen Sie mich deshalb einzig zu diesem Minderheitsantrag sprechen.

Die Elektrifizierung der Strecke Basel-Schaffhausen mag einigen von Ihnen marginal erscheinen angesichts der Engpässe, die zwischen innerschweizerischen Grossstädten zu beseitigen sind. Sie ist marginal, was den Verlauf entlang der Nordgrenze der Schweiz betrifft. Was es aber hier zu berücksichtigen gilt, ist die Region, die dank der Elektrifizierung und dank einem zeitgenössischen Angebot mit Einbindung in das schweizerische S-Bahn-Netz verkehrstechnisch über die Landesgrenzen hinweg erschlossen werden kann. Das ist ein äusserst attraktives Angebot. Ich habe mir die Mühe gemacht, die ganze Strecke mit dem Velo abzufahren. Unglücklicherweise hatte ich dann gegen Abend noch einen platten Reifen, und ich wollte am nächsten Bahnhof auf den Zug umsteigen. Es blieb bei der Idee, und zwar wegen des fehlenden Angebots. Angesichts der Wartezeit bis zum nächsten Lotterzug zog ich es vor, den platten Reifen zu flicken und weiterzufahren. Beim jetzigen Ausbaustandard war ich so schneller am Ziel als mit Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Meine persönliche Befindlichkeit kann ja nicht Entscheidungsgrundlage für Sie sein, aber sie veranschaulicht den Zustand dieser Linie und die Notwendigkeit des Ausbaus.

Nicht nur erscheint das jetzige Angebot als vorsintflutlich, sowohl was Takt und fehlende Elektrifizierung als auch was das Wagenmaterial betrifft, sondern die Region, die mit der Elektrifizierung an eine zeitgenössische Schweizer Infrastruktur angeschlossen wird, beinhaltet auch grosses Erschliessungspotenzial sowohl als Wohnort als auch als Arbeitsort. Es sollte uns im Jahr 2013 nicht passieren, dass wir es einmal mehr verpassen, nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen zusammen mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und nicht erst nach einer Zunahme der Wohnbevölkerung zu planen, da wir damit der Verkehrsüberlastung auf der Strasse vorbeugen. Das ist wichtig.

Mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur entlang der Nordgrenze der Schweiz ergeben sich verschiedene Vorteile. Sie erhalten und schaffen Grundlagen für eine hohe Lebensqualität in den betroffenen Regionen. Sie erschliessen attraktiven Wohn- und Arbeitsraum, und zwar dort, wo es noch Potenzial gibt. Sie schützen die Umwelt durch die Verhinderung eines unnötigen Strassenausbaus, der mit weiteren Immissionen verbunden wäre. Insbesondere verhindern Sie die weitere Zunahme des Verkehrs in den ohnehin schon stark verkehrsbelasteten Agglomerationen Schaffhausen, Waldshut, Basel und Zürich. Sie erschliessen ein touristisch inter-

essantes Gebiet entlang des Rheins zwischen Rheinfall und Basel. Es wurde mehrfach erwähnt, wie störend es sei, dass die Linienführung historisch bedingt vor allem auf deutschem Gebiet verläuft. Man könnte das auch positiv interpretieren: Erstens bleiben der Schweiz damit Landreserven, und zweitens hat die Schweiz, getrennt durch den Rhein, weniger Immissionen bezüglich der Verkehrsinfrastruktur. Was die finanzielle und die ökologische Gesamtbelastung in der Höhe von rund 200 Millionen Franken betrifft, ist das eine Investition, die sich durch positive wirtschaftliche und ökologische Mitnahmeeffekte auszahlen wird. Zudem setzt die Mitfinanzierung durch den Bund ein positives Zeichen in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit Deutschland.

Unsere Empfehlung: Lehnen Sie alle Minderheitsanträge ab, und stimmen Sie mit der Mehrheit mit Ausnahme des Minderheitsantrages Hurter Thomas zu Artikel 2. Unterstützen Sie mit dem HGV-Restkredit wie bereits vorgeschlagen die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen-Basel.

Grossen Jürg (GL, BE): Der Ständerat hat aus Sicht der Grünliberalen insgesamt eine ausgewogene Vorlage verabschiedet, von der alle Regionen der Schweiz profitieren und bei der über die Finanzierung alle Beteiligten in die Pflicht genommen werden. Es ist für uns deshalb nicht sinnvoll, wenn im Nationalrat noch weitere kostenrelevante Projekte aufgenommen werden. Dazu müssten konsequenterweise die Realisierungsfristen deutlich verlängert oder müsste der Zahlungsrahmen erhöht werden, was wir nicht wollen.

Wir lehnen deshalb alle Anträge auf Aufnahme neuer kostenrelevanter Projekte ab, genauso die Anträge auf Reduktion des Zahlungsrahmens wie z. B. denjenigen der Minderheit Huber. Aus diesen Gründen lehnen wir bei Artikel 3 des HGV-Anschluss-Gesetzes auch den Antrag der Minderheit Hurter Thomas, für den wir vom Projekt her grosse Sympathien hätten, ab, da die Aufnahme dieses Projektes dazu führen würde, dass etwa 100 Millionen Franken im Bahninfrastrukturfonds fehlen würden. Damit müssten andere Projekte weggelassen oder müsste deren Realisierung verzögert werden. Auch den Einzelantrag Français lehnen wir aus denselben Gründen ab. Zustimmung werden wir dem Einzelantrag Fluri.

Wir Grünliberalen bitten Sie also, in diesem Block 2 alle Minderheitsanträge abzulehnen. Bleiben wir konsequent!

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr
La séance est levée à 12 h 55*

Vierte Sitzung – Quatrième séance

Mittwoch, 5. Juni 2013

Mercredi, 5 juin 2013

15.00 h

12.016

Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Initiative populaire «pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Block 2 (Fortsetzung) – Bloc 2 (suite)

François Olivier (RL, VD): La décision prise ce matin concernant le bloc 1 du projet FAIF nous permet d'aborder favorablement le projet 3 présenté par le Conseil fédéral, les décisions du Conseil des Etats et les propositions de notre commission.

Ce matin, nous avons accepté le financement des deux premiers projets et, implicitement, nous avons jugé utile que les décisions du Conseil des Etats et les propositions de notre commission viennent compléter le projet du Conseil fédéral. Je ne veux pas vous faire perdre trop de notre précieux temps: le groupe libéral-radical soutient la majorité des propositions de notre commission. Ces propositions sont raisonnables, utiles.

A titre personnel, je dirai qu'il n'y en a presque pas assez, sachant que la personne à qui Madame Leuthard a succédé à la tête du DETEC avait soumis des projets à 10, voire 20 milliards de francs, ce qui a donné de grands espoirs aux régions. Aussi, il est légitime que certains d'entre vous demandent de compléter la liste des propositions; c'est compréhensible, d'autant plus que bien des propositions ont été déposées en commission et que nous devons faire des choix afin de garantir que nos décisions permettent de réduire les étranglements des flux actuels et ceux de demain, par l'augmentation du trafic annoncé.

Certaines propositions, dont la mienne, sont toutefois nouvelles. Il s'agit d'une proposition développée par le groupe libéral-radical qui témoigne de sa vision de l'avenir. Nous constatons qu'il y a des disparités choquantes sur le réseau. En effet, de Saint-Gall à Genève, il y a des discontinuités

dans l'équipement, qui limitent la performance des convois. Aujourd'hui, nous achetons des trains qui roulent à plus de 200 kilomètres à l'heure; nous avons adopté les projets qui fixent des niveaux de sécurité pour permettre aux trains de rouler à plus de 200 kilomètres à l'heure. Néanmoins, cette performance présente aujourd'hui de grandes disparités. Il n'est pas correct que les trains roulent en moyenne à 175 kilomètres à l'heure sur notre réseau principal, sur certains tronçons de l'axe est-ouest, alors que sur des réseaux de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale, voire d'Olten à Bâle, ils roulent en moyenne à moins de 100 kilomètres à l'heure.

Garantir une vitesse moyenne sur tout le réseau principal est la revendication du groupe libéral-radical: cela est conforme à l'esprit du message FAIF que nous examinons. Il faut rappeler qu'un temps de parcours plus court augmente la capacité de l'infrastructure et garantit l'attrait des transports publics.

Nous vous recommandons de soutenir la version du Conseil des Etats et les propositions de la commission, tout comme d'être indulgents à l'égard des propositions individuelles.

Binder Max (V, ZH): In diesem Block, bei den Vorlagen 4 und 5, ist die SVP-Fraktion nicht einheitlicher Meinung. Eine Mehrheit der Fraktion wird bei Artikel 1 der Vorlage 4 der Minderheit I (Huber) folgen. Man könnte jetzt, wie es Frau Huber gemacht hat, sagen, dass das Ständeratskonzept finanziert sei und wir diese 0,1 Prozent Mehrwertsteuer umsonst einkassieren würden, wenn wir zum Bundesratskonzept zurückkehren würden. Dafür hätte wahrscheinlich auch die Bevölkerung kein Verständnis. Die SVP-Fraktion hat sich mit einer knappen Mehrheit dafür entschieden, der Minderheit I (Huber) zu folgen, und zwar mit der Begründung, dass nun endlich und zuerst Strassen zu bauen seien und dann erst Schienen. Dementsprechend sollen alle anderen Anträge, also auch derjenige der Minderheit II (Quadri) zur Umfahrung von Bellinzona wie auch der aus meiner Sicht völlig richtig liegende Antrag der Minderheit Hurter Thomas – aus Schaffhausen – abgelehnt werden. Es geht hier tatsächlich um Schweizer Interessen, die für einmal auf deutschem Gebiet liegen.

Persönlich kann ich Ihnen sagen, dass ich bei beiden Abstimmungen der Mehrheit folgen werde, was in beiden Vorlagen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates bedeuten würde. Ein Teil unserer Fraktion wird die Minderheit II (Quadri) und die Minderheit Hurter Thomas unterstützen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Bei diesem Block 2 mit den zwei Bundesbeschlüssen über den Ausbausritt 2025 gehe ich auch wieder gemäss den Minderheitsanträgen vor. Ich bitte Sie wiederum – das kann ich schon jetzt sagen –, diese abzulehnen, weil sich die Mehrheit auch hier sehr gut und in Übereinstimmung mit dem Ständerat und dem Konzept der Kantone positioniert hat.

Kommen wir zur Minderheit I (Huber) bei Artikel 1 im Beschluss 4. Wir haben ja schon erwähnt, dass das, was Frau Huber sagt, mit dem Bundesrat, also mit den 3,5 Milliarden Franken, kongruent ist. Es ist somit ein politischer Entscheid. Sie haben am Morgen die Mehrwertsteuererhöhung gesprochen, und insofern wäre es entsprechend konsequent, dann halt hier die 6,4 Milliarden Franken zu beschliessen. Nochmals: Wir sind nicht dagegen, aber ich mache auf die Folgekosten aufmerksam.

Dann noch eine Bemerkung zur Abweichung Ihrer Kommission bei Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g: Hier wurde gegenüber dem Ständerat die Formulierung zu «Bellinzona-Tenero: Kapazitätsausbau» verändert. Wir sind – dies zuhanden der Materialien – damit einverstanden. Das ist nur eine Formulierungsänderung, die einen flexibleren Einsatz der Mittel für die Strecke Bellinzona-Locarno, für die 150 Millionen Franken, die dafür vorgesehen sind, ermöglicht. Deshalb ist es besser als die Formulierung «Contone-Tenero». Dann kommen wir im selben Artikel 1 zu Buchstabe j bis. Auch hier zuhanden der Materialien: Der Bundesrat ist mit dem Antrag der Kommission einverstanden. Auch hier ist es

vor allem eine bessere Formulierung, die uns mehr Flexibilität für die Projektierungsphase gibt, ohne dass hier zusätzliche Kosten ausgelöst würden.

Anders ist es hingegen beim selben Passus mit dem Einzelantrag François zu Buchstabe j bis. Ich bitte Sie, diesen Einzelantrag abzulehnen.

Ich verstehe natürlich die Motivation. Jede Region möchte für die Planungsphasen und für Projektierungen der Zukunft ihre Projekte hier jetzt auch noch irgendwo aufgelistet sehen. Ich muss Ihnen einfach sagen: Für zusätzliche Projektierungen muss etwas passieren. Jede Projektierung kostet locker zwischen 100 000 und 400 000 Franken. Je mehr Sie in die Vorlage hineinschreiben, umso mehr muss die Verwaltung tätig werden. Dieser Antrag ist effektiv auch kostenrelevant. Mit staatlichen Mitteln viele zusätzliche Studien und Projektierungen zu lancieren, wobei der Realisierungszeitpunkt völlig ungewiss ist, ist kein effizienter Einsatz der Mittel des Staates. Es ist auch unzweckmässig, gleichzeitig zu viele Planungen und Projektierungen durchzuführen, weil man dann Hoffnungen weckt, dass die entsprechenden Projekte im nächsten Ausbauschnitt aufgenommen werden.

Das in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe j bis vorgesehene Paket ist bereits sehr anspruchsvoll. Deshalb bitte ich Sie, es jetzt nicht zu erweitern. Beide von diesem Einzelantrag befürworteten Vorhaben würden teure Neubaustrecken beinhalten. Mit dem Ausbauschnitt 1 haben wir in dieser Region doch bereits wesentliche Mittel aus dem Programm ZEB vorgesehen. Es gäbe hier weitere Folgeinvestitionen. Das ist nicht opportun.

Zuletzt muss man bei diesem Antrag auch die Projektierung Roggwil–Zürich Altstetten mit einer südlichen Umfahrung von Olten und Aarau als Konkurrenzprojekt berücksichtigen. In diesem Projekt haben wir schon Kapazitätserweiterungen zwischen Aarau und Zürich vorgesehen.

Ich möchte noch zu Artikel 1 Absatz 3 Stellung nehmen: Gemäss dem Antrag der Minderheit I (Huber) wäre dieser Absatz zu streichen. Beim Antrag der Minderheit II (Quadri) zu Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe f geht es um die Umfahrung von Bellinzona. Auch diesen Antrag muss ich Ihnen zur Ablehnung empfehlen.

Die Umfahrung Bellinzona haben wir im Rahmen der Planungsarbeiten und der Priorisierungen zu Step untersucht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass wir hier ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben, und deshalb ist dieses Projekt, so, wie heute sein Stand ist, in die Dringlichkeitsstufe 2 geschoben worden. Der heutige Stand des Projekts hat Kosten von 1,16 Milliarden Franken zur Folge, und das sagt wahrscheinlich schon sehr viel über dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.

Andererseits hat es sich aber auch gezeigt, dass die Umfahrung Bellinzona dann notwendig wird, wenn die Kapazitäten für den alpenquerenden Verkehr weiter ausgebaut werden müssen. Das ist mit der Eröffnung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels sowie mit den Kapazitäten, die auch unter Einbezug der Zufahrtsstrecken berechnet sind, erst nach 2030 der Fall. Deshalb denken wir, es ist aus den genannten Gründen richtig, hier an der Dringlichkeitsstufe 2 festzuhalten. Wir meinen, hier ist eben die Planung zu überarbeiten, die Projektreife zu prüfen. Dieses Projekt ist noch nicht in einem Stadium, in dem wir es aufnehmen könnten.

Zu Vorlage 5 und zur Minderheit Huber bei Artikel 1: Auch hier gilt wieder, dass das ein politischer Entscheid des Parlamentes ist.

Zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas zu Artikel 2a, betreffend die Schaffhausen–Basel-Connection: Da, muss ich sagen, war ich ein bisschen erstaunt, und ich war noch erstaunter bei den heutigen Äusserungen zu diesem Projekt. Ich war erstaunt, weil es falsch ist, Herr Fehr Hans-Jürg, was Sie gesagt haben. Herr Grossen Jürg hat es korrekt wiedergegeben, das wurde auch in der Kommission so dargelegt. Die HGV-Kredite sind aus dem FinöV-Fonds finanziert. Wenn allenfalls Kreditreste vorhanden wären, dann deshalb, weil alle diese Gelder vom FinöV-Fonds in den Bahninfrastrukturfonds übertragen werden. Da können Sie nicht plötzlich dann wieder Kreditreste reservieren und sagen, das sei

noch ein alter HGV-Topf, den wir alimentiert hätten. Das Gesetz sieht klar vor, dass die Gelder des FinöV-Fonds in den Bahninfrastrukturfonds übertragen werden. Somit würden diese Gelder – sofern es sie überhaupt gibt, wenn die HGV-Projekte weniger als 1,09 Milliarden Franken ausmachen – auch an den Bahninfrastrukturfonds gehen. Damit konkurrieren wir, wenn Sie Gelder für diese Elektrifizierung sicherstellen wollen, ganz klar andere Projekte der ersten Ausbaustufe.

Ein weiteres Argument: Ich habe ja auch mit dem deutschen Verkehrsministerium, mit der Deutschen Bahn regelmässige Gespräche. Dabei ist dieses Projekt nicht einmal in der zweiten Priorität, es wird bei unseren Gesprächen nicht einmal angetönt. Ich habe kürzlich den Chef der Deutschen Bahn darauf angesprochen – vergessen Sie das Projekt. Auch Baden-Württemberg hat den Bund und das BAV bis heute offiziell nicht kontaktiert und nicht erklärt, dass das für sie dringlich sei, eine Priorität sei und dass das irgendwo finanziert sei. Das sind Realitäten.

Ich habe wie Sie in Kopie einen Brief aus den Kantonen Schaffhausen und Basel bekommen – auch die Thurgauer haben unterschrieben –, notabene einen Brief des Agglomerationsprogramms Basel. Als die drei Regierungsräte bei mir waren, war das genau das Thema. Projekte wie dieses, bei dem sich die Schweiz auf fremdem Boden, bei einer regionalpolitisch sicher relevanten Bahnlinie engagiert, sind typische Projekte der Agglomerationsfinanzierung, das hat mit HGV schrecklich wenig zu tun. Zu den Agglomerationsprogrammen wurden die Kantone vorgestellt. Wir haben gesagt, dass sie legitim seien. Viele Grenzkantone geben solche Projekte auch über die Agglomerationsprogramme ein, aber nicht über den HGV-Kredit. Bezüglich HGV hat das Parlament die Linien und die Kosten bestimmt; dieses Paket können Sie nicht jederzeit aufschnüren, nur weil eine Region jetzt nochmals eine Idee hat.

Ein weiteres Element: Die Streckenführung ist tatsächlich komplett auf deutschem Gebiet – komplett auf deutschem Gebiet. Herr Nationalrat Hurter weiss das. Wir haben ja vom Bund her jetzt auch in Frankreich und in Italien Engagements, aber grundsätzlich auf der Basis von Darlehen und nicht so, dass wir es finanzieren, wenn die Schweiz einfach ein Interesse und einen Nutzen hat. Sonst würde ich Ihnen beim Projekt Ceva Folgendes beliebt machen: Die Genfer könnten auch rasch noch kommen und sagen, das sei für sie prioritär; dort sind dann hunderttausend Personen betroffen und nicht nur zehntausend.

Passen Sie also hier auf, dass Sie nicht verschiedene Schubladen durcheinanderbringen und vor allem verkehrspolitisch und regional nichtbestrittene Möglichkeiten nicht anders priorisieren, als wir es jetzt mit allen Kantonen gemacht haben: Mit ihnen haben wir alle Projekte vertieft hinsichtlich Kosten und Nutzen geprüft und haben die üblichen Priorisierungen festgelegt.

Noch ein letztes Argument: Wir haben die Untersuchungen über dieses Projekt ja immer noch am Laufen. Wir stehen diesem Projekt nicht negativ gegenüber. Aber zuerst erwarten wir wie üblich, dass Deutschland oder mindestens das Land Baden-Württemberg mit einem konkreten Projekt und mit einer Finanzierungszusage vonseiten Deutschlands an uns herantritt, sodass wir das prüfen und festlegen können, wie viel der Bund und die Kantone daran bezahlen können. Es hat sich auch noch kein Kanton dazu geäussert, wie wichtig ihm ein bestimmtes Projekt wäre und wie viel er daran bezahlen würde. Deshalb ist das eine schwierige Ausgangslage.

Damit ein Projekt auch verkehrlich von Nutzen wäre, müssten wir verlangen, dass ein Halbstundentakt eingeführt würde und dass der Tarifverbund, das Generalabonnement usw. dort gültig wären. Es kann schon sein, dass wir das einmal erreichen, aber sicher nicht in dieser ersten Ausbauphase; das ist völlig unrealistisch. Weil wir hier einen Staatsvertrag aushandeln müssen, werden Sie einen solchen sicher nicht vor zwei Jahren zu Gesicht bekommen, selbst wenn es wie hier um die künftige Elektrifizierung geht.

Dazu kommt noch ein aussenpolitisches Argument: Alle Projekte mit Deutschland sind im Verzug. Sie kennen die Situation bei der Rheintalbahn, die als Neat-Zufahrtsstrecke strategisch sehr wirkungsvoll ist. Deutschland ist mit Sicherheit ein bis zwei Jahre im Verzug, auch wegen mangelnder Finanzierung. Für die Ostschweiz bedeutend ist die Südbahn mit der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau: Auch dort geht es um die Elektrifizierung und um bessere Anbindungen. Für den Kanton St. Gallen ist das die erste Priorität. Wir kriegen dort von Deutschland auch die Nachricht: Es tut uns leid, aber mangels Finanzierung wird sich dieses Projekt um ein bis zwei Jahre verzögern.

In der Gesamtbeurteilung und aus der Perspektive des Bundes und nicht nur eines Kantons müsste ich also das Geld in ganz andere Strecken investieren als in die Strecke Basel–Schaffhausen, die sich komplett auf deutschem Gebiet befindet. Es tut mir leid, aber das passt jetzt wirklich nicht in diesen Beschluss hinein, vor allem nicht in diesem Zeitpunkt.

Hutter Markus (RL, ZH): Frau Bundesrätin, um mit Ihren Worten zu sprechen: Ich war auch etwas erstaunt. Sie haben uns eine Vorlage in einem Umfang von 3,5 Milliarden Franken vorgelegt, und Sie haben sich nicht mit einem Wort für Ihre eigene Vorlage eingesetzt. Deshalb meine Grundsatfrage: Wie ernst nimmt es der Bundesrat mit seinen Botschaften, wenn er bei der ersten Gelegenheit selber davon abweicht? Können wir in Zukunft davon ausgehen, dass es bei diesen Bundesratslösungen um unverbindliche, vielleicht auch etwas zufällige Ideen geht, die dann der Absender selbst gleich aufgibt?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist eine berechtigte Frage, aber wir sind auch Realpolitiker. Die Notwendigkeit dieser Zusatzstrecken ist von uns ja nicht bestritten. Sie waren mangels Finanzierung nur zeitlich zurückgeschoben. Wenn sich das Parlament – der Ständerat hat das so gemacht –, die Kantone und die Finanzdirektoren so positionieren, wenn die Finanzierung da ist, dann wehre ich mich nicht gegen eine vorzeitige Realisierung dieser Projekte, weil es nicht bestritten ist, dass sie nötig sind, dass sie zum Ausbau gehören. Es ist für uns wirklich eine Frage, ob sie zusätzlich finanziert sind. Wenn ja, ist es für uns okay, sonst nicht. Ich glaube, das habe ich deutlich gesagt.

Beim HGV-Anschluss-Gesetz hat sich der Bundesrat seinerzeit auch gewehrt. Mit den SBB waren wir mit 670 Millionen Franken einverstanden und hielten das für nötig. Dann sind die Regionen gekommen, es gab Allianzen, und wir sind bei 1,1 Milliarden gelandet. Die Kritik an unserem Vorschlag lautete – notabene aus Ihrem Kanton, Herr Hutter –, er sei zu romandielastig, wir hätten zu viele Mittel dort eingeschossen, Zürich und die Ostschweiz hätten nichts. Wenn Sie halt mehr wollen oder es schneller haben wollen, dann müssen Sie für die zusätzlichen 0,1 Prozent Mehrwertsteuer sein. Wenn Sie dem Bundesrat folgen wollen, müssen Sie sagen, es sei eine Frage des Zeitpunktes – ganz einfach.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben vorhin bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke von Schaffhausen nach Basel gesagt, Sie möchten keine exterritorialen Kredite mehr geben. Ich stimme mit Ihnen völlig überein. Ich stimme auch mit Ihrer Haltung betreffend die Regionallinie mehrheitlich überein. Was werden Sie aber sagen, wenn ich Sie frage: 260 Millionen Franken für Italien? Sie werden mir wahrscheinlich sagen, es sei ein Darlehen. Aber das Darlehen für den Olimpino-Tunnel wurde bis heute nicht zurückbezahlt. Sie wissen, dass wir dieses Darlehen auch verlieren werden. Was sagen Sie dazu?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist genau das, was Sie gesagt haben. Ich stehe ein für Darlehenslösungen. Wenn das die Projekte beschleunigt und im Sinne der Schweiz ist, dann stehen wir dazu. Aber es müssen Darlehen sein. Gerade dort ist es im Sinne der Verlagerungspolitik, es ist im Sinne der verladenden Wirtschaft, und es beschleunigt den

Bau von Linien, die sonst wahrscheinlich mangels liquider Mittel Italiens auf Jahre hinaus unvollendet bleiben würden. Aber ich beharre darauf, dass wir Lösungen über Darlehen suchen, auch wenn wahrscheinlich die Rückzahlung längere Zeit dauern wird. Das ertragen wir. Aber wenn der Staat beginnt, überall à fonds perdu zu bezahlen, dann kommen wir nicht mehr aus einer Forderungsmentalität heraus.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundesrätin, ich bin schon etwas erstaunt, dass Sie gerade nicht mehr wissen, dass Sie den SBB eine Grenzgürtelstrategie aufgezwungen haben, um eben im Grenzbereich zu wachsen.

Aber nun zu meiner Frage: Bei der FinöV-Abstimmung von 1998 wurde dem Volk gesagt, für die HGV seien 1,2 Milliarden Franken vorgesehen. Verwendet wurden 1,1 Milliarden. Und jetzt wollen Sie einfach diese 100 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds hinüberschieben? Sagen Sie mir: Wo steht das? Politisieren Sie nicht am Volk vorbei?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, das Volk hat die Strecken definiert. Wir haben immer transparent informiert, was wir in Deutschland unter dem Titel HGV finanzieren. Das war Teil des Konzepts und Teil der Abstimmung. Man kann nicht einfach neue Linien aufnehmen, wenn man sieht, dass es vielleicht noch Mittel hat. Wir wissen es ja noch nicht; die Bauzeit dauert noch sieben Jahre, denn diese Kredite sind bis 2020 gesprochen. Vielleicht gelingt es, dafür zu sorgen, dass am Schluss 80 Millionen Franken übrig bleiben. Ob es am Schluss so ist, kann ich im Moment weder bejahen noch verneinen. Aber es wäre komplett falsch, jetzt noch neue Linien in diese HGV-Konzeption aufzunehmen, denn das war dem Volk nicht bekannt. Das wäre jetzt wirklich unsinnig. Der Kanton Schaffhausen ist mit diesen HGV-Krediten, so glaube ich, nicht schlecht bedient – auch in den nächsten Jahren. Deshalb: Gegen Agglomerationsprojekte beim zweiten Ausbauschritt haben wir nichts, aber jetzt die Prioritäten für den ersten Ausbauschritt zu ändern wäre gegenüber vielen anderen Regionen weisung unfair.

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Zunächst: Sie haben zweimal gesagt, die Linie Schaffhausen–Basel befinde sich komplett auf deutschem Staatsgebiet. Ich erinnere Sie einfach daran, dass der Kanton Schaffhausen zur Schweiz gehört und ein Viertel dieser Linie durch den Kanton Schaffhausen führt.

Meine Frage: Es gibt hier einen zentralen Differenzpunkt, den auch Herr Grossen heute Morgen angesprochen hat. Sie haben jetzt die These von Herrn Grossen bestätigt. (*Zwischenruf Bundesrätin Leuthard: Das ist keine These!*) Sie haben die These von Herrn Grossen bestätigt, dass das Geld beim Bahninfrastrukturfonds, bei diesen 6,4 Milliarden Franken, fehle, wenn wir unter HGV-Titeln Geld für die Elektrifizierung der Hochrheinbahn ausgeben. Ich behaupte das Gegenteil und stelle Ihnen folgende Frage: Wenn es im HGV-Topf kein Geld mehr haben wird, also im FinöV-Fonds, dann hat es im Bahninfrastrukturfonds immer noch 6,4 Milliarden Franken. Und wenn im FinöV-Fonds sagen wir 100 Millionen Franken Kreditreste übrig bleiben, weil man das Geld dort nicht braucht, dann wandert das Geld zwar in den Bahninfrastrukturfonds hinüber, in den neuen Fonds, erhöht aber nicht den Betrag. Es bleibt bei 6,4 Milliarden Franken, wie wir es hier beschlossen haben. Dann ist doch Ihre Aussage falsch, dass man mit diesem Geld andere Projekte konkurrenzieren?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, denn es ist leider so: Wenn Mittel übrig bleiben, gehen diese in den Bahninfrastrukturfonds. Wenn es zu wenig Mittel gibt, werden die Projekte ebenfalls über den Bahninfrastrukturfonds fertiggestellt. Das heisst, dass der Bahninfrastrukturfonds dort dann das Risiko trägt. Sollte die Neat noch teurer werden, was ja aber vorher abgerechnet worden ist, dann müssten aus dem Bahninfrastrukturfonds die Mehrkosten berappt werden. Das ist das Konstrukt, wonach wir nachher eben einen Topf haben. Das Parlament legt die Leitlinien und die Verpflichtungskredite fest. Wenn Verpflichtungskredite noch nicht ge-

sprochen worden sind, sind sie nicht Gegenstand des Bahninfrastrukturfonds. Wenn aber Verpflichtungskredite gesprochen worden sind und überschritten werden, dann hat der Bahninfrastrukturfonds das aufzufangen.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: S'agissant de la proposition de la minorité I (Huber) qui demande de suivre le Conseil fédéral, le vote de tout à l'heure a fixé le crédit d'engagement à 6,4 milliards de francs; nous voulons dès lors des projets correspondant à ce montant. Comme Madame Huber l'avait indiqué, elle maintient sa proposition par cohérence; en commission, sa proposition avait été rejetée par 22 voix contre 3.

Faut-il compléter la liste des projets?

Adesso voglio parlare della minoranza Quadri che riguarda la circoscrizione di Bellinzona. Secondo il Consiglio federale questo progetto è soltanto di seconda priorità e ci sono progetti più urgenti, dell'entità di quasi 18 miliardi di franchi, fra i quali il corridoio ferroviario da 4 metri per il traffico merci lungo l'asse nord-sud. Quindi, questa proposta non sembra avere un alto livello di emergenza. Poi è un po' strano che sia il collega Quadri a proporla, visto che prima aveva proposto di ridurre i finanziamenti. Non si può aumentare la spesa e contemporaneamente ridurre il finanziamento, questo non è un modo corretto di fare politica!

S'agissant de la proposition de la minorité Hurter Thomas concernant la ligne Schaffhouse–Bâle, rejetée par 12 voix contre 9: cette proposition a été déposée en commission et vise à l'électrification d'un segment de ligne sur le territoire allemand entre Schaffhouse et Bâle. Si cette ligne est assurément utile, la plus-value de son électrification est loin d'être évidente, d'autant qu'il existe aujourd'hui des trains hybrides diesel/électrique qui peuvent fonctionner tant sur courant quand il y a des caténaires qu'au diesel quand il n'y en a pas.

A défaut d'une démonstration plus avancée, il paraissait extrêmement douteux qu'une telle amélioration mérite d'y consacrer 100 millions de francs. Par exemple, le nombre de tonnes de CO2 économisées par cet investissement et leur valeur n'ont pas pu être évaluées en commission. En outre, il n'est pas évident qu'il incombe à la Suisse de financer dans une telle mesure des travaux sur sol allemand – 100 millions sur un total de 200 millions. D'ailleurs, il n'est pas non plus certain que l'exploitation de ce segment incomberait ensuite aux CFF, puisque c'est l'Allemagne qui déciderait.

Dans le contexte difficile des relations avec l'Allemagne, la majorité de la commission a estimé que la Suisse n'avait pas à faire à ce stade de cadeaux unilatéraux sans lien avec les grands dossiers, en particulier avec ceux du trafic aérien et des liaisons nord de la NLFA.

Enfin, une polémique a eu lieu en commission pour savoir si les 100 millions dont il est question ici constituent ou non une dépense supplémentaire, et cette polémique s'est rallumée tout à l'heure. La minorité affirme que ce projet peut être réalisé avec un reste du crédit pour le raccordement aux lignes à grande vitesse, car celui-ci n'a pas été entièrement utilisé. Elle considère donc que ce n'est pas une dépense supplémentaire. Juridiquement cette voie pourrait être envisageable, dans la mesure où le projet améliore les liaisons de la Suisse orientale vers Bâle, qui est l'un des points d'accès de la grande vitesse en Suisse. C'est toutefois principalement un objectif de trafic local qui est poursuivi ici, comme l'a souligné Madame la conseillère fédérale Leuthard.

S'agissant des finances, la majorité de la commission fait une autre analyse. Dépenser de l'argent finit par avoir de l'effet sur les liquidités, et si ce projet est réalisé, les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire diminueront de 100 millions de francs.

La majorité de la commission vous rappelle que les projections financières du développement du fonds FTP et de son successeur le FAIF ont été faites en admettant que ce reste de crédit n'était pas dépensé. Le fait que cette somme ne représente que 1,5 pour cent des dépenses ne devrait pas vous inciter à relâcher la rigueur qui a présidé à la sélection

des projets à inclure dans la première étape d'aménagement 2025.

Nous vous proposons donc de rejeter la proposition de la minorité Hurter Thomas.

Malheureusement, Monsieur Français n'a pas déposé sa proposition en commission, alors qu'il en est membre. A ce stade, il n'y a pas de position officielle de la commission, mais je peux rappeler quel est l'état des discussions. A la page 49 du dépliant et 1468 du message, vous verrez que dans le projet dont nous discutons aujourd'hui, nous ajoutons, pour l'accélération du trajet Lausanne–Berne, 300 millions de francs. Par ailleurs, dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, que nous modifions ici, figure à la page 33 du dépliant «Lausanne–Berne: accroissement des capacités et augmentation du rendement». Ceci représente 250 millions de francs, chiffre que l'on trouve à la page 7320 du message du Conseil fédéral sur la vue d'ensemble du FTP. Au total, 550 millions sont prévus pour les investissements sur la ligne Lausanne–Berne. Le premier centime n'a pas encore été dépensé, ce qui fait que cette ligne ne fonctionne pas très bien – la meilleure preuve en est qu'en raison d'un ralentissement je suis arrivé avec dix minutes de retard en commission ce matin.

En plus de ces 550 millions prévus, la conseillère aux Etats Savary, lors du débat sur cette proposition au Conseil des Etats, a fait rajouter l'entier de la ligne Lausanne–Berne dans les projets de planification additionnelle. Donc au fond, cela signifie qu'un certain nombre de choses sont déjà prévues sur cette ligne. Avec ces 550 millions de francs, elle va être rénovée, le temps du parcours va être légèrement diminué et surtout elle va être rendue adéquate pour la circulation des nouveaux trains à deux étages équipés de la compensation de roulis. D'après les indications qu'ont fournies les CFF, sur la ligne Lausanne–Berne, le temps de trajet avec arrêt à Fribourg est actuellement d'une heure et six minutes; avec ces 550 millions de francs et le nouveau matériel roulant, le temps sera d'une heure et une minute. Ce n'est pas encore tout à fait le concept des noeuds, mais c'est déjà une amélioration substantielle, d'autant qu'en réduisant le temps de pause à Berne, on fera le trajet Lausanne–Zurich en moins de deux heures. Donc, voilà l'état de la situation, de ce qui est décidé aujourd'hui sans la proposition Français sur laquelle la commission n'a pas d'avis.

La formulation de la proposition Français se focalise, contrairement à ce qui figure dans la version du Conseil des Etats – «Lausanne–Berne» – sur la liaison Lausanne–Vauderens.

Des améliorations devraient aussi pouvoir être apportées entre Vauderens et Villars-sur-Glâne ou éventuellement entre Schmitten et Flamatt. Ce sont les segments faibles de cette ligne. La formulation de la proposition Français est très étroite. Il se peut que le mandat de planification qui a été introduit par le Conseil des Etats soit plus large et peut-être plus adéquat pour optimiser cette ligne. Mais enfin, sur cette question, la commission n'a pas d'avis.

S'agissant de la proposition Fluri à l'article 3 du projet 4, cette fois-ci Monsieur Fluri essaye de rattraper une erreur commise non pas par la commission, mais par l'administration, celle-ci ayant oublié les dispositions finales dans le projet 4, arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Je répète qu'il faut inscrire dans le projet la clause référendaire pour que le Conseil fédéral puisse faire entrer en vigueur la loi. Tout le monde devrait accueillir favorablement cette proposition. Acceptez la proposition Fluri, c'est un rattrapage rédactionnel!

Quadri Lorenzo (V, TI): Signor Nordmann, lei più volte ha ripetuto che la mia proposta non è corretta: da un lato, diciamo, non approvare il plafonamento, il «Pendlerabzug», quindi questa riduzione delle deduzioni fiscali sull'imposta federale diretta, e dall'altro lato proporre di inserire anche la circoscrizione di Bellinzona, cosa che era, tra l'altro, già prevista a livello pianificatorio. Preciso che quello che io ho detto è di non essere d'accordo di far confluire ulteriori finanziamenti nella ferrovia prendendoli dalla strada, quindi dalle tasche degli automobilisti – che non è esattamente come

dire che io non sono d'accordo di dare i mezzi sufficienti alla ferrovia. Ecco, si renda conto che non è esattamente la stessa cosa.

Nordmann Roger (S, VD), per la commissione: Signor Quadri, adesso il finanziamento poggia su su diverse fonti, c'è un po' di tutto, c'è un equilibrio generale e nessuna di quelle fonti di finanziamento è predominante. Una cosa però è sicura: se si vogliono fare i progetti c'è bisogno di soldi e non si possono ridurre i soldi che vanno nel fondo e poi aumentare la spesa, agli occhi della commissione questo è assolutamente incoerente.

Français Olivier (RL, VD): J'ai l'impression que Monsieur Nordmann n'a pas écouté tous les propos que j'ai tenus. Je rappelle que ma proposition est relative à la notion du projet. Ce qui m'inquiète, c'est qu'on est prêt à dépenser de l'argent alors même qu'on n'a pas confirmé les hypothèses, ce qui est assez choquant. C'est que la proposition n'est pas seulement romande, elle est aussi suisse alémanique. Vous n'avez parlé que d'une seule de mes propositions. Est-il raisonnable de mettre en oeuvre des projets alors même que les hypothèses sont fausses?

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Monsieur Français, en présentant son message, le Conseil fédéral a présenté les variantes d'amélioration, et une des possibilités d'amélioration est la ligne Lausanne–Berne. L'Office fédéral des transports et les CFF vont planifier l'entier de la ligne, l'entier des améliorations, et procéderont à celles-ci par étapes.

Il est donc cohérent de dépenser ces 550 premiers millions de francs pour améliorer la liaison Lausanne–Berne. Nous pouvons faire confiance à l'administration, au département et aux CFF pour le faire dans le cadre d'une planification globale. Notre fonction n'est d'ailleurs pas de déterminer si nous devons creuser un tunnel ou procéder plutôt à des améliorations de surface, et où celles-ci doivent se faire; nous devons formuler l'objectif et donner les moyens. L'objectif est d'améliorer progressivement la liaison Lausanne–Berne pour arriver en dessous de l'heure; les moyens sont d'abord 550 millions pour des projets concrets, plus – ce qui figure déjà dans la version du Conseil des Etats – l'instruction de continuer les travaux de planification pour aller en deçà, vers ces fameuses 56 minutes du concept des noeuds.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben jetzt in Block 2 die Ausbauschritte zu diskutieren. Vorhin haben wir die Finanzierungsart mit den vier Wegen beschlossen: Treibstoffzollzuschläge, Schwerverkehrsabgabe, Reduktion des Pendlerabzuges und Mehrwertsteuererhöhung. Jetzt geht es darum zu entscheiden, welche Ausbauschritte wir damit finanzieren.

Wir haben gewissermassen als ersten Antrag jenen der Minderheit Huber zu Artikel 1 im Bundesbeschluss 5 zu behandeln. Dieser Antrag ist die andere Seite ihres Antrages zur Mehrwertsteuererhöhung. Sie hat diese abgelehnt, konsequenterweise möchte sie auch die Aufstockung des Ausbauschrittes gemäss Ständerat und Kommissionmehrheit ablehnen. Unsere Kommission hat das mit 22 zu 3 Stimmen abgelehnt, denn sie möchte diese Ausbauschritte vornehmen. Die Frau Bundesrätin hat es ausgeführt: Es sind alles Ausbauschritte, die, wenn Sie sie jetzt herauskippen, in einem späteren Paket wieder auftauchen werden, weil sie Sinn machen und den ursprünglichen Kapazitätsausbau des Bundesrates ergänzen. Der Ständerat und die Kommissionmehrheit sind der Auffassung, dass diese Komplementärinvestitionen heute bereits sinnvoll getätigt werden können und nicht erst in 15, 20 oder 30 Jahren. Deshalb bitten wir Sie, den Antrag der Minderheit Huber abzulehnen.

Wir haben sodann zwei Erweiterungen vorgenommen, die allerdings keine Kostenfolgen nach sich ziehen. Anders wäre es mit dem Einzelantrag Français. Frau Bundesrätin Leuthard hat Ausführungen dazu gemacht. In der Kommissi-

on stand dieser Antrag nicht zur Diskussion. Ich kann mich deshalb als Kommissionssprecher nicht dazu äussern. Es wäre ein Projektierungsauftrag unter Absatz 2 Buchstabe j bis.

Dann haben wir die Minderheit II (Quadri) bei Absatz 3 Buchstabe f. Auch dazu ist bereits Folgendes ausgeführt worden: Nach unseren Informationen genügen die heutigen Kapazitäten auf der Achse Basel–Chiasso. Wenn man jetzt den Antrag der Minderheit II aufnehmen würde, würde dies keinen Sinn machen, wenn man nicht gleichzeitig auch die Kapazitäten auf der Achse Basel–Chiasso ausbauen würde; sonst stünde die Umfahrung Bellinzona im Leeren. Offenbar besteht auf dieser Strecke bereits heute ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Kommission hat deshalb den Antrag mit 14 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Sodann gibt es zu Artikel 3 den Einzelantrag Fluri, womit dieser Artikel ergänzt werden soll. Es ist so, wie Herr Kollege Nordmann ausgeführt hat: Der Antrag ist eine Ergänzung und bezweckt, dass man Vorlage 4 mit den Vorlagen 2, 3 und 5 im Sinne einer gleichzeitigen Inkraftsetzung koppelt.

Die Inkraftsetzung fehlt in diesem Artikel 3; das haben wir übersehen. Deswegen bitte ich Sie, diesem Einzelantrag zuzustimmen, damit eine Kongruenz mit den Vorlagen 2, 3 und 5 hergestellt werden kann.

Damit komme ich zum Antrag der Minderheit Hurter Thomas, zur Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen–Basel; er ist in der Kommission mit 12 zu 9 Stimmen abgelehnt worden. Das Ganze figuriert unter dem Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, das sogenannte HGV-Anschluss-Gesetz. Im HGV-Bereich gibt es zurzeit noch einen Kreditrest; alles wird aber dem Bahninfrastrukturfonds entnommen. Wenn jetzt entschieden wird, dass diese Strecke gemäss dem Antrag der Minderheit Hurter Thomas aufzunehmen sei, dann müsste man eigentlich auch die Finanzierung von 6,4 auf 6,5 Milliarden Franken aufstocken; sonst fehlen die Mittel.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Schweiz an den Ausbau dieser Strecke – sofern sie denn ausgebaut wird – einen Interessenbeitrag leisten könnte. Dieser müsste aber gemäss der Diskussion in der Kommission wesentlich tiefer ausfallen. Insbesondere müsste Deutschland bzw. das Land Baden-Württemberg doch deutlich mehr daran bezahlen bzw. überhaupt Interesse an einem Ausbau dieser Strecke zeigen. Bis heute ist das nämlich nicht der Fall; von deutscher Seite wird dieses Begehren nicht gestellt.

Ich darf Sie daran erinnern, woraus heute das HGV-Anschluss-Gesetz besteht. Ende Juni letzten Jahres lagen die mutmasslichen Endkosten bei einem Betrag von 1,031 Milliarden Franken und damit 59 Millionen Franken unter dem Verpflichtungskredit. Es gibt heute vier Anschlüsse im Ausland, die unter dieses Gesetz fallen. Da ist einmal der Anschluss von Lindau Richtung München, dann gibt es die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone Richtung Dijon, dann gibt es die Strecke Vallorbe–Pontarlier–Frasne nach Dijon, und schliesslich gibt es die Strecke Genf–Bellegarde–Nurieux–Bourg-en-Bresse. Diese zielen alle aus der Schweiz in Richtung Grossagglomerationen im Ausland: in Richtung München, Dijon, Lyon und Raum Mülhausen/Strassburg. Nun sehen Sie, dass die Strecke Schaffhausen–Basel auch systematisch nicht in dieses Hochgeschwindigkeitsanschluss-System passt.

Abgesehen davon, dass das Projekt nicht finanziert ist und dass das Interesse Deutschlands daran offenbar nicht besteht, passt es eben nicht in dieses Hochgeschwindigkeitsanschluss-System. Deswegen hat die Kommission mit 12 zu 9 Stimmen diesen Antrag abgelehnt. Ich bitte Sie, dies ebenso zu tun.

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

...

g. Bellinzona–Tenero: Kapazitätsausbau;

...

jbis. ... Zürich–Winterthur (Brüttener, Stadelhofen), Thalwil–Zug (Zimmerberg) ...

...

Antrag der Minderheit I

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Streichen

Antrag der Minderheit II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 3 Bst. f

f. ... Lausanne–Bern, die Umfahrung von Bellinzona sowie weitere Projekte.

Antrag Français

Abs. 2 Bst. jbis

jbis. im Lötschberg-Basistunnel, Lausanne–Vauderens, Roggwil–Altstetten;

Art. 1

Proposition de la majorité

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

...

g. Bellinzona–Tenero: extension de capacité;

...

jbis. ... Zurich–Winterthur (Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zoug (Zimmerberg) ...

...

Proposition de la minorité I

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Biffer

Proposition de la minorité II

(Quadri, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 3 let. f

f. ... au tronçon Lausanne–Berne, de la circonvallation de Bellinzona et à d'autres projets.

Proposition Français

Al. 2 let. jbis

jbis. ... de base du Lötschberg, Lausanne–Vauderens, Roggwil–Altstetten;

Développement par écrit

Une Suisse à huit millions d'habitants doit disposer d'infrastructures adaptées. D'autant plus à l'heure où un million de pendulaires emprunte chaque jour les trains. Seul un travail coordonné permettra de supprimer la congestion du trafic des transports, de préserver l'environnement et de répondre aux besoins de mobilité des citoyens et des entreprises, sans affecter les finances. La réduction des embouteillages sur la route et l'expansion du rail sont des mesures urgentes. Il est essentiel que la capacité et la vitesse de l'axe est-ouest soit augmentée. La disparition de la congestion passe par la construction de nouveaux itinéraires: il faut de nouvelles infrastructures là où il y a un manque de capacités actuelles ou futures et aux endroits où les trains régionaux, les RER et les Intercity s'encombrent entre eux. Cela concerne avant tout la ligne Lausanne–Vauderens, Roggwil–Altstetten avec un contournement d'Olten et un raccordement à Bâle. Les tracés indispensables sont à prendre en compte rapidement afin de pouvoir travailler sur un projet solide. Il faudra investir dans une infrastructure de transports conséquente et de qualité. Il est important d'augmenter la capacité tout en améliorant la vitesse. L'axe est-ouest forme avec la NLFA «la croix fédérale de la mobilité» et permettra une croissance coordonnée de notre pays dans le cadre du RER Suisse.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8898)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag Français ... 82 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8899)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 51 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8900)

Für den Antrag der Mehrheit ... 173 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 13 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Fluri

Abs. 1

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Der Bundesrat veröffentlicht diesen Beschluss gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesblatt.

Abs. 3

Dieser Beschluss tritt gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Kraft.

Schriftliche Begründung

Die Vorlage Fabi umfasst fünf aufeinander bezogene Erlassentwürfe: Entwurf 1 enthält die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr». Entwurf 2 beinhaltet den direkten Gegenvorschlag auf Verfassungsstufe. Entwurf 3 setzt den direkten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe um. Entwurf 4 enthält den ersten Ausbauschritt des Strategischen Entwicklungsprogramms (Step). Es handelt sich um einen referendumsfähigen Planungsbeschluss. Entwurf 5 ist ein Finanzierungsbeschluss zum ersten Ausbauschritt (Entwurf 4). Die ganze Vorlage ist so aufgebaut, dass die Entwürfe 2 bis 5 ein in

sich geschlossenes Konzept darstellen. Die Entwürfe 2 bis 5 sollten also gleichzeitig in Kraft gesetzt werden. Entwurf 2 verlangt ein obligatorisches Referendum, die Vorlagen 3 und 4 sehen jeweils ein fakultatives Referendum vor. Der Bundesrat hat dieser Abfolge von möglichen Volksabstimmungen Rechnung getragen, indem er die Publikation und das Inkrafttreten von Entwurf 3 an die Annahme von Entwurf 2 geknüpft hat. Für Entwurf 4 fehlt dagegen bislang eine solche Verknüpfung. Aus systematischen Gründen und um allfälligen Unklarheiten bezüglich Publikation – und damit Beginn der Referendumsfrist – und bezüglich Kompetenz zur Inkraftsetzung vorzubeugen, sollte eine analoge Bestimmung in Entwurf 4 aufgenommen werden.

Art. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Fluri

Al. 1

Le présent arrêté est sujet au référendum.

Al. 2

Le Conseil fédéral publie le présent arrêté dans la Feuille fédérale en même temps que la loi fédérale du ... sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Al. 3

Le présent arrêté entre en vigueur en même temps que la loi fédérale du ... sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8904)

Für den Antrag Fluri ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 36 Stimmen

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Huber, Hutter Markus, Landolt)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8901)

Für den Antrag der Mehrheit ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 41 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8902)

Für Annahme der Ausgabe ... 157 Stimmen

Dagegen ... 25 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2a

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Kiler Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Text

Der Bundesbeschluss vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses (BBI 2005 5177) wird gemäss Anhang geändert.

Anhang Titel

Bundesbeschluss vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses

Anhang Art. 1 Abs. 1

... ein Verpflichtungskredit von 1190 Millionen Franken ...

Anhang Art. 1 Abs. 2

...

nbis. Ausbauten Schaffhausen–Basel: 100

...

Total: 1190

Art. 2a

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Kiler Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Texte

L'arrêté fédéral du 8 mars 2005 relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux LGV (FF 2005 4885) est modifié selon l'annexe.

Annexe titre

Arrêté fédéral du 8 mars 2005 relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux LGV

Annexe art. 1 al. 1

Un crédit d'engagement de 1190 millions de francs ...

Annexe art. 1 al. 2

...

nbis. Aménagements Schaffhouse–Bâle: 100

...

Total: 1190

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für den Antrag der Minderheit Hurter Thomas zu Ziffer 4a der Vorlage 3.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8903)

Für den Antrag der Minderheit ... 102 Stimmen

Dagegen ... 82 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Block 3 – Bloc 3

Übrige Bestimmungen

(Entwurf 2 mit Ausnahme von Art. 87a Abs. 2 Bst. c und Art. 196)

Autres dispositions

(Projet 2 à l'exception de l'art. 87a al. 2 let. c et de l'art. 196)

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Gasser) zu Artikel 81a wird von Frau Regula Rytz begründet.

Rytz Regula (G, BE): Herr Gasser ist leider krank, und deshalb vertrete ich hier bei Artikel 81a im Entwurf 2 die Minderheit I.

Es geht hier um eine Änderung der Bundesverfassung, und diese hat zum Ziel, dass die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene in allen Landesgegenden im Grundsatz gefördert wird. Wichtig scheint uns, dass wir hier keine unterschiedliche Behandlung des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenverkehrs machen und uns damit vielmehr für eine ganzheitliche, ressourceneffiziente Verkehrspolitik aussprechen. Für uns ist es klar: Um das zukünftige Verkehrswachstum zu bewältigen, braucht es eine konsequente Verlagerung auf effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im alpenquerenden Güterverkehr haben wir dank der Alpeninitiative bereits einen Verlagerungsgrundsatz in der Bundesverfassung verankert. Wenn wir die Formulierung in Artikel 84 genau unter die Lupe nehmen, dann sehen wir auch, warum dies so wichtig ist. Es heisst nämlich in Absatz 1 des besagten Artikels: «Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.»

Genau dies muss ein strategischer Grundsatz der gesamten Verkehrspolitik sein. Wir müssen die Mobilität so organisieren, dass sie ihre Erschliessungsfunktion erfüllt, ohne die Lebensqualität und die Naturräume zu schädigen. Die Minderheit I (Gasser) nimmt genau dieses Anliegen auf und beantragt, den Verlagerungsgrundsatz auch für den Güterverkehr in der Fläche und den Personenverkehr in der Verfassung zu verankern.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Minderheit I, dieses Ziel zu unterstützen.

Regazzi Fabio (CE, TI): Meine Minderheitsanträge zu Artikel 81a der Bundesverfassung und zu den Artikeln 48b und 48d des Eisenbahngesetzes stehen thematisch in engstem Zusammenhang. Es geht um die langfristige Angebotsgestaltung und um die strategische Entwicklung in Bezug auf die Bedürfnisse der Nutzer im Personen- und Güterverkehr.

Ich bin Präsident des Swiss Shippers' Council, des Verbandes der Verlagerer – en français: les chargeurs –, bzw. als Mitglied im Cargo Forum Schweiz; damit habe ich meine Interessenbindung offengelegt. Somit kenne ich die Sorgen der Wirtschaft, die ihre Güter auf Strasse und Schiene, mit Schiff und Flugzeug transportieren lässt. Auch ist mir die extrem hohe Auslastung des schweizerischen Schienennetzes bestens bekannt. Ich weiss, wie schwierig es manchmal sein kann, Güterzüge in das Taktfahrplangefüge des Personenverkehrs einzupassen. Daher möchte ich mit meinen Minderheitsanträgen dafür sorgen, dass der Güterverkehr von Anfang an in alle strategischen Überlegungen von Bund und Kantonen zur Angebots- und Infrastrukturentwicklung institutionell einbezogen wird.

Der Entwurf des Bundesrates vernachlässigt den in der Schweiz mit einer Transportleistung von 40 Millionen Tonnen pro Jahr nach wie vor sehr wichtigen Bahngüterverkehr in der Fläche vollständig. Daher hat der Ständerat versucht, diese Lücke zu schliessen. Allerdings hat er mit seinem Vorschlag den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr stark benachteiligt: So sollen die Belange des Güterverkehrs

bei der Angebotsgestaltung des Personenverkehrs nur «angemessen» berücksichtigt werden. Der gutgemeinte Vorschlag des Ständerates wird ins Gegenteil verkehrt und führt zu einer Diskriminierung des Bahngüterverkehrs.

Mein Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung will eine gewisse Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr bei der langfristigen Angebotsgestaltung bzw. Infrastrukturplanung, um den hohen Marktanteil der Bahn erhalten zu können. Die Angebote im Personen- und Güterverkehr sollen langfristig aufeinander abgestimmt werden. Daher sollen neben den Kantonen als Besteller des Personenverkehrs auch die Verlagerer als Besteller des Güterverkehrs in die periodischen Nachführungen des strategischen Entwicklungsprogramms der Infrastruktur gemäss Artikel 48b des Eisenbahngesetzes einbezogen werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die strategische Entwicklung der Infrastruktur in Kenntnis aller Bedürfnisse von Güter- und Personenverkehr erfolgt und entsprechend alle Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr befriedigt werden können.

Als Vertreter der verladenden Wirtschaft habe ich in der Vergangenheit die bittere Erfahrung machen müssen, dass die Angebotsplanung der Kantone und Regionen im Personenverkehr infolge Unkenntnis der Bedürfnisse des Güterverkehrs den Bahngüterverkehr stark einschränkte, ja gelegentlich sogar vollständig auf die Strasse verdrängte. Bei einer institutionellen Zusammenarbeit zwischen Kantonen, regionalen Planungsgruppen, Verladern und Eisenbahnen ist alles Know-how beisammen. Alle können ihre Bedürfnisse bezüglich Infrastruktur und Raumplanung formulieren. Schliesslich kann in Kenntnis aller Fakten über die strategischen Ausbauschritte entschieden werden.

Das letzte Wort behält aber in allen Fällen das Parlament. Es entscheidet über die beantragten strategischen Entwicklungsprogramme und über die dafür notwendigen Mittel. Wenn es zwischen Personen- und Güterverkehr unüberwindliche Differenzen bei der Netznutzung gibt oder wenn die Finanzierung zur Beseitigung dieser Differenzen durch grosszügigen Ausbau des Netzes nicht vorhanden ist, muss das Parlament eine politische Entscheidung treffen. Erst mit meinen Minderheitsanträgen zu Artikel 48b und Artikel 48d des Eisenbahngesetzes kann das Parlament sicher sein, dass wirklich alle Fakten auf dem Tisch liegen.

Mit meinem Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung soll keine Subventionierung jedes noch so ineffizienten Bahngüterverkehrs in allen Landesgegenden ermöglicht werden. Die Vorlage des Bundesrates zur Förderung des Güterverkehrs in der Fläche befindet sich zurzeit in der Vernehmlassung. Sie sieht Massnahmen vor, die einen wesensgerechten und wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr ermöglichen. Gleichzeitig wird der in der Schweiz seit Jahren erfolgreiche Grundsatz der Komodalität von Strasse und Schiene berücksichtigt.

Der Minderheitsantrag schafft die verfassungsmässige Grundlage für diese Vorlage des Bundesrates zum flächendeckenden Schienengüterverkehr. Bund und Kantone sollen einen Güterverkehr mit guten Rahmenbedingungen und einer für diese Angebote ausreichenden Infrastruktur ermöglichen. Die Bestellung von Schienengüterverkehr und Investitionshilfen bei der Wirtschaft bleiben möglich; diese Vorlage werden wir aber später beraten. Heute geht es um die langfristige Infrastrukturentwicklung Fabi, die den Güterverkehr gleichwertig einbeziehen soll.

Wenn wir mit unserem Gegenvorschlag Erfolg haben wollen, müssen wir dem Initiativtext eine handfeste Alternative gegenüberstellen. Dies erreichen wir weder mit dem Entwurf des Bundesrates, der den Güterverkehr nicht einmal erwähnt, noch mit dem Beschluss des Ständerates. Letzterer stellt den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr vollständig ins Abseits. Vielmehr müssen wir uns zu Bahnangeboten auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr bekennen. Dafür braucht es gute Rahmenbedingungen und eine ausreichende Infrastruktur. Den Einbezug der Seilbahnen als Teil des öffentlichen Verkehrs unterstütze ich ebenfalls.

Ich ziehe daher meinen Minderheitsantrag zu Artikel 81a der Bundesverfassung zurück. Ich habe Ihnen zum selben Artikel stattdessen einen Einzelantrag unterbreitet, der sowohl die Seilbahnen als auch den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung von Bund und Kantonen mit einbezieht.

Ich bitte Sie daher, meine Minderheitsanträge zu den Artikeln 48b und 48d des Eisenbahngesetzes zu unterstützen.

Binder Max (V, ZH): In Absatz 2 von Artikel 85 wird ein neuer Begriff eingeführt. Neu soll der Reinertrag der Abgabe zur Deckung von Kosten verwendet werden, die im Zusammenhang mit dem «Landverkehr», bisher «Strassenverkehr», stehen. Ich habe versucht, in der zweihundertseitigen Botschaft, eine Erklärung für diese Änderung zu finden. Ich muss Ihnen sagen, es war vergeblich. Ich habe keine gefunden. Das hat mich doch sehr erstaunt. Meine Interpretation ist klar: Es soll noch mehr Geld von der Strasse weg in andere Projekte abgezweigt werden. Wenn dem nämlich nicht so wäre, dann müsste auch keine Änderung erfolgen. Der Begriff «Landverkehr» lässt vieles zu, der Begriff «Strassenverkehr» ist klar und hat in der Praxis offenbar auch keine Probleme gemacht.

Nach Auskunft der Verwaltung in der Kommission haben sich – wen wundert's? – die Juristen an diesem klaren Begriff gestört. Er sei zu eng ausgelegt. Das heisst für mich, dass der Verwendungszweck ausgeweitet werden soll. Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr hat in der Kommission erklärt, dass es sich hier weitgehend um eine semantische Änderung handle. Die Zuordnung der Mittel «werde sich nicht ändern». Wenn sich tatsächlich nichts ändert, dann muss man auch nichts ändern. Wir sollten also nicht die bewährte Praxis mit einem neuen, unnötigen Begriff infrage stellen oder Unsicherheit provozieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen.

Huber Gabi (RL, UR): Mit meiner Minderheit beantrage ich Ihnen, die Befugnis zur Erhebung der Mittel für den Eisenbahninfrastruktur-Fonds bis Ende 2030 zu befristen. Diese Frist bietet sich an, weil das zusätzliche Mehrwertsteuerpromille durch den Ständerat ja auch bis am 31. Dezember 2030 befristet worden ist. Der zeitlich befristete FinöV-Fonds soll in angepasster Form als Bahninfrastrukturfonds weitergeführt werden. Sind Fondslösungen aus finanzpolitischer Sicht eigentlich grundsätzlich problematisch, ist ein unbefristeter Fonds dies erst recht. Es würde für alle Zukunft auf Verfassungsebene eine Finanzierungsformel festgelegt, ohne dass die Möglichkeit bestünde, sie periodisch zu überprüfen und allenfalls zu optimieren.

Der unbefristete, nicht mehr anpassbare Finanzierungsteil steht auch im Gegensatz zum Infrastrukturteil der Vorlage, der vom Parlament alle vier Jahre beraten und optimiert werden kann. Eine solche im Ansatz schiefe Konstruktion ist abzulehnen. Finanzierung und Ausbauten sind auch institutionell in Einklang zu bringen. Um mehr Kohärenz zwischen dem Finanzierungs- und dem Ausbauteil der Vorlage herzustellen, ist deshalb eine Befristung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds bis 2030 angezeigt. Die Befristung soll nicht zwingend das Ende des Fonds sein; die Finanzierung kann anschliessend erneuert werden. Das Modell der Befristung mit periodischer Erneuerung gilt auch für die grossen Einnahmequellen des Bundes: die direkte Bundessteuer und die Mehrwertsteuer. Das Modell ermöglicht neben der Überprüfung und Optimierung eine regelmässige demokratische Mitsprache. Die Umsetzung ist problemlos, die Praxis hat das bei anderen Fällen bewiesen. Das Modell hat sich bewährt.

Die Zeitspanne der Befristung bis 2030 ist kongruent und bietet sich auch insofern an, als der Ständerat und vorhin die Mehrheit unseres Rates das zusätzliche Mehrwertsteuerpromille auch bis längstens Ende 2030 befristet haben. Es scheint mir fast so sicher wie das Amen in der Kirche, dass die Verlängerungsmöglichkeit nach Artikel 196 Ziffer 14 Absatz 4 gemäss Entwurf 2 dereinst in Anspruch genommen wird. Dann darf man sich doch wirklich gleichzeitig unter Be-

rücksichtigung der dannzumal gegebenen Umstände über den Bahninfrastrukturfonds gesamthaft Gedanken machen. Abschliessend ersuche ich Sie um Unterstützung meiner Minderheit.

Quadri Lorenzo (V, TI): Anders als beim Pendlerabzug besteht hier keine starke Minderheit. Das wird uns also in diesem Rat nicht allzu vieler Zeit berauben. Laut meiner sehr kleinen Minderheit III sollten die Gemeinden im Rahmen der Artikel 48b und 48d auch ein Mitspracherecht haben, und zwar zum Schutz ihrer Einwohner. Wir wissen ja, dass Linien durch Ortszentren verlaufen und die Anwohner dadurch erheblich belastet sind. Gerade deswegen verzögern z. B. in Deutschland und in Italien Bürgerproteste den Ausbau der Bahninfrastruktur. Im Interesse der Bürger sollten somit auch die Gemeinden ein Mitspracherecht haben, insbesondere, wenn sowohl Kantone als auch die Eisenbahnen und sogar noch die Verlader einbezogen werden.

Visto che si parla di progetti importanti e anche di grosse dimensioni, che hanno conseguenze dirette sugli abitanti, mi pare corretto che anche gli enti di prossimità, quindi quelli più vicini ai cittadini ossia i comuni, possano avere voce in capitolo e venire coinvolti per tempo invece di andare sempre a costituire l'ultima ruota del carro. E anche una questione di federalismo ed è oltretutto piuttosto curioso che il diritto di venire coinvolti ce l'abbiano le aziende di trasbordo ma non i comuni come enti pubblici.

Ich bitte somit um Unterstützung für den Antrag der Minderheit III.

Candinas Martin (CE, GR): Gemäss Artikel 57 in der Fassung von Bundesrat und Ständerat sollen neu die Kantone für die Publikumsanlagen zuständig sein. Dies will auch mein Minderheitsantrag II. Die Kommissionsmehrheit hat sich knapp gegen diese Finanzierungsart und für eine Finanzierung durch die Kantone mittels Verteilschlüssel ausgesprochen. Sie hat dies auch darum getan, weil sie der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) nochmals eine Möglichkeit für eine klare Stellungnahme einräumen wollte. In der Zwischenzeit wurde uns allen die Meinung der Kantone in einem Schreiben klar kommuniziert. Darin heisst es, dass die KöV sich grossmehrheitlich für die Zuständigkeit der Kantone für die Publikumsanlagen ausgesprochen habe. Die Finanzdirektorenkonferenz vertrete ebenfalls diese Haltung. Eine jährliche Zahlung der Kantone in den Bahninfrastrukturfonds mittels Verteilschlüssel komme nicht infrage. Die KöV bittet uns, den Wunsch der Kantone zu respektieren, wenn es um die Frage geht, auf welche Art sie ihren Beitrag leisten.

Es geht weder um die Frage, ob sich die Kantone an der Finanzierung der Bahninfrastruktur beteiligen, noch um die Höhe des Beitrages. Dieser beträgt bei beiden Varianten 200 Millionen Franken. Es geht einzig und alleine um den Finanzierungsmodus. Die Frage ist: Sollen die Kantone für die Publikumsanlagen zuständig sein, oder sollen sie mit einem Verteilschlüssel jährliche Zahlungen in einen Fonds tätigen? Die Kantone haben sich für eine projektorientierte Kantonsbeteiligung ausgesprochen. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die Kantone ihren Anteil an Fabi über die zusätzliche Übernahme einer konkreten Aufgabe leisten. Dies ist mit dieser Lösung der Fall. Die Kantone haben sich klar dafür ausgesprochen, dass sie sich an der Finanzierung des Bahnnetzes beteiligen. Zur Frage des Wie haben sie eine ebenso klare Meinung. Sie haben uns diese, wie bereits gesagt, klar und deutlich kommuniziert. Diese Meinung gilt es zu respektieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit II, der dem Beschluss des Ständerates und dem Entwurf des Bundesrates folgt, zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Herr Candinas, Sie treten dafür ein, dass die Kantone die Publikumsanlagen finanzieren sollen; sie sind dann dafür zuständig. Es heisst in der Vorlage, dies umfasse insbesondere Perrons. Weshalb soll ein Kanton für

den Bau der Perrons zuständig sein? Nicht der Kanton, sondern die Bahn braucht ja die Perrons für ihren Betrieb.

Candinas Martin (CE, GR): Die Idee war, dass alle Beteiligten sich auch an den Kosten beteiligen, so auch die Kantone. Die Kantone haben sich für diese Finanzierungsmöglichkeit ausgesprochen. Ich bin klar der Meinung, dass es zu respektieren ist, wenn sie diesen Bereich selber finanzieren wollen.

Français Olivier (RL, VD): Je veux tout d'abord vous parler de la proposition de la minorité I (Fluri) à l'article 48b, que j'ai cosignée et que le groupe libéral-radical soutient également. Notre revendication est relativement simple. Vous savez que, dans le cadre des projets de planification, il est important que les différents acteurs soient autour de la table quand on prépare un projet: il ne s'agit pas seulement de décider de faire tels ou tels travaux ici et là, mais de déterminer comment ces travaux vont se faire. Il faut qu'il y ait un dialogue, un échange avec la population. Parfois, ces travaux nécessitent le déplacement de différentes personnes, voire de différentes activités. En cela, le rôle de la commune est très important.

On le voit, dans les grands projets qui sont en cours, on a parfois des erreurs de communication – c'est le moins que l'on puisse dire – avec la population, parce que justement la commune n'est pas associée à ces réflexions et que les échanges d'informations avec des tiers pour construire ces projets sont insuffisants. C'est pour cela que la minorité Fluri demande à ce que la présence des communes dans les projets de planification conséquents soit exprimée très clairement dans la loi. Cela ne veut pas dire que les communes vont participer financièrement à ces infrastructures. Elles sont là pour accompagner et elles assumeront bien sûr leurs responsabilités s'il y a des impacts directs sur le domaine public.

Plus globalement, concernant le bloc 3 je reviendrai en particulier sur la minorité Huber à l'article 87a alinéa 2bis. Sur ce point, le groupe libéral-radical est divisé: d'une part, certains désirent faire le point de la situation et disposer de cette situation financière de la Confédération en 2030, pour voir justement si les revenus suffisent par rapport au projet.

Il y a aussi cette volonté de redéfinir les priorités des projets telles qu'elles figurent dans notre liste. D'autres veulent, déjà en 2013, une garantie que cette loi puisse durer, une garantie de la stabilité durable des recettes et cela est fondamental. Ce qui n'empêche pas, à terme, de faire une révision de tels flux financiers par une modification de la loi actuelle; c'est d'ailleurs notre rôle et c'est bien souvent qu'en l'espace de dix à quinze ans une loi puisse être modifiée et corrigée. Cela pose finalement la problématique des engagements que la Confédération et les cantons doivent avoir vis-à-vis des projets d'une certaine ampleur, s'il y a une instabilité législative, ce qui fait que notre groupe sera divisé sur ce point-là.

A l'article 57, le groupe libéral-radical vous recommande de suivre la majorité de la commission, étant donné que nous avons fabriqué quelque chose, me semble-t-il, de nettement plus rationnel au niveau administratif. Il s'agit d'une péréquation financière dans les bassins versants de transport qui sera réglée par l'ordonnance, comme j'ai pu le dire déjà lors de nos discussions sur le bloc 2.

Aussi, cette volonté de revenir sur la proposition du Conseil fédéral n'aura de loin pas le soutien du groupe libéral-radical, bien au contraire. Certains voudraient demander une participation financière plus importante encore aux cantons. Mais Madame la conseillère fédérale l'a aussi rappelé: il y a un moment où il faut mettre une limite à la participation financière des cantons par rapport à ces projets d'infrastructures relativement conséquents, d'autant plus que les cantons ont des charges importantes en raison de l'évolution de l'offre des prestations sur le réseau.

Voilà la position du groupe libéral-radical que nous vous recommandons de soutenir.

Hardegger Thomas (S, ZH): Zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass Sie den Engpass Stadelhofen ins Ausbauprogramm für den Ausbauschritt 2025 aufgenommen haben. Das ist für die Strecke Zürich–Winterthur unabdingbar und systemrelevant.

Für die SP-Fraktion ist der ganze Block 3 als Paket wichtig. Darum unterstützen wir mit einer Ausnahme alle Anträge der Mehrheit. Die SP-Fraktion hat auf eigene Anträge verzichtet, auch wenn sie viele Ideen für zahlreiche weitere wichtige Projekte und Strategien hätte. Die austarierte Vorlage ermöglicht aber die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Bahnsystems. Insbesondere sichert sie die Finanzierung des Unterhalts und deckt insbesondere auch den Nachholbedarf beim Unterhalt der Bahninfrastruktur.

Ich gehe in der Folge auf einige für die SP-Fraktion wichtige Anträge ein. Wir unterstützen den neueingereichten Einzelantrag Regazzi zum neuen Artikel 81a der Bundesverfassung zum öffentlichen Verkehr, der den in der Fahne abgedruckten Minderheitsantrag ersetzt. Die verbindlichere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs ist eine Voraussetzung für eine wirksame Verlagerungspolitik. Beim strategischen Entwicklungsprogramm unterstützen wir bei Artikel 48b Absatz 1bis den Antrag der Minderheit I (Fluri), der neben Bund und Kantonen auch die Gemeinden in die sie betreffenden Planungen einbeziehen will. Soweit dies nicht schon heute geschieht, wird mit der expliziten Erwähnung die Stellung der Städte und Gemeinden verstärkt. Die Anträge der Minderheiten II (Regazzi) und III (Quadri), wonach den Verladern, den Kantonen und Gemeinden eine gleiche Stellung eingeräumt werden soll, lehnen wir ab. Es kann nicht sein, dass hier Verladern quasi-hoheitliche Rechte beanspruchen können.

Die Kantone sollen sich an der Finanzierung mit Beiträgen an die Infrastrukturkosten beteiligen. Bundesrat und Ständerat schlagen vor, dass die Kantone die Kosten für die Publikumsanlagen allein tragen. Dies würde einen grossen administrativen Aufwand hervorrufen. Einerseits müssen die Anlagen den Vorgaben des Bundes entsprechen, andererseits ist die Abgrenzung der Bahnpublikumsanlagen von den Bahnanlagen gar nicht immer einfach. Zudem führt diese Finanzierungsform bei den Kantonen zu einer komplizierteren Planung des jährlichen Finanzbedarfs.

Die Kommissionmehrheit schlägt einen pauschalen Beitrag der Kantone an die Infrastrukturkosten von 500 Millionen Franken pro Jahr vor; dies ist einfacher auf die Kantone aufzuschlüsseln und einfacher zu planen.

Die SP-Fraktion unterstützt hier den Antrag der Mehrheit und bittet Sie, das auch zu tun.

Barthassat Luc (CE, GE): A l'article 81a, le groupe PDC/PEV suit la proposition de la commission de se rallier à la décision du Conseil des Etats. Il est important que la prise en compte dans une certaine mesure des intérêts du fret ferroviaire soit intégré dans cet article constitutionnel sur les transports publics et la desserte de base, afin de promouvoir également le transfert du trafic marchandises au moyen d'une base légale forte.

Les besoins du trafic marchandises doivent en effet être mieux pris en compte au niveau de l'attribution de sillons intégrés dans l'horaire ferroviaire. Dans le cadre du développement du réseau de sillons, il convient également de tenir compte des besoins du transport intérieur des marchandises. C'est la raison pour laquelle certains membres du groupe PDC/PEV éprouvent une certaine sympathie, il faut le dire, pour la proposition Regazzi.

Concernant l'article 85 alinéa 2, nous soutenons la proposition de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications, ainsi que la décision du Conseil des Etats et le projet du Conseil fédéral. Cette nouvelle formulation concernant les transports terrestres au sens large du terme s'avère moins limitative que celle en vigueur.

A l'article 87a, nous soutenons également la proposition de la majorité de la commission, ainsi que la décision du Conseil des Etats et le projet du Conseil fédéral se rapportant à la non-limitation de la durée du fonds. Nous approu-

vons le remplacement du fonds temporaire FTP par un fonds d'infrastructure ferroviaire de durée indéterminée. Ce fonds apporte des avantages décisifs comparativement aux instruments de financement actuels. Sa durée indéterminée apporte en outre une sécurité de planification à long terme, aussi bien pour l'infrastructure ferroviaire que pour les finances de la Confédération.

A l'article 48b alinéa 1bis de la loi sur les chemins de fer, le groupe PDC/PEV soutient la décision du Conseil des Etats et la proposition de la majorité de la commission. Cette nouvelle disposition correspond aux besoins et à la volonté de faire participer étroitement les cantons et les régions à la conception du projet.

En effet, les cantons, avec la Confédération, sont également les commanditaires du trafic régional et, à ce titre, ils assument une grande partie des coûts d'exploitation générés par l'offre. Les cantons et les régions méritent donc un droit de regard et d'action sur le développement de l'infrastructure ferroviaire. Pour ce qui est de l'intégration des communes aux travaux de mise à jour, nous estimons qu'il appartient aux cantons de veiller à ce que les communes soient consultées sur des dossiers les concernant. Par contre, ce sont bien les cantons qui sont les partenaires de la Confédération, et non les communes.

Nous soutenons également la précision apportée par le Conseil des Etats à l'alinéa 2. La notion «à intervalles réguliers» n'est pas une notion temporelle précise. La planification commune et les négociations entre les régions de planification et la Confédération doivent être institutionnalisées à intervalles de quatre ans. Cette démarche doit clarifier combien d'argent est à disposition et pour quels projets. Les projets qui ne sont pas prêts à être réalisés, respectivement ceux qui sont bloqués par des oppositions, devraient pouvoir être remplacés par d'autres qui sont prêts, mais dont la priorité était jugée moindre. Ainsi, nous gagnerons en efficacité. Dans le même esprit, nous soutenons la proposition de la majorité de la commission à l'article 48d. La modification apportée par le Conseil des Etats clarifie la formulation du projet du Conseil fédéral dans le but de garantir véritablement la participation des cantons. Il est en effet important pour nous que les cantons assument un rôle actif dès le début, c'est-à-dire lors de la planification de l'aménagement de l'infrastructure et de l'offre.

A l'article 49, le groupe PDC/PEV approuve la formulation de principe telle que proposée par le Conseil fédéral et soutenue par la majorité de la commission. Nous estimons que la participation des cantons au financement des infrastructures de transport est légitime, afin que tous les acteurs et bénéficiaires des systèmes de transport participent à l'effort commun: le financement de l'amélioration de l'offre de transports publics.

Le mode de participation des cantons via la prise en charge de la part principale du financement des infrastructures d'accueil constitue pour nous la meilleure solution, afin d'intégrer au mieux les cantons dans ce grand projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire suisse. C'est dans ce sens que nous soutenons la proposition de la minorité II (Candinas) à l'article 57, et vous invitons donc à soutenir la version du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. Cette solution permet en effet de répondre au mieux au souhait des cantons de conserver un droit de regard sur l'utilisation de leurs contributions, ce qui constitue un élément important pour nous.

Pour ce qui est des projets 4 et 5, le groupe PDC/PEV vous invite à les accepter lors du vote sur l'ensemble suivant la proposition de la majorité de la commission.

Enfin, le groupe PDC/PEV recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative populaire «pour les transports publics» et d'adopter le contre-projet. Nous sommes opposés à l'initiative de l'ATE parce que celle-ci vise à détourner des moyens financiers considérables de la route vers le rail; un tel procédé ne conduit pas au but visé et n'est pas acceptable.

Rytz Regula (G, BE): In Block 3 sind sehr viele unterschiedliche Themen zusammengewürfelt, das haben Sie nun gehört. Die Minderheitsanträge sind wirklich wie ein Potpourri, da finden wir auch alte Vorschläge wieder, über die wir bereits diskutiert haben, zum Beispiel die Befristung und Veränderung des Finanzierungsmix. Auf diese Themen werde ich nicht mehr eingehen, ich denke, das haben wir bereits geklärt.

Ich möchte ganz kurz noch etwas zum Minderheitsantrag I (Gasser) sagen, zum Verlagerungsauftrag, der in der Bundesverfassung festgelegt werden soll. Die Fraktion der Grünen unterstützt dieses Anliegen. Ein übergeordnetes strategisches Ziel für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sollte formuliert werden. Damit sollte ermöglicht werden, die Verlagerung auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr als klares Ziel der Verkehrspolitik des Bundes anzustreben. Letztlich ist das der Kern der VCS-Initiative, denn diese will die Verkehrsinfrastrukturen nicht generell und überall ausbauen, sondern Mittel von der Strasse zur Schiene verschieben und so die nötigen Kapazitäten sicherstellen. Das ist ökologisch gesehen der konsequentere Ansatz.

Die Minderheit I unterstützt dieses Ziel und will es in der Bundesverfassung verankern; ich habe das vorhin bereits erläutert und muss es deshalb nicht weiter ausführen. Ich kann hier nur noch sagen: Ergänzend dazu hat unser Kollege Antonio Hodgers eine Motion vorbereitet, mit der er ein Verlagerungsziel im Personenbeförderungsgesetz verankern will, also auf der Ebene des Gesetzes.

Ein grosses Anliegen ist der grünen Fraktion auch die stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs auf der Schiene. Der Güterverkehr soll so stark wie möglich verlagert und auf der Schiene abgewickelt werden. Dank der Alpen-Initiative ist für den Transitverkehr ein entsprechender Grundsatz bereits in der Bundesverfassung verankert; auch das habe ich vorhin ausgeführt und muss es nicht mehr weiter erläutern. Der Antrag der Minderheit II (Regazzi) zu Artikel 81a ergänzt diesen Grundsatz. Konsequenterweise will Kollege Regazzi die Verlagerung auch in die Nachführung der strategischen Entwicklungsprogramme mit einbeziehen. Wir werden seine Minderheitsanträge zu den Artikeln 48b und 48d unterstützen sowie auch den Antrag der Minderheit I (Fluri) zu Artikel 48b, welcher die Gemeinden verbindlich einbeziehen will.

Last, but not least komme ich noch zum heissen Eisen: zum Kantonsbeitrag. Selbstverständlich sollen auch die Kantone in die Finanzierung von Fabi mit einbezogen werden. Die grosse Frage ist nun, wie man diesen Beitrag ausgestalten und unter den Kantonen aufteilen will.

Man kann einen nutzerbasierten Verteilungsschlüssel für alle Kantone definieren, oder man kann die Kantone in die Finanzierung der Publikumsanlagen mit einbeziehen. Solche Mischfinanzierungen sind an und für sich nicht besonders ideal, kann ich als langjährige Infrastrukturfachfrau nur sagen. Es werden wahrscheinlich etwas schwierige Verhandlungen auf die Bahnunternehmungen zukommen, wenn sie sich in 24 Kantonen mit ihren Verhandlungspartnern darauf einigen müssen, wie die Kundeninformationen in den Bahnhöfen ausgestaltet sein sollen, wie viele Bahnhofsuhrer sinnvoll sind und wie die Perronmöblierung ausgestaltet werden soll. Das wird sicher nicht immer sehr einfach sein, zumal die Publikumsanlagen in den grossen Bahnhöfen ja auch noch zur Erschliessung der Railcitys dienen, also gleichzeitig auch der Erschliessung eines Warenhauses dienen. Trotzdem setzt sich die Mehrheit der Kantone für diese Lösung ein. Die Bahnunternehmungen senden unterschiedliche Signale aus.

Es scheint sich nicht um einen entscheidenden Punkt zu handeln. Deshalb wird die Mehrheit der grünen Fraktion den mit den Kantonen ausgehandelten Kompromiss und damit die Minderheit II (Candinas) unterstützen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Rytz spricht immer davon, wie dank der Alpen-Initiative der Verkehr verlagert wurde. Frau Rytz, können Sie mir sagen, warum im Jahr 2001 total 1,28 Millionen und im letzten Jahr 1,32 Millionen

Lastwagen die Schweiz durchquert haben, während der Güterverkehr auf der Schiene um 3 Prozent zurückging? Erklären Sie das!

Rytz Regula (G, BE): Das bedarf eigentlich keiner Erklärung. Man kann einmal mehr feststellen, dass man sagen muss, dass der Verlagerungsauftrag zurzeit nicht umgesetzt wird – das wissen Sie genau. Sie kennen ja die ganzen Unterlagen des Bundesrates, die aufzeigen, dass bisher das gesetzlich vereinbarte Ziel nicht umgesetzt werden konnte, und es wird auch gesagt, dass es nicht umgesetzt werden könne. Das ist natürlich auch ein demokratiepolitisches Problem.

Ich erwarte gerade von Ihnen aus der SVP, die Sie sich ja immer sehr stark für die Umsetzung von Volksentscheiden engagieren, dass Sie mithelfen, dass diese Fehlentwicklungen nicht weitergehen, sondern dass wir dazu kommen, den gesetzlich verankerten Verlagerungsauftrag wirklich umzusetzen. Das ist unser gemeinsames Ziel und unsere gemeinsame Aufgabe. Ich freue mich darauf, dass Sie uns hier auch helfen, das zu erreichen.

Grossen Jürg (GL, BE): Bei den Änderungen der Bundesverfassung in Entwurf 2 beantragen wir Grünliberalen, bei Artikel 81a dem Antrag der Minderheit I (Gasser) zuzustimmen, welche die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz fördern will. Frau Rytz hat die Argumente dazu bereits eingehend erläutert. Sollte sich diese Minderheit I nicht durchsetzen, so unterstützen wir den Einzelantrag Regazzi, welcher dem Schienengüterverkehr eine angemessene Bedeutung zukommen lässt.

Bei Artikel 85 unterstützen wir die Mehrheit und lehnen folglich den Antrag der Minderheit Binder ab, welche bei der alten Formulierung bleiben möchte. Bei diesem Punkt geht es darum, dass mit dem Wort «Landverkehr» anstelle von «Strassenverkehr» eine offenere Formulierung gewählt wird. Diese Anpassung ist ganz im Sinne der grünliberalen Verkehrspolitik.

Bei Artikel 87a Absatz 2bis unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds, wie sie die Minderheit Huber verlangt, hätte den gewichtigen Nachteil, dass die Planungssicherheit wieder wegfallen würde und dass aufgrund falscher Anreize die Mittelkonkurrenz von Investitionen, Betrieb und Unterhalt wiederum in Schieflage geraten könnte. Deshalb lehnen wir diesen Minderheitsantrag Huber ab.

Bei Artikel 48b in Entwurf 3 unterstützen wir in erster Priorität die Minderheit II (Regazzi), in zweiter Priorität die Minderheit I (Fluri). Den Antrag der Minderheit III (Quadri) lehnen wir ab.

Bei Artikel 48d unterstützen wir Grünliberalen die Minderheit I (Regazzi), welche den Verladern das nötige und absolut berechnete Gewicht in der Planung der Ausbauschritte verleihen möchte.

Bei den Publikumsanlagen in Artikel 57 unterstützen wir die Kommissionenmehrheit, weil wir damit eine Differenz zum Ständerat schaffen können, auch wenn wir noch unsicher sind, ob diese Lösung die schlussendliche Lösung sein kann. Damit wollen wir aber mindestens die Möglichkeit wahren, noch eine einfachere und effizientere Lösung als die bisher vom Ständerat und Bundesrat vorgeschlagene zu finden. Wir spielen also den Ball in dieser Frage nochmals an den Ständerat zurück.

Killer Hans (V, AG): Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, bei den Artikeln 48b und 48d bei der Mehrheit zu bleiben.

In Artikel 48b geht es um die strategische Entwicklungsplanung, also um die oberste Planungsebene, wo Grundsätze festgelegt werden. Für die weitere Entwicklung von neuen Objekten ist in den nachfolgenden Artikeln 48c und 48d definiert, wer wann in die Planung einbezogen wird. Es ist aus unserer Sicht richtig und stufengerecht, wenn auf der strategischen Ebene der Bund unter Einbezug der Kantone, der jeweiligen Planungsregionen und der Eisenbahnregionen

die Entwicklungsprogramme nachführt, das heisst entwickelt und auf neue Ziele ausrichtet.

Die nächsttiefere Stufe bei einer Projektentwicklung ist in Artikel 48c geregelt, es sind die sogenannten Ausbauschritte. Dort werden die Bedürfnisse sowie die betriebs- und volkswirtschaftlichen Folgen der neuen Projekte dargestellt.

Die konkrete Planung der Ausbauschritte ist in Artikel 48d geregelt. Auch hier bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Das BAV nimmt diese Detailplanung vor. Dabei werden gemäss Regelung des Ständerates und der Mehrheit zusätzlich auch die Eisenbahnunternehmen einbezogen. Es ist in dieser Phase Aufgabe der Kantone, die regionalen Anliegen und folglich damit auch jene der Gemeinden in diesen Regionen mit einzubeziehen. Damit sind alle betroffenen Kreise bei der Planung der Ausbauschritte stufengerecht mitbeteiligt. Ich bitte Sie, bei den Artikeln 48b und 48d alle Minderheitsanträge abzulehnen und mit der Mehrheit zu stimmen.

Zu Artikel 57: Nach dem Rückzug des Minderheitsantrages I (Wobmann), welcher eine pauschale Beteiligung von 800 Millionen Franken von den Kantonen gefordert hat, ist der Minderheitsantrag II (Candinas) und damit die Bezahlung der Publikumsanlagen durch die Kantone aus Sicht eines Teils der SVP-Fraktion die bessere Lösung als jene der Mehrheit. Es wird in Artikel 57 Absatz 1 in der Fassung gemäss Ständerat und Bundesrat präzise und klar beschrieben, was unter den Begriff Publikumsanlagen fällt. Folglich bezahlen die Kantone genau das, was auf ihrem Hoheitsgebiet bei Bahnhofumbauten anfällt, was dort gewünscht wird, und sie bezahlen den Standard, den die Gemeinden oder die Kantone selber bestellen. Es braucht damit keinerlei Verteilungsschlüssel für die verursachergerechte Belastung der einzelnen Kantone, wie es beim Pauschalbeitrag der Fall wäre.

Ich bitte Sie im Sinne einer Minderheit der SVP-Fraktion um Unterstützung der Minderheit II (Candinas).

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich lege zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Aktionär der Hupac AG in Chiasso. Ich spreche nur zu den Anträgen der Minderheit Regazzi zu den Artikeln 48b und 48d. Im Unterschied zu Ihnen, Frau Rytz, habe ich im letzten Jahr 13 500 Bahnwagen verladen; ich bin der grösste Bahnbenutzer in diesem Saal und brauche keine Ratschläge hinsichtlich des Verladens. Es könnten aber 15 000 Bahnwagen sein. Deshalb ist der Antrag der Minderheit Regazzi so gut. Ich bin froh, dass endlich ein Politiker hier sensibilisiert ist. Endlich einer, der einsieht, dass der Bahnverkehr im Güterbereich – daran ändert Fabi gar nichts, gar nichts – stiefmütterlich behandelt wird! Deshalb: Herr Regazzi hat Recht. Wir werden dann aber in der nächsten Session, glaube ich, Frau Bundesrätin, noch über den Huckepack-Korridor sprechen. Das sind dann weitere 1,5 Milliarden Franken, nein, wahrscheinlich ist es 1 Milliarde, ich möchte nicht übertreiben. Aber es gibt keine zusätzlichen Kapazitäten, da diese vom Personenverkehr absorbiert werden. Das sind die Fakten!

Herr Regazzi, zunächst herzlichen Dank! Ich werde mich der Stimme enthalten. Als Hupac-Aktionär muss ich Ihnen sagen, dass ich Freude habe, dass Sie sensibilisieren und endlich Kapazitäten wollen. Als Giezendanner müsste ich eigentlich sagen: Eine Kostenbeteiligung wäre schön. Wenn dieser Rat heute zustimmt, werde ich heute Abend die beste Flasche öffnen und mit Ihnen dann am Freitag im Tessin anstossen. Als Ordnungspolitiker muss ich sagen: Ja, so viel Geld dürfen wir wahrscheinlich nicht beschliessen.

Aus diesem Grund – infolge der Interessenbindung – werde ich mich der Stimme enthalten. (*Heiterkeit*)

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es sind angenehme Diskussionen hier in diesem Saal.

Beim Block 3 im Entwurf 2 geht es ja auch darum, was wir in die Verfassung schreiben. Hier sind, glaube ich, viele Anträge gut gemeint und gehen in eine richtige Richtung, aber sie gehören nicht in die Verfassung.

Ich beginne mit dem Antrag der Minderheit I (Gasser) zu Artikel 81a: Ich war schon im Ständerat unglücklich, dass man in diesen Grundsatzartikel noch die Seilbahnen einbaute.

Man sagt im Beschluss des Ständerates, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse und bei den Seilbahnen sorgen. Jetzt kommt mit dem Antrag der Minderheit I dann noch eine Spezialbestimmung für die Verkehrsverlagerung hinzu. Weshalb nimmt man nicht auch die Zahnradbahnen auf? Sie fehlen hier in der Auflistung noch. Es gibt relativ viele Spezialbahnen, gehören diese nicht auch zum öffentlichen Verkehr? Wenn Sie hier beginnen, die einzelnen Verkehrsträger herauszulösen oder speziell im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu betonen, dann ist das problematisch.

Dies ist umso mehr der Fall, als wir – das möchte ich hier anbringen – bei den Seilbahnen etwa 1796 Anlagen haben. Diese wollen Sie jetzt auf Verfassungsebene flächendeckend Bund und Kantonen aufbürden und sagen, dass wir sie erhalten müssen. Super! Auch wenn eine Anlage völlig unrentabel ist, müssen wir irgendwie schauen, dass all diese Anlagen eine Zukunft haben. Ist das wirklich Ihr Wille? Es kostet etwas! Wir haben auch Sesselbahnen, es sind 347 Anlagen. Soll deren Erhaltung dann nicht der Fall sein, obwohl sie touristisch auch wichtig sind? Die Zahnradbahnen habe ich schon erwähnt. Das scheint mir wirklich verunglückt zu sein, aber genau das wollen Sie in die Verfassung hineinschreiben.

Was den Antrag der Minderheit I (Gasser) betrifft, so möchte er jetzt noch die Verkehrsverlagerung im Grundsatz fördern. Wir haben in der Verfassung den Grundsatz, dass der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene erfolgt. Was bringt dann diese Ergänzung zusätzlich? Sie bringt die zusätzliche Verpflichtung für Bund und Kantone, jeglichen Güterverkehr, auch jeglichen Binnengüterverkehr zu fördern. Das wäre eine klare Ergänzung und Ausweitung der bisherigen Verlagerungspolitik.

Zur Verlagerungspolitik diskutieren wir hier alle zwei Jahre einen Bericht, und darin geht es primär um den Binnengüterverkehr. Für den alpenquerenden Güterverkehr sind wir ja bei 61 Prozent Schiene. Für den Binnengüterverkehr haben wir ganz andere Zahlen, da sind wir, alles eingerechnet, bei etwa 40 Prozent. Das ist wesentlich mehr als das, was andere Staaten aufweisen.

Entschuldigung, aber Sie bestellen relativ viele Bücher und Bioprodukte unseres Detailhandels online. Wie kommt das zu Ihnen nach Hause – auf der Schiene oder auf der Strasse? Sie werden im Binnengüterverkehr immer einen grossen Anteil Strasse haben, denn im Binnengüterverkehr ist die letzte Meile immer die Strasse.

Wir fördern den Binnengüterverkehr weiter. Der Bundesrat hat dazu eine Vorlage in der Vernehmlassung, und zwar zum Güterverkehrsgesetz, denn dort gehört das hin. Heute ist ein Haupthandicap, dass der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr keine Priorität hat. Er ist sekundär, das ist politisch bisher so gewollt. Er hat entsprechend schlechte Trassenzuteilungen, und viele Güterwagen stehen stundenlang in den Rangierbahnhöfen, weil der Personenverkehr Priorität hat. Wenn wir Kapazitäten auf den Schienen haben, auch auf den Schienen, die Sie jetzt ausbauen, ist das primär – das ist politisch so gewollt – immer für die Beförderung von Personen, nicht von Gütern.

Ich habe es hier schon einmal gesagt: Der Tatbeweis steht Ihnen jetzt bevor. Wir schlagen eine Netzplanung vor. Wir schlagen vor, dass der Güterverkehr bessere Trassen bekommt, dass man den Güterverkehr bei den vorhandenen Kapazitäten besser berücksichtigt. Aber lösen Sie bitte zuerst dieses Problem auf Gesetzesstufe. Wenn Sie das schaffen, können Sie sagen: «Okay, wir gehen eine Stufe höher, auf die Ebene der Verfassung.» Aber was Sie hier vorschlagen, ist meines Erachtens ziemlich gefährlich und entspricht in keiner Art und Weise dem Schienengüterverkehr in der Fläche. Mit dieser Formulierung unterscheiden wir nicht mehr zwischen Transitverkehr und Binnengüterverkehr. Deshalb lehnt der Bundesrat diesen Minderheitsantrag I (Gasser) ab.

Ich komme zum Antrag der Minderheit II (Regazzi) – ich binde hier Bemerkungen zu den Anträgen der Minderheiten I (Fluri) und III (Quadri) ein –: Es ist ein berechtigtes Anliegen,

dass wir bei der Planung im Verkehrsbereich Formen der engen Zusammenarbeit finden. Für uns erstreckt sich die Zusammenarbeit selbstverständlich auf die Kantone, die Städte und auch die grossen Gemeinden. Es ist für uns selbstverständlich, dass auch die Verlader, die Transportunternehmen berücksichtigt werden. Das gehört in der Schweiz nicht nur zum guten Ton, sondern ist Usanz. Das passiert heute schon, ohne dass Sie es in der Verfassung festgeschrieben hätten.

Auch hierzu ist wieder zu fragen: Wenn Sie jetzt in der Verfassung in Bezug auf den öffentlichen Verkehr solche Strukturen festschreiben wollen, weshalb dann nicht auch bezüglich der Gesundheit, weshalb nicht bezüglich der Strasse, weshalb nicht bezüglich der Bildung? In diesen Bereichen spielen die Städte und Gemeinden eine wesentliche Rolle bei Planung und Umsetzung. Weshalb möchten Sie also hier in der Verfassung plötzlich einen völligen Systemdurchbruch vorsehen und die Gemeinden einbeziehen? In der Verfassung halten wir uns an die institutionelle Trennung der drei Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden. Wir halten uns daran, dass die Kantone selber bestimmen, mit wem und mit welchen Instrumenten sie ihre Planungen vornehmen. Wie die Kantone mit ihren Städten und Gemeinden umgehen, wie sie sich organisieren, ist Bestandteil der Kantonsautonomie. Das gilt für alle Bereiche, in denen die Kantone zuständig sind.

Deshalb ist das, was hier vorgeschlagen wird, gut gemeint und könnte, wenn man es betonen will, auf Gesetzes- oder Verordnungsebene festgehalten werden – für uns ist es eigentlich selbstverständlich –, aber bitte nicht in der Verfassung. Das wäre dann wirklich ein Systemdurchbruch, wäre staatspolitisch falsch und würde die Kantonsautonomie beschränken.

Kommen wir zu den Verladern: Ja, die sind wichtig, gerade bei der Güterverkehrspolitik. Wir haben seit gut anderthalb Jahren auch einen runden Tisch, an den wir nicht nur die Verlader einladen, sondern auch die Betreiber der Rheinhäfen, die Terminalbetreiber oder andere Akteure. Sie alle sind für uns extrem wichtige Partner, damit wir richtig entscheiden; mit ihrer Hilfe können wir prüfen, ob wir unsere Arbeit richtig machen, wie wir die Verlagerungspolitik verbessern können, ob die Terminals am richtigen Ort stehen, ob sich die Branche einig ist usw.

Sie erlebten das jetzt, als sich das BAV auch in die Diskussion über das Gateway Limmattal, das umstritten ist, einmischte. Das ist ein typisches Beispiel, bei dem wir gesagt haben: Die Schweiz ist klein, wir haben Gott sei Dank kurze Wege; sitzen wir zusammen. Denn es ist jetzt wichtig, dass sich die Akteure einig sind, damit diese Investition dann nicht am falschen Ort, falsch konzipiert oder mit einem falschen Businessmodell getätigt wird. Das machen wir ohne Verfassungsgrundlage, denn es ist völlig normal in der schweizerischen Politikultur. Umgekehrt wäre es dann einfach schwierig, die Verlader auf die gleiche Ebene zu stellen wie die Transportunternehmen und beide noch auf die gleiche Ebene wie die Kantone. Das ist für mich staatspolitisch wirklich falsch und gehört deshalb nicht in die Verfassung. Deshalb muss ich diese Anliegen, so gut sie gemeint sind, sobald sie die Verfassungsebene betreffen, ablehnen.

Zum nächsten Punkt: Da bin ich jetzt froh um das Votum von Herrn Giezendanner. Die Formulierungen hier sind immer «Bund und Kantone sorgen dafür», und das noch flächendeckend. Sie wissen, wo wir im Güterverkehr sind – wir haben enorm viele Einzelwagenladungspunkte in peripheren Gebieten. Da mussten wir mit SBB Cargo auch über die Bücher, denn Bedienpunkte mit einem Container pro Woche kann man nicht betreiben. Das sind dermassen grosse Defizite, die können wir auch dem Steuerzahler in dieser Form nicht zumuten. Da gibt es zum Teil andere Ideen oder einen Service, mit dem man mit den Kunden bessere Lösungen findet.

In diesem Prozess sind wir. In diesem Prozess müssen wir den Güterverkehr – und das werden wir mit Ihnen im Rahmen dieser Gesetzesvorlage besprechen – besser organisieren und optimieren. Wenn Sie jetzt hier flächendeckende

Strukturen vorschreiben, dann werden wir vom Muotathal bis ins Calancatal, bis ins Urserental diese Strukturen aufrecht erhalten müssen. Das wird dann schwierig; da kann ich Ihnen jetzt schon das Preisetikett anhängen, das ist nicht eingerechnet. Die Transporteure werden Freude haben. Es gibt dann jede Woche eine gute Flasche Wein für Herrn Giezendanner und seine Kolleginnen und Kollegen. Aber das hat in dieser Vorlage keinen Platz. Dann kommen Sie wieder in die Diskussion «Personenverkehr kontra Güterverkehr» und der Staat solle ja nicht einfach subventionieren. Wenn man im Güterverkehrsbereich eine gewisse Struktur will, dann werden wir das diskutieren müssen, dann ist das eine Abgeltung, welche die öffentliche Hand vornimmt, welche wir mit Steuergeldern machen, wie beim regionalen Personenverkehr.

Das streben wir an. Doch jetzt eine flächendeckende Struktur per Bundesverfassung zu zementieren geschähe wirklich zum völlig falschen Zeitpunkt; das wäre vor allem nicht durchdacht angesichts der kommenden Gesetzesvorlage, in der wir exakt diese Themen mit Ihnen diskutieren möchten und auch die Fragen, was politisch klug ist, was wir hier erreichen können und mit Steuergeldern bezahlen oder was die Branche bereitstellen muss. Deshalb muss ich Ihnen auch diese gutgemeinten Anträge, die sich auf die Bundesverfassung beziehen, zur Ablehnung empfehlen.

Kommen wir zum Antrag der Minderheit Huber zu Artikel 87a Absatz 2bis, der eine Fondsbefristung vorsieht. Ich bin mit Ihnen einig, Frau Nationalrätin, und das ist die Haltung des Bundesrates, dass wir in der Regel gegen neue Fonds sind. Deshalb wird hier auch kein neuer Fonds geschaffen, sondern es werden bestehende umstrukturiert. Wir sind aber ebenso überzeugt, dass es hier keinen Sinn macht, den Fonds zu befristet. Wir haben in der Vergangenheit gelernt, dass Infrastrukturprojekte langfristige Projekte sind; man braucht Rechtssicherheit in der Planung, Projektierung und Realisierung. Es gibt immer wieder Rechtsverfahren, die das verzögern. Es braucht hier also Investitions- und Rechtssicherheit, was wir nur mit einem unbefristeten Fonds erreichen. Wir können mit dem Fonds eine Daueraufgabe des Bundes – die Bahninfrastruktur ist eine solche Daueraufgabe des Bundes – besser koordinieren und leiten. Sie haben gesagt, dass das dann nicht mehr antastbar sei. Da bin ich nicht mit Ihnen einverstanden. Das Parlament, das haben wir bis anhin nicht wirklich diskutiert, wird nämlich jedes Jahr mit dem Budget entscheiden, wie viel LSVA-Gelder in diesen Bahninfrastrukturfonds geleitet werden. In diesem Bereich greift die Schuldenbremse, in diesem Bereich fasst das Parlament den konkreten Budgetbeschluss für die Überweisung der LSVA-Gelder in den Bahninfrastrukturfonds. Somit haben Sie dort eben auch die Einwirkungsmöglichkeit.

Es ist zweitens auch optimierbar. Wir legen Ihnen nämlich alle paar Jahre dann wieder die Ausbauschritte vor. Dort entscheiden Sie in voller Freiheit, wie viel Sie realisieren und wie viel Geld Sie dem Fonds entnehmen wollen; Sie entscheiden also sowohl über die Projekte als auch über den Verpflichtungskredit, den Sie freigeben. Das ist gute parlamentarische Arbeit. Insofern glauben wir, dass hier die unbefristete Fondslösung richtig ist.

Zum Minderheitsantrag Binder zu Artikel 85 – es geht um die Zweckbindung der LSVA –: Wir haben schon eingangs darüber diskutiert, Herr Nationalrat Binder. Ja, es ist die Verlängerung der Zweckbindung der LSVA-Gelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs, das ist richtig. Was die Diskussion über die Wörter «Strassenverkehr» und «Landverkehr» anbelangt, spricht immerhin der Terminus «Landverkehrsabkommen», den wir mit der Europäischen Union haben, für «Landverkehr». Es ist für uns kein Grundsatzartikel, aber eine Anpassung, die im Lichte der Abkommen, die wir haben, sachgerecht ist.

Zum Antrag der Minderheit II (Candinas) zu Artikel 57: Hier bitte ich Sie schon, dieser Minderheit zu folgen. Wir haben ja in der Diskussion mit den Kantonen von Anfang an gesagt, dass es uns grundsätzlich relativ egal ist, wie die Kantone ihre 200 Millionen Franken bezahlen; wir haben verschie-

dene Instrumente und Varianten geprüft. Die Kantone, also die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs wie auch die Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren, haben sich im Mai, nach dem Antrag Ihrer Kommission, wirklich nochmals über dieses Dossier gebeugt. Sie bleiben dabei: Sie möchten die Publikumsanlagen finanzieren. Für uns ist es effektiv nicht sehr relevant, in welcher Art und Weise die Kantone bezahlen, für uns ist es wichtig, dass sie es tun.

Stellen Sie sich zudem vor, wie schwierig es für die Regierungen jener Kantone ist, die jetzt, in den ersten Phasen, vielleicht noch keine Projekte haben, vor ihre Parlamente hinzutreten und zu sagen: «Wir überweisen jetzt einen Betrag in diesen Fonds und bekommen für unsere Region keine Gegenleistung!» Diese Regelung ist für die Kantone eine Motivation. Bei Publikumsanlagen geht es sehr oft auch um Park-and-ride-Anlagen, um grössere Bauprojekte rund um einen Bahnhof herum. Es ist legitim, dass die Kantone im Sinne einer besseren Planung diese Mittel für die Projekte des öffentlichen Verkehrs einstellen; das ist nachvollziehbar.

Es wurde gesagt, es sei kompliziert. Ja, das dürfte es sein. Aber heute schon haben die SBB und das BAV, wenn man bei solchen Anlagen mit den Kantonen kooperiert, unzählige Werkverträge, unzählige Leistungsverträge abgeschlossen. Über die Grösse der Papierkörbe oder die Frage, wie viele Lampen es geben soll, bis hin zu Sicherheitsfragen. Da ändert sich mit der heutigen Praxis nicht sehr viel. Selbstverständlich gibt es hier auch Bestrebungen, gewisse Standards bei allen Bahnhöfen hinzukriegen. Auch das ist ein Prozess, dem sich die Kantone nicht widersetzen. Wir meinen deshalb, dass wir ohne Not die einhellige und mehrfach bestätigte Haltung der Kantone nicht bekämpfen sollten. Deshalb empfehle ich Ihnen, hier dem Antrag der Minderheit II (Candinas) zuzustimmen.

Dann schlussendlich noch zum Einzelantrag Fluri zu Artikel 3 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur: Das sind Präzisierungen; darauf haben wir nichts zu entgegenn, das ist für uns in Ordnung.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Aussi bizarre que cela puisse paraître, la Constitution fédérale ne connaissait à ce jour aucun article de principe sur une desserte en transports publics, alors qu'il existe un article correspondant – l'article 82 – sur la circulation routière. Le Conseil fédéral a donc repris l'idée des initiateurs en la reformulant et le Conseil des Etats a adhéré à cette idée, mais en y ajoutant la prise en compte des intérêts des transports de marchandises par le rail.

A l'article 81a, il y a deux propositions: la proposition défendue par la minorité I (Gasser) a été clairement rejetée par la commission, par 13 voix contre 8; la proposition défendue par la minorité II (Regazzi) a été rejetée avec une grande incertitude, par 8 voix contre 6 et 7 abstentions. Monsieur Regazzi a modifié sa proposition en faisant une espèce de synthèse de ces deux propositions. Je vous laisse juge de la nouvelle proposition Regazzi.

La proposition de la minorité Binder, à l'article 85, induit une grande confusion dans le texte de la Constitution. Lors des débats sur le financement, tout à l'heure, personne n'a contesté le fait qu'au maximum les deux tiers du produit de la RPLP puissent servir à alimenter le FAIF, c'est-à-dire soient consacrés au développement des transports publics. Ainsi, à l'article 87a, aucune proposition de minorité n'a été déposée sur cette question. Ce n'est donc vraiment pas contesté. Or, on contesterait maintenant dans un autre article l'usage de la RPLP en voulant le limiter à la seule circulation routière. La portée de cette proposition n'est pas très claire, puisqu'elle est contredite par un autre article de la Constitution qui n'a pas été contesté. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on traite cette question dans le bloc résiduel et non dans le bloc sur le financement. La majorité de la commission vous invite donc à rejeter la proposition de la minorité Binder à l'article 85.

S'agissant de la minorité Huber, la majorité de la commission vous invite à rejeter cette proposition de limitation de la durée du fonds à 2030, pour d'évidentes raisons de forme, mais aussi de fond. Je commence par la forme. Une limitation de la durée du dispositif n'appartient pas au corps de la Constitution, mais devrait en réalité figurer dans les dispositions transitoires. En fait, tout le dispositif devrait figurer dans les dispositions transitoires s'il était limité dans le temps. C'était justement le cas de l'ancien dispositif qui figure dans les dispositions transitoires pour cette raison.

Cela m'amène au problème de fond. L'idée était d'établir un système cohérent et stable sur la durée qui assure un équilibre entre les nouveaux investissements et le maintien de la substance. Un tel équilibre est évidemment nécessaire sur la durée et il n'y aurait aucun sens à limiter les sources d'entretien et de maintien de la substance du réseau à 2030. En 2032, il sera encore nécessaire d'entretenir le réseau. En outre, le choix des étapes d'aménagement sera soumis tous les quatre ans à l'appréciation de l'Assemblée fédérale et sujet au référendum facultatif. De plus, en vertu de l'article 4 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, l'Assemblée fédérale fixera chaque année les sommes à prélever du fonds pour l'exploitation de la maintenance, de l'aménagement et les mandats de recherche, etc. C'est dire que les droits démocratiques sont garantis et que la base constitutionnelle ne constitue en rien un blanc-seing. Il n'y a donc aucun sens à limiter la durée.

Aux articles 48b et 48d de la loi sur les chemins de fer, il s'agit de savoir si, pour le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire et les étapes d'aménagement, il faut ajouter à la concertation avec la Confédération les cantons les différentes régions de planification et des entreprises ferroviaires, les communes ou les chargeurs – ou les deux. Franchement, aux yeux de la majorité de la commission, à part la reconnaissance symbolique des chargeurs et des communes, l'utilité de ces adjonctions n'était pas très claire, tant il est vrai – comme l'a dit Madame la conseillère Leuthard tout à l'heure – que ces milieux seront de toute façon consultés au pays de la consultation et de la concertation. Bref, autant en rester à la version compacte du Conseil des Etats, car finalement l'exercice législatif n'a pas pour objectif principal la reconnaissance symbolique et émotionnelle de tel ou tel groupe d'intérêts.

A l'article 54 – je le mentionne juste pour le procès-verbal –, nous avons renoncé à imposer aux cantons, lorsque ce sont eux qui font des appels d'offres, de le faire selon le droit fédéral. La commission n'était pas tout à fait unanime à ce sujet, mais personne n'a déposé de proposition de minorité.

La proposition de la minorité II (Candinas) à l'article 57 concerne les installations d'accueil. La commission a rejeté cette proposition par 12 voix contre 10: c'était donc assez serré. Dans l'équilibre global du projet, il est admis que les cantons devront faire un effort supplémentaire d'environ 200 millions de francs. Ce point est incontesté, mais les modalités de cette contribution font l'objet d'une féroce bataille. Dans le projet mis en consultation, le Conseil fédéral avait proposé une contribution forfaitaire des cantons de 300 millions de francs sur la base d'une clé de répartition. Consultés, les ministres cantonaux avaient des opinions divergentes sur la répartition de la charge et sur la manière de dépenser l'argent. Mais sans surprise, ils se sont retrouvés finalement sur une position, à savoir qu'ils voulaient décider eux-mêmes de la manière dont ces 200 millions de francs seraient dépensés et que ces moyens devaient financer les installations d'accueil, c'est-à-dire les escaliers, les quais, les passages sous-voie, mais aussi les poubelles et les lampadaires.

Dans le message, probablement par gain de paix, le Conseil fédéral s'est rallié à cette solution, tout comme la majorité du Conseil des Etats. Madame la conseillère fédérale Leuthard a dit d'ailleurs que ce point n'était pas central à ses yeux. La commission du Conseil national était majoritairement dubitative quant à cette solution, et préfère le système qui est déjà utilisé actuellement par les CFF. Avec ce nouveau système, il faudrait mobiliser des armées de fonctionnaires pour négocier

millimètre par millimètre la répartition des coûts entre la Confédération et les cantons, pour chaque projet de modification de gare. Notre commission propose d'en rester au statu quo: la Confédération finance la modernisation des gares et les entreprises ferroviaires mettent en oeuvre ces travaux.

Avec la solution du Conseil national, on évite les comptes d'apothicaire sur l'imputation: la modification de tel passage sous-voie est-elle plutôt imputable aux impératifs de l'exploitation ferroviaire, auquel cas c'est la Confédération qui paie, ou plutôt à l'accueil des passagers, auquel cas c'est au canton de payer? L'autre raison de garder le système actuel est une considération d'équité. Dans certains cantons, la modernisation des gares est quasiment achevée alors que dans d'autres, l'essentiel est encore à faire. Changer les règles du jeu au milieu du processus reviendrait à ce que certains cantons aient pu moderniser leurs gares aux frais de la Confédération, alors que les autres devront le payer eux-mêmes – il y a là une profonde injustice.

Enfin, et c'est peut-être là le point principal, une des forces du système ferroviaire suisse est son homogénéité dans ses dispositifs d'accueil du public et dans la qualité des installations. Il est douteux que l'injection d'une dose élevée de cantonalisme étriqué augmente la cohérence du système: si chaque gare est modernisée de manière différente, où va-t-on? Nous vous proposons d'en rester au statu quo, avec une compétence fédérale exclusive et une solution administrativement légère, et de rejeter la proposition de la minorité Candinas. Il faut cependant noter qu'une partie des gens qui ont soutenu la majorité en commission l'ont fait pour que les cantons puissent réexaminer la question, ce qu'ils ont fait comme nous l'a dit Madame Leuthard. Les cantons restent sur leur position et veulent dépenser eux-mêmes cet argent. Je vous laisse juges.

Je reviens à la proposition de la minorité Rytz Regula, qui recommande au peuple et aux cantons d'adopter à la fois l'initiative populaire et le contre-projet. La commission reconnaît que l'initiative a apporté une impulsion décisive pour l'élaboration et l'amélioration du FAIF. La majorité de la commission estime cependant que le contre-projet est nettement meilleur, de par son envergure, son financement et sa précision.

Pour cette raison, la commission vous recommande clairement de recommander l'adoption du contre-projet, qu'elle préfère à l'initiative. La minorité Rytz Regula propose en revanche de recommander l'adoption des deux, avec une préférence pour l'initiative. Vous me permettrez de taire ma position personnelle, mais je rappellerai que la proposition défendue par la minorité Rytz Regula a été rejetée en commission par 16 voix contre 9.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben hier die drei Grundthemen: die Definition der Grundversorgung, dann das Thema des Einbezugs Dritter in die Planung und schliesslich die Frage der Kantonsbeiträge.

Bei der Definition der Grundversorgung haben wir den Antrag der Minderheit I (Gasser) und den Einzelantrag Regazzi. Die Minderheit I will die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz in der Bundesverfassung verankern. Hierzu gilt es aber zu sagen, dass dieses Ziel bereits in Artikel 84 Absatz 2, im Alpenschutzartikel, postuliert ist, dass es in Artikel 196 Ziffer 1 der Bundesverfassung postuliert ist und schliesslich auch im Verkehrsverlagerungsgesetz. Wenn die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr nicht so funktioniert, wie es in diesen Bestimmungen vorgesehen ist, dann ist es eine andere Frage, wieso das so ist. Das aber noch einmal im Rahmen dieser Fabi-Vorlage in Artikel 81a der Verfassung festhalten zu wollen bringt der Sache nichts. Deswegen empfiehlt Ihnen die Kommission mit 13 zu 8 Stimmen, diesen Antrag abzulehnen.

Mit seinem Einzelantrag greift Herr Regazzi seinen Minderheitsantrag auf, ergänzt um die Seilbahnen. Wir müssen uns bewusst sein, dass Artikel 81a verlangt, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot sorgen. Das heisst, sie

bestellen eine Leistung der öffentlichen Verkehrsträger für den Personenverkehr auf Schiene, Strasse und Wasser in allen Landesgegenden. Wenn Sie den Einzelantrag Regazzi annehmen, dann muss man offenbar auch noch Leistungen im Schienengüterverkehr bestellen und diese auch subventionieren. Sie schaffen damit einen wesentlichen neuen Subventionierungstatbestand. Die Gegenfinanzierung ist nirgends vorgesehen, die haben wir vorher, bei Block 2, nicht beschlossen. Deswegen hat Herr Giezendanner vorhin völlig zu Recht als Direktinteressierter und an sich als Profiteur gesagt, ordnungspolitisch gehe das nicht auf. Ich bitte Sie, hier keinen neuen Subventionierungstatbestand zu schaffen, für den wir noch keine Finanzierung vorsehen. Die Kommissionmehrheit bittet Sie, diesen Einzelantrag abzulehnen.

Beim Antrag der Minderheit Binder zu Artikel 85 geht es um den Ausdruck «Strassenverkehr» oder «Landverkehr». Inhaltlich geht es darum, dass zwei Drittel des Ertrags aus der Schwerverkehrsabgabe neu in den Bahninfrastrukturfonds fließen. Deswegen ist es gerechtfertigt, dass wir auch die Finanzierung der bahnbezogenen Auslagen in diese Bestimmung aufnehmen. Betrieb, Unterhalt und Sanierung der Bahninfrastruktur beispielsweise werden zum Teil eben auch mit der Schwerverkehrsabgabe finanziert. Deswegen rechtfertigt es sich, nicht mehr nur vom «Strassenverkehr» zu sprechen, sondern vom «Landverkehr». Die Kommission entschied mit 12 zu 9 Stimmen. Die Mehrheit bittet Sie, den Antrag der Minderheit Binder, die den Ausdruck «Strassenverkehr» beibehalten will, abzulehnen.

Beim Antrag der Minderheit Huber zu Artikel 87a auf Befristung der Befugnis zur Erhebung der Mittel muss man sehen, dass wir es eben nicht mehr mit dem FinöV-Fonds zu tun haben. Der FinöV-Fonds wurde wegen Investitionsspitzen für die Neat, die Bahn 2000 und die Lärmassnahmen befristet. Hier geht es aber um den Bahninfrastrukturfonds; bei diesem gibt es keine derartigen Investitionsspitzen mehr. Er verteilt die Investitionen über die Jahre. Deswegen hat die Kommission mit 14 zu 9 Stimmen beschlossen, hier keine Befristung vorzusehen. Ich bitte Sie, sich diesbezüglich der Mehrheit anzuschliessen.

Ich komme zum Thema des Einbezugs Dritter in die Planung. Die Kommission lehnte den Antrag Fluri mit 12 zu 7 Stimmen ab, den Antrag Regazzi mit 15 zu 5 Stimmen und den Antrag Quadri mit 20 zu 1 Stimmen. Hier muss ich allerdings bemerken, dass es bei den drei entsprechenden Minderheitsanträgen nicht um die Verfassungsbestimmungen geht, sondern um das Eisenbahngesetz.

Die Gemeinden sind vom Entwicklungsprogramm selbstverständlich betroffen; wie die Bahnhöfe und die Bahnanlagen ausgestaltet werden, ist ortsplanungsrelevant. Ansprechpartner des Bundes sind jedoch die Kantone, nicht die Gemeinden. Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission, den jetzigen Minderheitsantrag I (Fluri) abzulehnen.

Selbstverständlich sind auch die Verloader betroffen; die Verloader sind gewissermassen die Partner der Eigentümer. Eigentümer sind die Eisenbahnunternehmen, die Verloader haben eine ganz andere Rolle. Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission, auch den jetzigen Antrag der Minderheit II (Regazzi) abzulehnen.

In der Synthese dieser Argumente wird von der Kommission auch der jetzige Antrag der Minderheit III (Quadri), die beides kombiniert hat, abgelehnt.

Zur Frage, die auch Herr Nordmann bereits erwähnt hat: Sie sehen bei Artikel 54 des Eisenbahngesetzes, dass wir den Entwurf des Bundesrates gestrichen haben, wonach sich das Beschaffungswesen nach der Bundesgesetzgebung richtet. Wir haben diese Bestimmung mehrheitlich – nicht einstimmig, aber mehrheitlich – aufgehoben, weil das Territorialprinzip gelten soll und weil es bei Investitionen im öffentlichen Verkehr sehr schnell um Grössenordnungen geht, die ohnehin eine öffentliche Ausschreibung zur Folge haben. Hier gibt es keine Minderheit. Zuhanden der ständerätlichen Diskussion ist es aber nicht unwesentlich, das hier in den Materialien festzuhalten.

Nun geht es noch um den Kantonsbeitrag gemäss Artikel 57: Die Kantone betonen immer wieder, dass es ihnen

darum gehe, bei der Finanzierung der Publikumsanlagen ihre Autonomie wahrnehmen zu können. Nun sehen Sie aber bei Artikel 57 Absatz 3 gemäss der Fassung des Bundesrates und des Ständerates, dass für den Ausbau die Standards des jeweiligen Eisenbahnunternehmens massgebend sind; den Ausbaustandard legen also die Eisenbahnunternehmen fest. Was machen Sie jetzt, wenn ein Kanton eine Publikumsanlage, beispielsweise Personenunterführungen oder -überführungen, nach seinen Vorstellungen machen will und das nicht dem Standard des betroffenen Eisenbahnunternehmens entspricht? Was passiert da? Das Eisenbahnunternehmen kann über den Kredit des Kantons nicht verfügen, und der Kanton wird keinen höheren Kredit sprechen, der dem Standard des Eisenbahnunternehmens entspricht, mit anderen Worten: Sie haben eine Blockade.

Zudem gibt es im Einleitungssatz zu Absatz 1 die Bestimmung «insbesondere». Vorhin wurde gesagt, hier könne präzise definiert werden, welche Publikumsanlagen von den Kantonen gebaut werden sollten. Es gibt aber diese Bestimmung «insbesondere», die eine Aufweichung der angeblich präzisen Bestimmung ist. Schliesslich gibt es in Absatz 5 die Bestimmung, dass der Bundesrat Beiträge des Bundes für diese Publikumsanlagen vorsehen kann, wenn der Aufwand eines Kantons in einem offensichtlichen Missverhältnis zum Nutzen steht; auch das ist eine weitere Relativierung dieser angeblich präzisen Bestimmung.

Deswegen hat Ihre Kommission bei Absatz 3 mit 12 zu 10 Stimmen beschlossen, diese Pauschalierung vorzusehen, wie Sie sie in der Fassung der Mehrheit sehen.

Ganz zum Schluss geht es noch um die Abstimmungsempfehlung zur Volksinitiative. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 16 zu 9 Stimmen, die Initiative abzulehnen und nicht, gemäss Minderheit Rytz Regula, die Initiative und den Gegenentwurf anzunehmen und allenfalls in der Stichfrage dann den Gegenentwurf vorzuziehen. Mit anderen Worten: Die Initiative soll zur Ablehnung empfohlen werden – ohne Annahme der Initiative selbst. Damit empfehlen wir Ihnen, überall der Mehrheit der Kommission zu folgen.

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)

2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 81a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Gasser, Allemann, Bertschy, Chopard-Acklin, Hardegger, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Abs. 1

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden und fördern die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Grundsatz.

Antrag der Minderheit II

(Regazzi, Gasser, Nordmann, Rytz Regula)

Abs. 1

... Strasse und Wasser sowie an Schienengüterverkehr in allen Landesgegenden.

Abs. 2

Die Kosten werden zu einem angemessenen Teil ...

Antrag Regazzi**Abs. 1**

... Strasse, Wasser und mit Seilbahnen sowie an Schienengüterverkehr in allen Landesgegenden.

Abs. 2

Die Kosten werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

Schriftliche Begründung

Der Antrag des Bundesrates vernachlässigt den Bahngüterverkehr in der Fläche. Der Ständerat hat versucht, diese Lücke zu stopfen, hat jedoch das Problem nicht gelöst, da die Belange des Güterverkehrs bei der Planung weiterhin nur «angemessen berücksichtigt werden». Der Einzelantrag erzielt eine gewisse Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr bei der langfristigen Angebotsgestaltung und der darauf basierenden Infrastrukturplanung, um den Marktanteil der Bahn zu erhalten. Die Angebote im Personen- und Güterverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden. Der Initiativtext fordert die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Der Gegenvorschlag muss dem eine handfeste Alternative gegenüberstellen. Dies kann weder mit dem Entwurf des Bundesrates noch mit dem Beschluss des Ständerates erreicht werden. Bund und Kantone müssen für gute Rahmenbedingungen, eine koordinierte Planung und eine ausreichende Infrastruktur sorgen. Der Einzelantrag berücksichtigt ebenfalls ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr mit Seilbahnen, wie es der Beschluss des Ständerates vorsieht.

Art. 81a**Proposition de la majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Gasser, Allemann, Bertschy, Chopard-Acklin, Hardegger, Hodgers, Nordmann, Rytz Regula)

Al. 1

... route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays et ils encouragent, sur le principe, le transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

Proposition de la minorité II

(Regazzi, Gasser, Nordmann, Rytz Regula)

Al. 1

... route et voie navigable ainsi que de fret ferroviaire soit proposée dans toutes les régions du pays.

Al. 2

Les prix payés par les usagers couvrent ...

Proposition Regazzi**Al. 1**

... route, voie navigable et installations à câbles ainsi que de fret ferroviaire soit proposée dans toutes les régions du pays.

Al. 2

Les prix payés par les usagers couvrent une part appropriée des coûts.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit II (Regazzi) wurde zurückgezogen und durch den Einzelantrag Regazzi ersetzt.

Erste Abstimmung – Premier vote Siehe Seite / voir Page 121

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8906)

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

Für den Antrag Regazzi ... 90 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8907)

Für den Antrag der Mehrheit ... 114 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 69 Stimmen

Siehe Seite / voir Page 122

Art. 85 Abs. 2**Antrag der Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Binder, de Courten, Français, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Unverändert

Art. 85 al. 2**Proposition de la majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Binder, de Courten, Français, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Inchangé

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 123

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8908)

Für den Antrag der Mehrheit ... 103 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 78 Stimmen

Art. 87a Abs. 1, 2bis, 3, 4**Antrag der Mehrheit****Abs. 1, 3, 4**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Huber, Binder, de Courten, Français, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Abs. 2bis

Die Befugnis zur Erhebung der Mittel ist bis Ende 2030 befristet.

Art. 87a al. 1, 2bis, 3, 4**Proposition de la majorité****Al. 1, 3, 4**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Huber, Binder, de Courten, Français, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Müri, Quadri)

Al. 2bis

La compétence de prélever les moyens financiers est accordée jusqu'à la fin de l'année 2030.

Abstimmung – Vote Siehe Seite / voir Page 124

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8909)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

Art. 130 Abs. 3bis; Ziff. II**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 130 al. 3bis; ch. II**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8910)

Für Annahme des Entwurfes ... 139 Stimmen

Dagegen ... 35 Stimmen Siehe Seite / voir Page 125

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Ziff. 3 Ingress; Gliederungstitel vor Art. 48a, Art. 48a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 préambule; titre précédant l'art. 48a, art. 48a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 48b

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Fluri, Français, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1bis

... nachgeführt. Bund und Kantone beziehen die Gemeinden der jeweiligen Planungsregionen in die Nachführungsarbeiten ein.

Antrag der Minderheit II

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1bis

... der jeweiligen Planungsregionen, der Eisenbahnunternehmen und Verlader periodisch nachgeführt.

Antrag der Minderheit III

(Quadri)

Abs. 1bis

... der jeweiligen Planungsregionen, der Eisenbahnunternehmen, der Gemeinden und Verlader periodisch nachgeführt.

Ch. 3. art. 48b

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Fluri, Français, Gasser, Grossen Jürg, Hardegger, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1bis

... et les entreprises ferroviaires. La Confédération et les cantons associent les communes des régions de planification concernées aux travaux de mise à jour.

Proposition de la minorité II

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1bis

... régions de planification, les entreprises ferroviaires et les chargeurs.

Proposition de la minorité III

(Quadri)

Al. 1bis

... régions de planification, les entreprises ferroviaires, les communes et les chargeurs.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8911)

Für den Antrag der Minderheit II ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 51 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8912)

Für den Antrag der Mehrheit ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 73 Stimmen

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8913)

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 89 Stimmen

Ziff. 3 Art. 48d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Abs. 1

... die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Verlader mit ein.

Abs. 2

... Die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Verlader werden ...

Antrag der Minderheit II

(Quadri)

Abs. 1

... die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Gemeinden und Verlader mit ein.

Abs. 2

... Die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Gemeinden und Verlader werden ...

Ch. 3 art. 48d

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Regazzi, Gasser, Giezendanner, Grossen Jürg, Hodgers, Landolt, Quadri, Rytz Regula)

Al. 1

... et associe les entreprises ferroviaires concernées et les chargeurs.

Al. 2

... Les entreprises ferroviaires concernées et les chargeurs sont associés de manière appropriée.

Proposition de la minorité II

(Quadri)

Al. 1

... et associe les entreprises ferroviaires concernées, les communes et les chargeurs.

Al. 2

... Les entreprises ferroviaires concernées, les communes et les chargeurs sont associés de manière appropriée.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 3 Art. 48c, 48e, 48f, Gliederungstitel vor Art. 49

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 48c, 48e, 48f, titre précédant l'art. 49

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 49

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Abs. 2

Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

Ch. 3 art. 49*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Al. 2

Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Wobmann ist mit dem Entscheid über Artikel 196 Ziffer 14 in Vorlage 2 hinfällig geworden.*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Ziff. 3 Art. 51, 51a, 51b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 51, 51a, 51b*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 54***Antrag der Kommission*

Aufheben

Ch. 3 art. 54*Proposition de la commission*

Abroger

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 56***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 56*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 57***Antrag der Mehrheit**Titel*

Mitfinanzierung der Publikumsanlagen durch die Kantone

Abs. 1

Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Millionen Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

Abs. 2

Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler (ikV).

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone per Verordnung.

Abs. 4–8

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Abs. 1

Die Kantone leisten eine Einlage von 800 Millionen Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

Abs. 2

Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler (ikV).

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone per Verordnung.

Abs. 4–8

Streichen

Antrag der Minderheit II

(Candinas, Amherd, Barthassat, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 57*Proposition de la majorité**Titre*

Participation des cantons au financement des installations d'accueil

Al. 1

Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

Al. 2

La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après consultation des cantons.

Al. 4–8

Biffer

Proposition de la minorité I

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Rickli Natalie)

Al. 1

Les cantons versent une contribution commune de 800 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

Al. 2

La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après consultation des cantons.

Al. 4–8

Biffer

Proposition de la minorité II

(Candinas, Amherd, Barthassat, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Auch hier ist der Antrag der Minderheit Wobmann mit dem Entscheid über Artikel 196 Ziffer 14 in Vorlage 2 hinfällig geworden.*Abstimmung – Vote*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/8914)

Für den Antrag der Mehrheit ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 41 Stimmen

Ziff. 3 Gliederungstitel vor Art. 58, Art. 58, 58a–58e; Ziff. 4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 titre précédant l'art. 58, art. 58, 58a–58e; ch. 4*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Ziff. 4a***Antrag der Minderheit*

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killeler Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Titel

4a. Bundesgesetz vom 18. März 2005 über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HG-VAnG)

Art. 3 Abs. 2 Bst. i

i. St. Gallen–Konstanz–Singen und Schaffhausen–Basel.

Art. 8 Bst. c

c. Für mitfinanzierte Massnahmen in Frankreich und die hälftige Mitfinanzierung der Massnahmen zwischen Schaffhausen und Basel werden A-fonds-perdu-Beiträge gewährt.

Ch. 4a*Proposition de la minorité*

(Hurter Thomas, Binder, Chopard-Acklin, Graf-Litscher, Killeler Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Wobmann)

Titre

4a. Loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (loi sur le raccordement aux LGV, LRLGV)

Art. 3 al. 2 let. i

i. Saint-Gall–Constance–Singen et Schaffhouse–Bâle.

Art. 8 let. c

c. de contributions à fonds perdu pour cofinancer les mesures prévues en France et pour cofinancer la moitié des coûts sur le tronçon Schaffhouse–Bâle.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Minderheitsantrag wurde bereits bei Artikel 2a von Entwurf 5 angenommen.*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit**Adopté selon la proposition de la minorité***Ziff. 5; Ziff. III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 5; ch. III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8917)*

Für Annahme des Entwurfes ... 151 Stimmen

Dagegen ... 23 Stimmen

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur**4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8905)*

Für Annahme des Entwurfes ... 156 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur**5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8919)*

Für Annahme des Entwurfes ... 143 Stimmen

Dagegen ... 33 Stimmen

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir haben nun den direkten Gegenentwurf beraten und kommen damit auf die Volksinitiative in Vorlage 1 zurück.**1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»****1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»****Titel und Ingress, Art. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

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

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Hodgers, Nordmann)

Abs. 2

... die Initiative und den Gegenentwurf anzunehmen und den Gegenentwurf in der Stichfrage vorzuziehen.

Art. 2*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Chopard-Acklin, Gasser, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hardegger, Hodgers, Nordmann)

Al. 2

... d'accepter l'initiative populaire ainsi que le contre-projet et de donner la préférence au contre-projet en réponse à la question subsidiaire.

*Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/8889)*

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag, 13. Juni 2013

Jeudi, 13 juin 2013

08.15 h

12.016

Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Initiative populaire «pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)

Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr») 2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2

Antrag der Kommission

... und anschliessend, zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds gemäss Artikel 87a Absatz 2, 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Verbrauchssteuer nach Artikel 86 Absätze 1 und 4 verwenden, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr. Das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrages.

Art. 196 ch. 3 al. 2

Proposition de la commission

... au financement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'en 2018, puis à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds selon l'article 87a alinéa 2, mais au plus 310 millions de francs par année; la loi règle l'indexation de ce montant.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Permettez-moi, en préambule, de vous indiquer que notre commission s'est réunie mardi dernier pour traiter les divergences. Le travail de notre commission a prioritairement consisté à trouver une solution finale tenant compte de la qualité des débats et des résultats au Conseil national. Comme vous

avez pu le constater, il y avait sept divergences avec le Conseil national.

Après examen, notre commission propose de se rallier matériellement, c'est-à-dire sur le fond, au Conseil national sur six divergences.

Permettez-moi brièvement de rappeler que les éléments de base du projet FAIF proposés et décidés par notre conseil ont obtenu un soutien massif, je dirai même manifeste, du Conseil national. Il s'agit de:

1. un fonds qui n'est pas limité dans le temps;
2. une enveloppe d'un montant de 6,4 milliards de francs;
3. un mode de financement approprié, y compris la contribution supplémentaire de 200 millions de francs de la part des cantons;
4. une liste de projets et de priorités ainsi qu'une planification à long terme.

C'est donc forte de ces considérations sur les éléments de base et en ayant toujours à l'esprit les enjeux du projet FAIF pour toutes les régions de notre pays que notre commission a pris position sur les divergences avec le Conseil national.

Je reviens plus précisément à l'article 196 chiffre 3 alinéa 2. Selon le Conseil national, les recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales ne devraient pas alimenter sans limites le fonds d'infrastructure ferroviaire, mais elles devraient servir à rembourser la dette accumulée par le fonds FTP. Une fois la dette remboursée, ces recettes seraient à nouveau affectées selon les dispositions de la Constitution, c'est-à-dire pour des tâches liées à la circulation routière, conformément à l'article 86 alinéa 3.

Cette proposition a été adoptée par le Conseil national, par 104 voix contre 86 et 2 abstentions.

Je tiens encore à ajouter qu'une petite modification rédactionnelle, qui ne change pas le fond de l'article, a été apportée au texte du Conseil national. La commission vous propose, unanime, de soutenir la version quelque peu modifiée du Conseil national.

Angenommen – Adopté

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Ziff. 3 Art. 54

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 3 art. 54

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je vous propose de traiter tout d'abord l'article 54, considérant que l'article 49, Monsieur le président, est lié à l'article 57.

Le Conseil national s'est prononcé sans opposition en faveur de l'abrogation de l'article 54. Cet article visait à uniformiser l'adjudication de mandats de livraison, de prestation et de construction selon la législation fédérale sur les marchés publics.

Le Conseil national veut conserver les dispositions actuelles. Ainsi, la législation fédérale restera applicable, notamment en ce qui concerne les entreprises CFF et BLS. Pour les autres entreprises, c'est la législation cantonale du siège de l'entreprise et/ou le concordat intercantonal qui s'appliquerait. Le Conseil national considère la législation actuelle plus efficace et plus conforme aux besoins régionaux.

La commission, unanime, vous propose de suivre la version du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 49 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

Antrag Engler

Festhalten

Ch. 3 art. 49 al. 2*Proposition de la commission*

Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

Proposition Engler

Maintenir

Ziff. 3 Art. 57*Antrag der Kommission**Titel*

Mitfinanzierung durch die Kantone

Abs. 1–8

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Engler

Festhalten

Ch. 3 art. 57*Proposition de la commission**Titre*

Participation des cantons au financement

Al. 1–8

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Engler

Maintenir

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Par 142 voix contre 41, le Conseil national a estimé que la contribution des cantons aux infrastructures ferroviaires devait être déterminée au pro rata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires. De son côté, notre conseil s'était prononcé, par 28 voix contre 11, pour la solution de la prise en charge par les cantons des installations publiques d'accueil dans les gares. Certes, et vous avez tous reçu la documentation, voire peut-être encore quelques appels téléphoniques entre hier soir et tôt ce matin, la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics nous a fait savoir qu'une majorité des cantons était favorable au projet du Conseil fédéral, suivi par notre conseil.

Chacune et chacun a toutefois pu constater, d'une part, que cette position n'était pas unanime et, d'autre part, que cette solution peinait singulièrement à convaincre. Compte tenu du soutien massif du Conseil national à la solution de la clé de répartition – je vous rappelle le score: 142 voix contre 41 –, la commission vous recommande, par 9 voix contre 0 et 4 abstentions, de vous rallier à la décision du Conseil national.

Deux éléments ont notamment guidé notre choix: d'une part, nous avons estimé que le choix de la méthode de calcul de la contribution des cantons était certes important, mais ne constituait pas un aspect vital du projet FAIF. Dès lors, un désaccord persistant entre les deux chambres donnerait un mauvais signal en vue de la votation populaire à venir. D'autre part, et c'est un élément aussi très important, l'implication des cantons dans le suivi du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire et dans la planification des étapes d'aménagement a été renforcée grâce aux articles 48b et 48d de la loi sur les chemins de fer. Je me permets de rappeler ces articles, parce qu'ils ont été proposés par notre commission, adoptés par notre conseil et ne figuraient pas dans le projet du Conseil fédéral.

«Le programme de développement stratégique sera suivi à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires.» (art. 48b al. 1bis)

«En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et procède aux planifications nécessaires des étapes

d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.» (art. 48d al. 1)

«Les cantons sont responsables du contenu de l'offre de planification régionale. Ils s'organisent en régions de planification adaptées. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.» (art. 48d al. 2)

On ne peut véritablement pas dire que les cantons devraient payer sans avoir un mot à dire. Je tiens encore à souligner ou à préciser que ce mode de contribution des cantons ne doit pas freiner le développement du trafic régional. De plus, avec l'ordonnance d'application, l'implication et l'avis des cantons seront très importants et je ne doute pas que le Conseil fédéral y sera sensible.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à soutenir la recommandation de notre commission et à adopter la clé de répartition telle que votée par le Conseil national.

Engler Stefan (CE, GR): Mit meinem Einzelantrag verlange ich, dass wir an unserer Fassung und damit an der Fassung des Bundesrates festhalten. Ich bedauere, dass in der Kommission kein Minderheitsantrag gestellt wurde, was es uns möglich gemacht hätte, darüber zu diskutieren. An und für sich stelle ich diesen Einzelantrag contre coeur, weil aus der Optik der Bahnunternehmungen die nationalrätliche Fassung deutliche Vorteile gegenüber der bundesrätlichen Fassung aufweist, denn mit Bezug auf die Planung, die Ausführung und die Finanzierung ergeben sich damit keine Schnittstellen mit den bahntechnischen Anlagen an den Bahnhöfen auf unserem Eisenbahnnetz. Auch das Thema Einzelobjektfinanzierung versus Programmvereinbarungen und damit die Einschränkung der unternehmerischen Freiheit spricht eigentlich für die nationalrätliche Fassung, wie auch gewisse administrative Nachteile und mögliche Ineffizienzen, die durch diese Schnittstellen provoziert werden. Aus Optik der Bahnunternehmungen verstehe ich das gut. Auch die Unternehmung, die ich als Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn vertrete, fährt mit der nationalrätlichen Fassung besser.

Ich möchte dieses Thema aber trotzdem nochmals zur Diskussion stellen, nämlich aufgrund der zweiten Seele in meiner Brust, jener, die für die Kantone und Eigner spricht. Gerade wenn wir den gesamten Prozess betrachten, wie es zu Fabi kam und wie die Kantone ihre Mitwirkung versprochen haben, lohnt es sich, nochmals kurz darüber zu sprechen – auch zuhanden der Materialien, damit man uns dann nicht einmal sagt, die Kantonsvertreter hätten sich einfach über die Auffassung der Kantone hinweggesetzt. Das gilt umso mehr, als wir uns in diesem Rat in der ersten Lesung immerhin mit 28 zu 11 Stimmen noch für die bundesrätliche Fassung aussprachen.

Die Kantone stellen sich noch heute mehrheitlich auf den Standpunkt, dass wir an der bundesrätlichen Fassung festhalten sollten. Sie machen dafür vor allem auch finanzpolitische und föderalistische Argumente geltend. Die Kantone stellen sich auf den Standpunkt, dass sie selber mitbestimmen wollen, wo auf dem Netz in ihrem Kanton welche Investitionen in Publikumsanlagen gemacht werden. Es sind vor allem finanzpolitische Argumente, die ins Feld geführt werden.

Entscheiden wir uns für die nationalrätliche Fassung, ist nicht auszuschliessen, dass von den Kantonen ein erheblicher Druck auf den Bund ausgeübt wird, weil die Kantone dann mindestens im Umfang ihrer einbezahlten Beträge auch Publikumsanlagen auf ihrem Kantonsgebiet realisiert haben wollen. Man wird damit rechnen müssen, dass die Kantone eine Kantonsbetrachtung anstellen und sich fragen: Wie viel bezahlen wir aufgrund des Verteilschlüssels ein, der vom bestellten Regionalverkehr abhängt, und wie viel wird auf unserem Kantonsgebiet investiert? Mir ist klar, dass diese Rechnung nicht in jedem Jahr aufgehen kann und dass die Kantone für eine lange Zeitdauer schauen müssen, ob sie profitieren oder nicht.

Ich hätte mir gewünscht, dass man beim Verteilschlüssel, wenn man sich schon für die Pauschallösung entscheidet,

nebst dem bestellten Regionalverkehr, der durchaus ein Kriterium sein kann, auch die Anhaltspunkte berücksichtigt hätte. Letztlich geht es ja um Publikumsanlagen an Bahnhöfen, und entsprechend wäre es naheliegend gewesen, dass man auch die Anhaltspunkte des jeweiligen Netzes genommen hätte, um den Schlüssel festzulegen.

Ich möchte Sie bitten, diesem Anliegen der Kantone Gehör zu schenken, und ich bin froh, wenn wir über diese Sache noch einmal diskutieren können.

Stadler Markus (GL, UR): Mein Gedächtnis sagt mir, dass wir über diesen Punkt bei der letzten Behandlung durchaus diskutiert haben. Sie erinnern sich wahrscheinlich an den Antrag der Minderheit, der von Kollege Bieri vertreten worden ist.

Die Lösung des Nationalrates ist wesentlich einfacher. Sie berücksichtigt den engen Konnex zwischen den Publikumsanlagen und den übrigen Betriebs- bzw. Gleisanlagen und die entsprechenden gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den SBB beispielsweise und dem Kanton, die bei Veränderungen bestehen. Sie anerkennt, dass die Bahnanlagen samt Publikumsanlagen ein Gesamtsystem sind.

Denken Sie an die Nationalstrassen: Dort werden ja die Anschlussbauwerke, also die Auf- und Abfahrtswege, auch nicht den Kantonen zugewiesen, was ansonsten zur Folge haben könnte, dass dann eine Zufahrt in einem finanzstärkeren Kanton grosszügiger daherkommt als in einem finanzschwachen Kanton. Und die Lösung des Nationalrates garantiert auch, dass die Kantone im Einzelfall angehört werden.

Aus diesen Gründen mache ich Ihnen beliebt, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

Bieri Peter (CE, ZG): Es ist mir nicht ganz recht, wenn ich meinem geschätzten Sitznachbarn widersprechen muss. Er hat seine Argumente mit grosser Vorsicht eingebracht und vor allem auch gesagt, es sei gut, wenn wir die Sache nochmals miteinander diskutieren würden. Das ist auch gut so, zumal ja in der Kommission kein Minderheitsantrag gestellt wurde.

Ich habe, wie Herr Stadler gesagt hat, bereits beim ersten Umgang die Variante der Pauschalbeiträge, die aufgrund des bestellten Regionalverkehrs aufgeteilt werden, verteidigt und dort einen Minderheitsantrag eingebracht. Dieser Antrag ist dann im Ständerat mit 28 zu 11 Stimmen unterlegen. Jetzt hat aber der Nationalrat mit 142 zu 41 Stimmen doch die Variante der Pauschalbeiträge gewählt. Ich glaube nicht, dass der Nationalrat im Rahmen der Differenzbereinigung diese doch sehr klare Mehrheit umkehren wird.

Es gibt mit Verlaub für beide Varianten gute Argumente. Am Schluss müssen für den Bund vonseiten der Kantone diese 500 Millionen Franken eingebracht werden. Es ist nun die Frage, wie man diesen Betrag auf die Kantone verteilt. Herr Engler und ich kommen aus Kantonen, wo die Differenzen absolut marginal sind, beim Kanton Zug ist sie praktisch indifferent. Der Kanton Graubünden bezahlt beim System mit den Pauschalbeiträgen 30,5 Millionen, bei den Publikumsanlagen 29,7 Millionen Franken. Für den Kanton Zug sind es 5 Millionen bei den Pauschalbeiträgen und 5,7 Millionen bei den Publikumsanlagen.

Sie sehen, es geht hier nicht um die Beträge, es geht um die Frage, wie man das System berechnet. Der Vorteil des Systems der Pauschalbeiträge ist sicher die Einfachheit. Es lässt sich wesentlich einfacher berechnen, welcher Kanton wie viel bezahlen muss. Es ist auch eine gewisse Stetigkeit vorhanden. Bei den Publikumsanlagen hingegen hängt es davon ab, ob in diesen Kanton etwas investiert wird oder ob eben nichts gemacht wird. Ich glaube, vor allem bei kleinen Kantonen, die plötzlich einen grossen Bahnhof sanieren müssen, fallen dann innerhalb kurzer Zeit ausserordentlich grosse Beträge an.

Ich denke, gerade kleinere Kantone, die vielleicht auch eher finanzschwach sind, müssen sich gut überlegen, ob sie solch grosse Brocken auch stemmen können. Folgendes haben wir gemacht – darauf möchte ich doch aufmerksam ma-

chen –: Wir haben bei Artikel 48b und Artikel 48d wichtige Bestimmungen aufgenommen, durch die wir die Kantone bei der Planung mit einbeziehen, damit sie frühzeitig ein Mitspracherecht haben, welche Investitionen in den nächsten Jahren getätigt werden. Es war ein wichtiges Anliegen der Kantone – damals auch der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs –, das wir zur bundesrätlichen Vorlage hinzugefügt haben. Hier ist auch eine gewisse Gewähr gegeben, dass die Kantone nicht überfahren werden.

Einerseits in Anbetracht der Vor- und Nachteile der beiden Systeme, andererseits aufgrund der klaren Verhältnisse, die im Nationalrat zustande gekommen sind, meine ich, sollten wir diese Differenz jetzt ausräumen. Denn auch die Kantone, wenn man mit ihnen spricht, sind hier nicht ganz einer Meinung, sondern durchaus geteilter Meinung, auch wenn die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs uns in einem Brief geschrieben hat, man möchte beim bisherigen System bleiben. Spricht man mit ihnen, sagen sie uns, sie könnten mit beiden Systemen leben.

In diesem Sinne wollen wir diese Differenz ausräumen, damit wir Fabi zu einem guten Ende bringen können.

Rechsteiner Paul (S, SG): Grundsätzlich teile ich die Auffassung, wie sie von Herrn Kollege Engler vorgetragen worden ist; sie entspricht dem klaren Entscheid in der ersten Runde, auch dem Entwurf des Bundesrates. Es gibt gute Gründe für diese Position, wie es natürlich auch Gründe gibt für die Position, die jetzt der Nationalrat beschlossen hat.

Aus wiederum zwei Gründen habe ich darauf verzichtet, in der Kommission einen Minderheitsantrag zu stellen. Aber es muss jetzt hier doch im Anschluss an das Votum von Herrn Bieri unterstrichen werden: Wir legen ja auf der Stufe des Gesetzes nur das Prinzip fest. Die Umsetzung dieser Bestimmung erfolgt nachher auf dem Weg der Verordnung – wie üblich durch den Bundesrat. Hier ist wichtig, dass man jetzt keine Fehlanreize setzt und auch keine falschen Signale aussendet – das ist ja der Haken an der ganzen Sache mit einem solchen Entscheid, den man vertreten kann!

Es gibt für beide Systeme und für beide Methoden Argumente. Es ist wichtig, dass man jetzt noch keinen Schlüssel beschliesst. Wir sollten nicht über einen Schlüssel mit den Komponenten beschliessen. Das muss vielmehr im Einzelfall angeschaut werden und darf keine Fehlanreize, namentlich mit Blick auf den regionalen Personenverkehr, bieten. Das System muss grundsätzlich diesbezüglich neutral sein und darf also nicht signalisieren, dass man am liebsten hätte, dass die Kantone hier möglichst passiv sind und kaum regionalen öffentlichen Verkehr betreiben.

Der Präsident hat das Gültige aus der Kommissionsberatung gesagt. Es wird genau angeschaut werden müssen; Fehlanreize sind zu vermeiden. Es wird bei einem Schlüssel natürlich immer gewisse Fragen geben, die zu beantworten sind. Aber das muss durch den Bundesrat angegangen werden, durch das Departement – dort ist es auch in den richtigen Händen. Es ist letztlich eine Ermessensfrage.

Als zweites Argument sei noch erwähnt, dass wir uns in der Differenzbereinigung befinden. Wir haben ein Interesse daran, dass diese Vorlage rasch verabschiedet wird – deshalb jetzt auch diese beschleunigte Behandlung im Hinblick auf eine mögliche Schlussabstimmung noch in dieser Session.

Das ist dann auch die Voraussetzung dafür, dass eine Volksabstimmung über dieses Schlüsselprojekt zügig durchgeführt werden kann. Das Projekt hat sogar eine generationenübergreifende Dimension. Ich meine, dass dies am Schluss im Vordergrund stehen muss. Es braucht einen Entscheid, der vertretbar ist, der insgesamt aber auch austariert ist.

Die Detailfragen, mit Blick auf das Gesamtsystem, sind dann durch die Exekutive, durch den Bundesrat, in Absprache mit den Kantonen zu klären.

Theiler Georges (RL, LU): Ich möchte Ihnen beliebt machen, dass wir dem Antrag der Kommission und dieser pauschalen Lösung zustimmen.

Wenn wir bei der alten von uns beschlossenen Lösung bleiben, müssen wir uns bewusst sein – das hat Herr Bieri gut dargelegt –, dass diese ganze Koordination einen grossen administrativen Aufwand bedeutet. Aber es braucht dann auch im Betrieb einen Kontrollaufwand. Wenn wir eine Gleis- oder eine Perronverlängerung machen, dann muss das alles wieder ausdiskutiert und abgesprochen werden. Von daher ist es also kompliziert.

Ich möchte aber jetzt noch einen finanzpolitischen Aspekt hineinbringen. Wir hatten seinerzeit bei den Nationalstrassen auch so eine Mischlösung, wo Kanton und Bund eigentlich miteinander Projekte beschlossen haben. Das hat sich nicht bewährt, und wir haben das dann in jahrelanger mühsamer Arbeit mit dem neuen Finanzausgleich wieder auseinanderdividiert. Deshalb müssen wir uns gut überlegen, ob wir jetzt wieder ausgerechnet in einem ähnlichen Sektor, also bei den Bahnen, eine ähnliche Lösung einführen.

Ich bitte sie also, der Kommission zu folgen.

Altherr Hans (RL, AR): Ich ersuche Sie, dem Einzelantrag Engler zuzustimmen.

Es mag sein, dass die Lösung gemäss Vorschlag der Kantone und des Bundesrates, den wir im ersten Umgang unterstützt haben, etwas kompliziert ist. Sie ist aber keine Mischlösung, Herr Theiler: Die Kantone tragen die Kosten für definierte Publikumsanlagen – die vollen Kosten. In diesem Sinn ist das keine Mischlösung. Eine Mischlösung ist für mich eher, wenn man die 500 Millionen Franken in einen Pool gibt und einen Verteilschlüssel auf Verordnungsstufe definiert, Herr Rechsteiner. Damit würde ich die Katze im Sack kaufen. Bei der Lösung gemäss Bundesrat und Mehrheit der Kantone weiss ich hingegen, was ich habe. Es wurde jetzt ein paarmal von einer «Mehrheit der Kantone» gesprochen. Nach meinen Informationen sind es 23 von 26 Kantonen, die das so gewünscht haben. Es ist also eine überwiegende, starke Mehrheit der Kantone. Ich bitte Sie, sich dieser anzuschliessen.

Und damit komme ich zu meinem durchschlagendsten Argument: Ich bitte Sie, sich dieser Lösung anzuschliessen, obwohl mein Kanton bei dieser Lösung deutlich mehr Kosten tragen muss.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Permettez-moi d'apporter brièvement, au vu des différentes interventions, quelques éléments complémentaires. J'aimerais tout d'abord remercier Stefan Engler d'avoir déposé cette proposition. J'ai pris note qu'il l'a fait à contrecœur. C'est assez intéressant pour un homme ou une femme politique de déposer une intervention à contrecœur; c'est donc à saluer.

L'avantage de cette proposition, c'est qu'elle permet effectivement le débat parce qu'il y a une attente légitime de la part des cantons de rediscuter de cette question. J'aimerais juste vous rappeler en deux mots le chemin parcouru dans ce dossier.

Premièrement, vis-à-vis des cantons, nous sommes partis d'un message du Conseil fédéral à 3,5 milliards de francs et nous sommes passés à 6,4 milliards de francs. Dans l'intérêt de qui? Des utilisateurs et de l'ensemble des cantons. Les cantons sont donc véritablement les gagnants dans cette opération.

Le deuxième élément, que j'ai omis de citer tout à l'heure, c'est que dans le cadre du débat au Conseil national, je vous signale qu'il y a eu une proposition d'augmenter la contribution des cantons à 800 millions de francs. Cela montre bien jusqu'où portait le débat: passer de 500 à 800 millions de francs.

Tenant compte de ces éléments – et, je dirai, dans l'idée de ne pas mettre en danger ce paquet global –, il y a véritablement lieu, au vu des circonstances telles qu'elles se présentent et sans véritablement pénaliser les cantons par rapport au fait qu'ils seront des partenaires à part entière dans ce projet, de suivre la commission.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Bundesrat hatte schon bei der Konzeption der Vorlage gesagt, wie die Kantone ih-

ren Beitrag leisten. Wie der Meccano ist, ist für uns zweitrangig; wir überlassen das der Diskussion der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und der Finanzdirektorenkonferenz. Diese haben sich tatsächlich auf diese Publikumsanlagen geeinigt; es ist nicht eindeutig, aber grossmehrheitlich.

Für die Regierungsräte waren immer zwei Argumente wichtig: Erstens haben bei der Konzeption des Bundesrates mit 3,5 Milliarden Franken natürlich viele Regierungsräte gesagt: Ja gut, jetzt muss ich meinem Publikum zu Hause verkaufen, dass ich mit einem fixen Beitrag etwas in diesen Topf hinein zahle, aber meine Projekte dann vielleicht erst in zehn, fünfzehn Jahren kommen. Das sei ein bisschen schwierig, hiess es. Mit dem Ansatz der Publikumsanlagen hat man im Prinzip Beiträge, mit denen man zu Hause auch etwas zeigen kann, mit denen man ein Resultat hat. Das ist für Regierungsräte natürlich einfacher zu verkaufen, als wenn irgendwo in einen Topf pauschalierte Beiträge eingezahlt werden, bei denen man nicht weiss, wann die eigenen Projekte kommen. Das ist sehr verständlich, sehr praxisnah – versetzt man sich in die Lage von Regierungsräten.

Ein Ausgangspunkt ist tatsächlich verändert, indem Sie mit dem ersten Ausbauschritt, mit den 6,4 Milliarden Franken, wesentlich mehr Kantone beglücken, ihre Projekte jetzt also deutlich früher als in der bundesrätlichen Übungsanlage realisiert werden. Das gilt ja auch für den zweiten Ausbauschritt, den Sie mit den zusätzlichen Finanzierungen mindestens bei 8 bzw. 8,5 Milliarden Franken festgelegt haben. Insofern, glaube ich, haben hier die Kantone sicherlich eine andere Ausgangslage, weil sehr viel mehr Projekte in den nächsten zwanzig Jahren realisiert werden können, als geplant war.

Das zweite Argument der Kantone war – das wurde auch richtig gesagt – die Planung. Wir haben da immer ein wenig das Gefühl gehabt, das sei ein bisschen hypothetisch. Denn aus meiner Sicht sind die Kantone in die Planung sehr eng einbezogen. Aber Sie haben das jetzt im Gesetz bei Artikel 48 tatsächlich verstärkt. Somit ist dieses Anliegen erfüllt. Am Schluss geht es jetzt halt um die Differenzbereinigung, und das ist für mich das triftigste Argument: Im Nationalrat ist die Diskussion schon sehr bestimmt. Ich sehe dort keine grosse Bewegung in dem Sinne, dass man für die Publikumsanlagen eine Akzeptanz des bundesrätlichen Modells erreichen könnte. Wenn Sie sich dem Nationalrat anschliessen, ist es für uns aber schon wichtig – Herr Ständerat Rechsteiner hat es richtig gesagt –, dass wir mit den Kantonen den exakten Schlüssel festlegen, wie das bemessen werden soll. Die in der Kommission vorgelegten Berechnungen basieren natürlich auf verschiedenen Ansätzen: Sind es mehr Zugskilometer oder mehr Personenkilometer? Ist es ein Mix? Wenn ja, in welchem Verhältnis? Und die Berechnung nach Publikumsanlagen, die provisorisch ist, war natürlich auch nur eine Schätzung: Was würde das in diesem ersten Ausbauschritt pro Kanton ungefähr ausmachen? Für uns ist wichtig, dass man die Ausbauschritte auch berücksichtigt; das heisst, dass ein Schlüssel wahrscheinlich alle vier, fünf Jahre, wenn ein neuer Ausbauschritt beschlossen wird, wieder angeschaut werden muss. Sonst kann es zu Verzerrungen kommen. Hier würden wir sicher das Gespräch mit den Kantonen suchen, um eine möglichst faire Lösung zu haben. Wie gesagt, für den Bundesrat ist die Haltung der Kantone wichtig, wir haben uns dem angeschlossen. Aber rein von der Finanzierung her geht es mir um die 200 Millionen Franken. Wie sie in den Fonds gelangen, mit welchem Schlüssel, das ist sekundär. Noch eine zweite Bemerkung: Es ist schon richtig gesagt worden: Rein von der Abwicklung her ist für jeden Finanzverantwortlichen ein fixer jährlicher Beitrag das Beste, was ihm passieren kann. Das gibt kein Gerede und keine Reklamationsbriefe.

Was auch klar ist: Mit der Methode Nationalrat verlieren die Kantone ein wenig Einfluss auf die Publikumsanlagen. Die Bahnunternehmen werden dann natürlich möglichst standardisierte Publikumsanlagen vorsehen – nicht in jedem Kanton eine andere Farbe für den Papierkorb und eine andere Breite für den Aufgang der Personen usw. Das wird

dann halt ein bisschen standardisierter, was mit Blick auf die Kosten und die Effizienz meines Erachtens aber kein Grund ist, anders zu entscheiden.

Es ist für den Bundesrat ein Entscheid, den Sie jetzt halt in der Differenzvereinbarung zu fällen haben.

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Die Abstimmung gilt für Ziffer 3 Artikel 49 Absatz 2 und Artikel 57.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 32 Stimmen

Für den Antrag Engler ... 8 Stimmen

Ziff. 4a Art. 3 Abs. 2 Bst. i; Art. 8 Bst. c

Antrag der Mehrheit

Unverändert

Antrag der Minderheit

(Janiak)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 4a art. 3 al. 2 let. i; art. 8 let. c

Proposition de la majorité

Inchangé

Proposition de la minorité

(Janiak)

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le Conseil national a adopté, par 102 voix contre 82, une proposition concernant les tronçons Saint-Gall–Constance–Singen et surtout Schaffhouse–Bâle. Le complément concerne donc l'électrification sur le tronçon Schaffhouse–Bâle. Cette version prévoit, dans le projet FAIF, une contribution de notre pays de 100 millions de francs pour l'électrification de la ligne de la Deutsche Bahn entre Schaffhouse et Bâle, en plus grande partie sur territoire allemand. Pour pouvoir financer cette contribution, une modification de la loi sur le raccordement aux LGV et un ajout au projet 5 sont proposés.

Je ne vous cache pas qu'à titre personnel, j'ai une certaine compréhension pour les demandes de ces régions et de leurs habitants, mais tenant compte, encore une fois, du cadre dans lequel se situe le projet FAIF, je vous propose, avec la grande majorité de la commission, de rejeter cette solution.

La majorité de la commission juge le paquet du projet FAIF bien équilibré. Rouvrir la discussion sur la liste ne serait pas judicieux. L'électrification de la ligne en question n'a pas été débattue au Conseil des Etats et, surtout, elle n'a pas été évaluée par l'administration d'une manière approfondie – j'y reviendrai tout à l'heure.

J'attire également votre attention sur le fait que les parties intéressées – notamment les cantons – ont été auditionnées et que personne ne nous a parlé de la ligne Schaffhouse–Bâle. Même si le Land du Bade-Wurtemberg signale, via les médias ou quelques courriers, un fort intérêt pour ce projet, on doit constater que, pour le moment, ni le financement, ni les détails de réalisation ne sont clairs.

La majorité de la commission vous propose par conséquent de ne pas soutenir le projet d'électrification de la ligne Bâle–Schaffhouse dans le cadre du projet FAIF.

Cela ne signifie pas qu'on ne juge pas opportun d'examiner des améliorations de cette ligne. Nous avons ainsi déposé le postulat 13.3415, «Améliorations de l'offre sur le tronçon du Rhin supérieur». Avec ce postulat, adopté en commission par 10 voix contre 1 et 2 abstentions, nous voulons charger le Conseil fédéral d'examiner les aspects les plus importants dans un concept qui sera présenté au Parlement. De l'avis de la commission, le postulat est la bonne manière d'agir afin de tenir compte de la situation particulière, et ceci de concert avec les régions concernées.

Il y a une nécessité de procéder à un certain nombre d'examins, qui figurent d'ailleurs dans le postulat qui vous a été

remis. Ceci bien sûr de concert – encore une fois – avec les régions concernées et le Bade-Wurtemberg, et des questions de fond importantes sont posées: la cadence à la demi-heure, la reconnaissance des abonnements suisses, l'utilisation du matériel roulant, de même que l'introduction de trains directs entre Saint-Gall, Schaffhouse et Bâle.

Nous considérons que par l'intermédiaire du postulat, nous pourrions certainement donner une accélération plus importante au traitement de ce dossier.

Ainsi la commission, par 9 voix contre 1 et 3 abstentions, a rejeté la proposition à l'origine de la minorité Janiak.

Janiak Claude (S, BL): Wenn man als Minderheit alleine da steht, ist das in der Regel ein Himmelfahrtskommando. Ich habe das letzte Woche bei der Swissness-Vorlage schon einmal getan, da wurde es am Schluss knapp; ob das da auch der Fall sein wird, werden wir ja sehen.

Ich habe in der Kommission darauf hingewiesen, dass der Nationalrat unserem Rat in allen wichtigen Punkten gefolgt ist und unser Konzept von Fabi tel quel übernommen hat. Er empfiehlt auch, die Volksinitiative abzulehnen, er hat dem direkten Gegenentwurf zugestimmt, und er hat den Finanzrahmen von 6400 Millionen Franken unverändert belassen. Das scheint mir sehr wichtig zu sein.

Worum geht es hier? Es geht darum, dass man mit diesem Projekt zwei Kantonshauptorte verbinden und die Reisezeit um eine Stunde verkürzen kann. Man kann vor allem den Raum Zürich vom Verkehr entlasten – das an die Adresse der Zürcher Kollegin und des Zürcher Kollegen. Die SBB können ihre Grenzgürtelstrategie fortsetzen, wonach sie auch im Ausland Linien betreiben wollen.

Kürzlich fand der Bahnkongress in Basel statt, und an diesem hat SBB-CEO Andreas Meyer einmal mehr ausdrücklich sein Interesse an diesem Projekt bekundet. Man könnte dann die S-Bahnen von Schaffhausen und Basel verbinden. Den Vorschlag zur Finanzierung hat Herr Kollege Hêche bereits ausgeführt, die Mittel stammen aus den Restmitteln gemäss HGV-Anschluss-Gesetz. Der Nationalrat hat sich erlaubt, das HGV-Anschlussprojekt im Rahmen von Fabi durch die Abänderung des HGV-Anschluss-Gesetzes aufzunehmen, und es ist, da können Sie mir sicher zustimmen, ein Nebenasspekt dieses Gesamtpaketes.

Ich verstehe die grosse Aufregung also eigentlich nicht ganz. Ich habe die Gegenargumente aber gehört und verstehe sie auch: man habe andere Wünsche abgelehnt, man könne nicht einfach etwas aufnehmen, was im Rahmen von Fabi bislang nicht beantragt worden sei. Ich kann diese Argumente sehr wohl nachvollziehen.

Das Problem liegt darin, dass es ein Projekt ist, das von vielem etwas hat. Man kann es nicht so richtig einordnen – wozu gehört es jetzt? Es ist sicher kein typisches Agglomerationsprojekt. Die Agglomeration Basel – ich habe es in der Kommission auch gesagt – hört irgendeinmal bei Stein am Rhein auf, und wo diejenige von Schaffhausen anfängt, weiss ich auch nicht. Es ist aber sowohl ein S-Bahn-Projekt – jedenfalls für Basel – als sicher auch ein HGV-Anschlussprojekt. Denn Sie können von St. Gallen über Schaffhausen nach Basel und so schneller an diese Linien kommen, als wenn sie über Zürich fahren müssten.

Mein Argument, das ich in der Kommission auch noch vorgebracht habe, ist folgendes: Man muss in der Politik halt manchmal Zeitfenster nützen, und das gilt ganz speziell dann, wenn es um grenzüberschreitende Projekte geht, wenn grenzüberschreitende Lösungen gesucht werden. Wir haben hier immerhin Erklärungen, und da ist sehr wohl von Zahlen die Rede. Wenn man jetzt laut Frau Bundesrätin Leuthard einen Staatsvertrag abschliessen müsste, könnte man sich zumindest auf diese Zugeständnisse berufen. Wenn diese nicht mehr vorhanden sind, kommt es auch zu keinem Staatsvertrag; dann wird das halt anderweitig beerdigt. Es haben sich auch Landkreise und Kantone dafür ausgesprochen.

Also, wie gesagt, es ist ein absoluter Nebenpunkt. Sie könnten, wenn Sie zustimmen, die letzte Differenz von Fabi beseitigen. Dann wäre Fabi unter Dach und Fach, und wir

könnten zur Volksabstimmung schreiten. Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Wenn es wirklich eine kleine Nebensache wäre, würde ich mich jetzt nicht gegen meinen geschätzten Kollegen aus der Nordwestschweiz wenden. Aber diese kleine Nebensache kostet 100 Millionen Franken. Die finden wir nicht gleich auf der Strasse. Auch der Aargau ist ein Grenzkanton, und ich muss Ihnen sagen, dass wir den Kontakt zum süddeutschen Raum brauchen und ihn schätzen. Aber dass hier unser Land einfach diese 100 Millionen investiert, ohne Verhandlungen, ohne Gegengeschäft, ist für einen Kanton, der noch andere Berührungspunkte mit dem süddeutschen Raum hat – ich erinnere Sie an die Fluglärmdebatte; wir haben energiepolitische Gemeinsamkeiten und Divergenzen –, nicht sinnvoll. Für ein solches Geschäft braucht es Verhandlungen. Es sind 100 Millionen Franken, die wir jetzt praktisch auf dem Servierblech überbringen und auf deutschem Gebiet investieren würden. Es gäbe auch noch andere Möglichkeiten: Wenn wir in Deutschland tatsächlich intensivieren wollten, wäre uns die Verbindung nach München eigentlich noch viel wichtiger. Es ist so, wie Kollege Janiak gesagt hat: Wir haben dieses Paket geschnürt; bei Fabi hatten wir Begehren seitens der Kantone in der Höhe von etwa 11 Milliarden Franken. Wir haben das zusammengestaucht, und praktisch jede Region hat irgendwo etwas einstecken müssen. Wenn wir dieses Paket jetzt wieder aufschnüren, haben wir ganz viele Leute, die frustriert sind, die ihre Begehren auch durchbringen möchten – ich denke z. B. bezüglich der Nordwestschweiz an das Projekt Wisenberg, das uns auch wichtig war. Wir haben solche Vorhaben dem ganzen Paket geopfert, in der Überzeugung, dass wir hier ein gutes Paket geschnürt haben. Ich muss Ihnen sagen: Ich bin nicht bereit, dieses Paket wieder aufzuschnüren. Ich bin auch deshalb nicht bereit, diese Zusatzinvestition zu unterstützen, weil sie ohne Vernehmlassung, ohne Absicherung jetzt neu hier hineingekommen ist.

Das wird 100 Millionen Franken kosten, wir können das drehen und wenden, wie wir wollen. Man sagt zwar, dass das Geld im HGV-Kredit enthalten sei. Doch wenn es dort nicht gebraucht wird, kommt es in den Fonds für Fabi. Das sind also nicht einfach 100 Millionen Franken, die herumliegen. Ich bitte Sie, am geschnürten Paket festzuhalten. Es wurde uns in der Kommission gesagt, dass dieses Projekt dazu beitrage, diese Städte zu verbinden und den Halbstundentakt umzusetzen. Ich möchte Sie einfach daran erinnern, dass wir in der Gegend, aus der ich stamme, den Halbstundentakt auch noch nicht haben; erst mit Fabi wird das inner-schweizerisch umgesetzt. Ich bitte Sie also, hier dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Imoberdorf René (CE, VS): Nur ganz kurz: Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Kommission die Bedeutung dieses Projektes anerkennt. Das Bundesamt für Verkehr hat dieses Projekt aber weder im Rahmen von HGV noch im Rahmen von Fabi bewertet, und wir hatten im Prinzip keine Grundlagen, um uns zu entscheiden. Das war dann der Grund, weshalb wir ein Postulat formuliert haben. Ich möchte Sie bitten der Mehrheit der Kommission zu folgen und das Postulat 13.3415 anzunehmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Jetzt, wo Artikel 3 Absatz 2 nochmals zur Diskussion steht – es ist ja bereits ein alter Artikel, dieser HGV-Artikel –, möchte ich die Gelegenheit nutzen, Frau Bundesrätin Leuthard die Frage zu stellen, wie es um das erste Projekt auf dieser Liste, das schon längst beschlossen ist, die Linie Zürich–München, steht. Diese Linie hat eine grosse Dynamik, sie entwickelt sich, führt auch durch eine sehr schöne Landschaft, aber eisenbahntechnisch ist sie unterentwickelt. Auf Schweizer Seite sind die Arbeiten eigentlich weitgehend gemacht, vielleicht abgesehen vom kleinen Zwischenstück Goldach–Rorschach. In Deutschland gibt es ein Problem mit der Umsetzung der

Elektrifizierung. Es gab aber offenbar in den letzten Wochen in diesem Dossier doch Bewegung.

Aus Sicht der verkehrspolitischen Entwicklung ist das eine zentrale Sache, es hat ein grosses Potenzial, erst recht seit die wirtschaftliche Entwicklung in Richtung Osten so stark ist. Es ist eine groteske Situation, dass jetzt Busunternehmen auf dieser Strecke die Bahn konkurrenzieren. Der Flugverkehr beginnt eine Rolle zu spielen, obwohl es eine typische Bahnverbindung ist. Deshalb die Frage: Gibt es hier Bewegung, gibt es noch Möglichkeiten, dafür zu sorgen, dass das Projekt doch innert nützlicher Frist umgesetzt wird?

Germann Hannes (V, SH): Ich bitte Sie, sich dem Minderheitsantrag Janiak anzuschliessen und diese Differenz zu bereinigen.

Es wird nicht etwas «wieder aufgeschnürt», Frau Kollegin Egerszegi, der Antrag ist ganz klar eingebettet. Es ist ein Anschluss an das HGV-Netz, und die Mittel werden dann gesprochen, wenn sie fällig sind, also mit überschüssigen Mitteln des HGV-Kredits. Natürlich können Sie sagen, diese Mittel könnten auch irgendwo anders hinfließen. Aber auch ich musste bei den 6,4 Milliarden Franken, die für Fabi zur Diskussion standen, mehrmals leer schlucken. Ich habe mich aber dazu entschieden, in dieser Schweiz solidarisch zu handeln.

Und hier geht es jetzt auch um ein Stück Solidarität. Immerhin sprechen wir bei Basel und Schaffhausen von zwei Kantonshauptorten. Es ist eine Strecke, die ich letzthin einmal gefahren bin. Ich musste mit Schrecken feststellen, dass ich mit dem Generalabonnement 1. Klasse erstklassig auflaufe, weil irgendein Kontrolleur kommt, der einem eine Busse aufbrummt. Sie sehen also, dass diese Frage nicht ganz so gut gelöst ist, wie Sie das hier vielleicht darstellen wollen.

Es ist ein Stundentakt. Der Halbstundentakt muss Bedürfnissen entsprechen, da bin ich mit Ihnen einverstanden. Aber noch wichtiger ist, was wir heute als Alternative haben: Basel–Schaffhausen via Zürich in zwei Stunden. Das ist dann doch etwas viel, und es belastet den Knoten Zürich zusätzlich. Wir haben mit den HGV-Anschlüssen eine gute Sache gemacht. Jetzt geht es eigentlich noch darum, diese Spannen miteinander zu verbinden.

Was passiert im Moment in Schaffhausen, respektive was ist im Kanton Schaffhausen passiert? Wir haben elektrifiziert: Schaffhausen–Singen–Stuttgart ist bereits elektrifiziert, auch mit deutscher Hilfe. Auch die Deutschen haben sich beteiligt und solidarisch gezeigt.

Gegenwärtig investieren die Deutschen 84 Millionen Franken in den Doppelspurausbau im Kanton Schaffhausen – die Deutschen investieren bei uns, weil sie die Strecke betreiben. Wir investieren ebenfalls, und so, meine ich, sei das ein Gemeinschaftswerk, eigentlich ein Leuchtturmprojekt der Schweiz und des Nachbarn.

Ich habe schon etwas Mühe damit, wenn jetzt Schaffhausen und Basel abgestraft werden sollen, damit man noch andere Probleme lösen kann. Ich habe ja nichts dagegen, Frau Egerszegi, wenn man diese 100 Millionen Franken zwar aufnimmt, das Geld dann aber erst spricht, wenn das Fluglärm- oder ein anderes Problem gelöst ist. Man kann das schon einfordern, aber wenn Sie das Projekt schon gar nicht erst aufnehmen, haben Sie auch nichts zu verhandeln.

Wie gesagt, in diesen Handel will ich mich nicht einmischen. Ich verweise Sie einfach gerne darauf, dass die Strecke Basel–Waldshut–Schaffhausen–Konstanz genau vor 150 Jahren eröffnet worden ist. Sie wurde vom Grossherzogtum Baden auf eigene Kosten erstellt. Als Grenzkantone profitierten namentlich Basel und Schaffhausen also während ein- einhalb Jahrhunderten von dieser Bahnstrecke. Man kann nun wirklich nicht sagen, es gehe hier nicht auch um Gegenrecht.

Jetzt haben wir die Strecke Schaffhausen–Thayngen–Singen elektrifiziert. Auch das Teilstück von Schaffhausen bis an die Grenze nach Trasadingen oder Erzingen – wie auch immer Sie wollen – haben wir elektrifiziert, und von Basel her kommen wir auch. Es ist also ein schlechter Scherz,

wenn man sagt, die Lücke dazwischen solle weiterhin eine Diesellücke bleiben. Das kann doch nicht Ihr Ernst sein. Wir hätten mit der Elektrifizierung die Möglichkeit, dass sich 2016 auch die SBB am Wettbewerb beteiligen kann, und das wäre eben ganz wichtig.

Es ginge also darum, dass wir von Baden-Württemberg die hälftige Beteiligung einfordern und dass auch wir unseren Teil dazu beitragen würden. Ich verweise darauf, dass die deutsche Beteiligung gut ist; die funktioniert. Aber ohne Signale werden die Mittel natürlich überall zurückgestellt. Wir haben das positive Signal erhalten: die Reaktion auf den Entscheid im Nationalrat war positiv.

Wenn man die Mittel bereitstellt bzw. die Absicht bekundet, kann man nachher im Zeitplan immer noch darüber entscheiden. Übrigens sind exterritoriale Investitionen nicht etwas so Aussergewöhnliches. Es gibt viele Beispiele dafür. Wir investieren auch in Frankreich, wir investieren in Deutschland, wir investieren in Österreich und, wie ich meine, auch in Oberitalien. Das ist gut so, wenn es unseren Interessen entspricht. Eine leistungsfähige, zeitgemässe West-Ost-Verbindung in unserem Land ist dringend nötig.

Ich bitte Sie, die Achse Basel–Schaffhausen–Konstanz–St. Gallen weiter aufzuwerten, diese Lücke zu schliessen und unsere Regionen zu verbinden.

Minder Thomas (V, SH): Es gibt gewichtige Argumente, in diesem Punkt dem Nationalrat und somit der Minderheit Janiak zu folgen. Der grenzüberschreitende Verkehr hat in diesem Abschnitt in den letzten Jahren massiv zugenommen. Dieses Projekt hilft, die vielbenützte Strecke Basel–Schaffhausen, welche an ihre Kapazitätsgrenze stösst, auszubauen und zu modernisieren. Die Region will das, und auch Deutschland will das.

Zwischen Basel und Schaffhausen sind viele Pendler und Grenzgänger unterwegs. Die Deutsche Bahn finanziert gegenwärtig mit 84 Millionen Franken den Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Erzingen–Beringen. Der Hauptnutzen dieser Investition für die Doppelspur kommt dem Kanton Schaffhausen zugute, das stimmt. Die Strecke dient der Schweizer Wirtschaft und entlastet insbesondere die Strassen und die zugehörigen Grenzübergänge. Zwei Kantonshauptstädte werden sinnvoll verbunden, Sie haben es gehört. Die Ostschweiz wird mit der Nordostschweiz verbunden. Mit der Elektrifizierung dieses letzten Teilabschnittes bringt die Hochrheinbahn die Agglomeration Basel näher an Singen und Stuttgart heran und die Ostschweiz via TGV näher an Paris.

Bereits 1989 wurde, ebenfalls gemeinsam, die Strecke Schaffhausen–Singen elektrifiziert. Der Abschnitt Basel Badischer Bahnhof–Erzingen ist somit eine Elektrifizierungslücke in einem ringsum elektrifizierten Bahnnetz. Wer vernetzt denkt – und das muss man im Bereich des öffentlichen Verkehrs –, muss dieser Lückenschliessung zustimmen.

Diese Bahnlinie ist die letzte Strecke, auf welcher die Lokomotive mit Diesel betrieben wird. Sie verursacht auch den entsprechenden Lärm und Gestank. Ich bin persönlich an dieser Linie aufgewachsen, ein paar Meter von ihr entfernt. Jeden Morgen haben mich die lauten Diesellokomotiven aus dem Schlaf gerissen. Böse Zungen sticheln sogar, es sei gottlob keine Strecke mit einer Dampflokomotive mehr.

Man muss diese nun elektrifizieren. Sie haben es gehört, die Kosten von 200 Millionen Franken werden von der Schweiz und Baden-Württemberg hälftig getragen. Die Elektrifizierung öffnet den SBB auf dieser Strecke den Markt und sichert der Schweiz bei finanzieller Beteiligung die Mitsprache beim Fahrplan, beim Tarifangebot sowie die volle Anerkennung des General- und des Halbtaxabonnements.

Die Betriebskonzession der Deutschen Bahn läuft auf dieser Strecke 2016 aus; sie muss neu vergeben werden. Die SBB haben eine grosse Chance, da mit zu offerieren, Sie haben es von meinem Vorredner gehört.

Die Finanzierungsbeteiligung beim Ausbau von Bahnstrecken im Bereich des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs ist in erster Linie ein Grundsatzentscheid. Die Schweiz, im Herzen von Europa, teilt und verbindet ihr

Bahnnetz in allen Landesteilen mit demjenigen ihrer Nachbarn – in der Nordostschweiz ist das nicht anders als in der Romandie. Bekanntlich und gottlob hören die Bahnverbindungen an der Grenze nicht auf. Gerade die Ständesvertreter der Grenzkantone, und davon haben wir in diesem Saal einige, sollten für solche Anliegen ein offenes Ohr haben. Ob die Idee aus dem Ausland oder aus der Schweiz kommt, ist nebensächlich; es profitieren beide davon.

Gerade vor 150 Jahren baute das Grossherzogtum Baden die Hochrheinbahn Basel–Konstanz auf eigene Kosten. Die Grenzkantone Basel, Aargau und Schaffhausen profitieren allesamt, auch Ihr Kanton, Kollegin Egerszegi. Wenn nun die Kosten wie bei diesem Projekt zwischen der Schweiz und dem Ausland hälftig geteilt werden, so ist das doch ein guter, partnerschaftlicher Lösungsansatz. Wir haben grosses Interesse, gerade mit unseren Nachbarn einvernehmliche Lösungen anzustreben. Das ist hier der Fall. Auch Baden-Württemberg will die Elektrifizierung auf diesem Teilabschnitt. Investitionen in den öffentlichen Verkehr im grenznahen Bereich machen genauso Sinn wie Investitionen im Ausland. Diesel durch Strom zu ersetzen macht aus ökologischen Überlegungen noch mehr Sinn.

Ich möchte Sie nochmals daran erinnern, dass der Nationalrat dem Ausbau auf diesem Abschnitt zugestimmt hat. Ich bitte Sie, diesem Budgetposten und damit der Minderheit Janiak zuzustimmen, dies umso mehr – Sie haben es gehört –, als die Hochreinstrecke ausgerechnet heute ihren 150. Geburtstag feiert.

Bieri Peter (CE, ZG): Im Ständerat haben wir damals die Linie vorgelegt, der auch im Nationalrat mehr oder weniger so gefolgt wurde. Es geht um ein Paket von 6,4 Milliarden Franken. Wenn ich mich an die Debatten der KVF zurückerinnere, dann wird mir deutlich, dass wir dort versucht haben, für alle Landesteile gute Lösungen zu finden, auch wenn nicht allen Wünschen Folge geleistet werden konnte.

Nehmen wir einmal die Zentralschweiz. Den Axentunnel können wir jetzt nicht realisieren. Den Zimmerbergtunnel, der schon mit den Neat-Projekten und der FinöV-Vorlage beschlossen wurde, haben wir zurückgenommen. Auch auf den Wisenbergtunnel mussten wir verzichten, weil im Moment das Geld nicht ausreicht. Viele Regionen mussten zur Kenntnis nehmen, dass gewisse Projekte im Moment aus finanziellen Gründen nicht realisierbar sind.

Jetzt reden wir über die beiden Regionen Basel und Schaffhausen. Ich möchte daran erinnern: Wir haben beim HGV-Beschluss 130 Millionen Franken für die Strecke Bülach–Schaffhausen gesprochen. Es kann also keine Rede davon sein, dass der Kanton Schaffhausen vernachlässigt wurde. Oder nehmen wir die Region Basel. In der Region Basel sprechen wir für den Knoten Basel 390 Millionen Franken, für die Entflechtung von Pratteln 400 Millionen Franken. Da kann doch keiner behaupten, wir würden die Region Basel vernachlässigen. Im Gegenteil, die Region Basel wird mit diesem Projekt in erheblichem Masse gefördert, und die Bahnverbindungen werden dort verbessert. Wenn es Regionen gibt, die nun wirklich von diesem Vorhaben profitieren, dann sind es zum einen die Westschweiz und zum andern die Region Basel in der Deutschschweiz.

Ich möchte bitten, auch etwas die Verhältnisse zu wahren, wenn wir hier notabene Prioritäten, aber auch Posterioritäten setzen müssen. Mir ist vonseiten der Verwaltung gesagt worden, das Projekt Schaffhausen–Basel sei kein Agglomerationsprojekt. Also kann es nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Es sei aber auch kein eigentliches HGV-Projekt, denn HGV-Anschlüsse seien ja Anschlüsse ans Hochgeschwindigkeitsnetz, mit dem Ziel, dass wir damit die europäischen Zentren schnell erreichen. Auch das ist es nicht. Also muss, wenn wir hier Verbesserungen machen wollen, eine fundierte Lösung gefunden werden. Ich glaube, mit unserem Postulat ermöglichen wir auch, dass wir diese Thematik studieren und entsprechende Lösungen vorbereiten.

Man muss nicht unbedingt elektrifizieren. Es gibt ja auch die Möglichkeit, auf technische Art Verbesserungen mit Diesel-

antrieb oder mit Antrieben von Diesel und Elektrizität zu realisieren. Letztlich muss erwähnt werden, dass ein solches Projekt mit einem Staatsvertrag gefestigt werden muss. Wir können hier nicht einfach 100 Millionen Franken sprechen. Da werden sich die Deutschen wahrscheinlich ins Fäustchen lachen und die Hände in die Taschen stecken, wenn wir ohne irgendwelche Gegengeschäfte, ohne irgendwelche Vereinbarungen darüber, wie die Sache aufgeteilt wird, einfach mal 100 Millionen Franken sprechen.

Aus all diesen Überlegungen heraus muss ich sagen: Bleiben wir bei unserer Lösung. Ich denke, alle Regionen haben etwas erhalten. Wir mussten aber auch gewisse Opfer bringen. Gerade diese beiden hier betroffenen Regionen können mit Fabi für sich in Anspruch nehmen, dass sie etwas erhalten.

Fetz Anita (S, BS): Kollege Bieri, es geht nicht um die Fragen, was sich mit Fabi alles nicht finanzieren lässt und wer schon was bekommen hat. Es geht eigentlich nur darum, dass der Nationalrat ein kleines Projekt mit sehr grosser Hebelwirkung für die gesamte Ostschweiz und auch den ganzen Raum Zürich mit grosser Mehrheit aufgenommen hat, ohne dass die Fabi-Finzen damit belastet werden.

Zur Aussage, mit Diesel ginge das Ganze auch weiter: Entschuldigen Sie, aber im 21. Jahrhundert, wo wir vor allem Umweltauflagen priorisieren müssen, ist das wohl keine kluge technische Strategie. Unter dem Strich profitiert die Mehrheit der Schweiz von diesem kleinen Projekt, das eben eine grosse Hebelwirkung hat, das ist das Interessante daran. Die Schweiz profitiert wesentlich mehr als Deutschland. In Deutschland interessiert das Projekt nur die kleine Region im Süden. Kein Mensch in Berlin interessiert sich für dieses Projekt, dazu ist es viel zu klein. Bei uns hat es aber eine grosse Hebelwirkung. Das ist der Grund, warum der Nationalrat hier grossmehrheitlich zugestimmt hat, und ich meine, wir könnten hier auch so vorgehen.

Germann Hannes (V, SH): Ich melde mich zu Wort, weil es jetzt doch noch um die finanziellen Details geht und weil das Argument auch im Nationalrat immer wieder aufgebracht worden ist, die Hoahrheinbahn grabe anderen Fabi-Projekten das Wasser ab. Diese Aussage ist falsch. Die Fabi-Projekte werden im Gesetz einzeln aufgeführt, und der dafür zur Verfügung stehende Betrag von 6,4 Milliarden Franken auch. Wo soll dieses Projekt also Wasser abgraben? Die Finanzierung erfolgt über eine Änderung im HGV-Netz, das geschieht jetzt im Rahmen dieser Vorlage. Im Rahmen der Fabi-Vorlage kann das HGV-Anschluss-Gesetz revidiert werden. Als Fortsetzung der Ostschweizer Spange und als Tangentialverbindung kann die Hoahrheinbahn als Strecke von nationalem Interesse darin aufgenommen werden. Die Finanzierung über das HGV-Anschluss-Gesetz kann aus Restmitteln bestritten werden, die sonst verfallen respektive die dem neuen Bahninfrastrukturfonds zugeführt werden. Herr Bieri kennt den Mechanismus besser als ich – Sie sind ja der Spezialist.

In der ersten Phase des HGV-Ausbaus wurde ein Verpflichtungskredit von 1,09 Milliarden Franken bewilligt, also knapp 1,1 Milliarden, obwohl in der FinöV-Abstimmungsvorlage 1,2 Milliarden Franken dafür versprochen waren. Voraussichtlich werden die HGV-Massnahmen nun rund 100 Millionen Franken günstiger abschliessen. Die Finanzierung wäre also rasch noch im Verlauf des Jahres 2013 gesichert, der Baubeginn wäre 2015 oder 2016 vor Ablauf der Konzession möglich. Dieses Zeitfenster ist matchentscheidend. Die Restmittel aus dem FinöV-Fonds können ohne Gesetzesänderung nicht für andere bewilligte HGV-Projekte verwendet werden.

Die Integration der Hoahrheinbahn ins HGV-Netz schadet also anderen Fabi-Projekten nicht. Ich wollte das noch einmal klarstellen. Es ist ein strategischer Entscheid, ob wir das Grenzgebiet aufwerten wollen, ob wir die HGV-Anschlüsse vernetzen wollen.

Theiler Georges (RL, LU): Wenn die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen–Basel ein strategisches Projekt sein soll und ich es mit anderen Projekten vergleiche, muss ich einfach sagen: Da werden die Relationen nicht mehr gewahrt. Zu sagen, es sei ein Hochgeschwindigkeitsanschluss, ist verkehrstechnisch gesehen nun wirklich nicht haltbar. Als wir damals die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse diskutierten, wäre das Projekt nie aufgenommen worden. Ich gebe zu, dass dort ein paar Elemente hineingekommen sind, für die ich nicht gestimmt habe – das lassen wir jetzt sein –, aber nun ist das Paket geschnürt. Wir können doch jetzt mehrere Jahre später nicht einfach wieder neue Projekte hineinbasteln, die schon von der Definition her gar nicht hineingehören.

Von den Befürwortern hier im Saal habe ich kein einziges Wort dazu gehört, ob auf dieser Strecke überhaupt ein Ausbaubedarf besteht. Ich möchte zum Beispiel etwas zu den Frequenzen hören. Wir beginnen hier jetzt damit, eine Kommissionsdiskussion zu führen. Das ist logisch, denn das Projekt lag uns in der Kommission ja nicht mit den Details vor. Das zeigt ja schon, dass dieses Projekt wirklich nicht reif ist, um in das Paket aufgenommen zu werden.

Ich habe mich aber nicht deswegen zu Wort gemeldet, sondern wegen der Behauptung von Frau Fetz und von Herrn Germann. Sie sagen, dieses Projekt würde die anderen Projekte überhaupt nicht tangieren, es sei finanztechnisch gesehen problemlos finanzierbar, Fabi habe ja die gesamten Projekte aufgeführt. Das stimmt natürlich überhaupt nicht. Mit dem neuen Gesetz gehen die Mittel für die ganze Geschichte in einen Gesamtpot hinein. Die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse sind da auch dabei. Sie können doch nicht sagen, wenn wir dort neue Projekte hineinpflanzen, würden andere Projekte nicht beeinträchtigt. Selbstverständlich geht es zulasten aller anderen Projekte, die wir hier in einem gemeinsamen Kompromiss beschlossen haben. Es ist einfach so.

Herr Janiak, Sie sind ja in der Kommission, Sie hätten diese Idee eigentlich schon dort einbringen können, dann hätten wir die Verwaltung vielleicht damit beauftragen können, uns wirklich fundierte Unterlagen zu liefern. Das haben Sie aber nicht gemacht. Sie dürfen sich nicht darüber wundern, dass Sie hier leichten Gegenwind spüren, wenn Sie mit etwas Neuem kommen, nachdem der Kompromiss bereits geschlossen ist.

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Je vous remercie non seulement pour les débats qui portent sur ce tronçon entre Schaffhouse et Bâle, mais aussi d'avoir toujours à l'esprit une vision globale sur le projet FAIF.

Deux remarques avant que Madame la conseillère fédérale Leuthard s'exprime et que nous statuions sur cette proposition: quand j'entends quelques collègues, qui ont raconté l'historique de cette ligne et l'importance de ce tronçon, dire qu'il fallait investir encore 100 millions de francs de plus par rapport au crédit des 6,4 milliards de francs, je me permets quand même de m'interroger: comment se fait-il que lors du premier débat et des discussions en commission personne n'ait formulé cette proposition?

Deuxième remarque: si vous adoptez la proposition de la minorité, quel signal allez-vous donner aux régions et aux cantons auxquels nous avons refusé des projets?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Schon die Diskussion zu dieser Strecke zeigt, dass hier wahrscheinlich kein sehr kluges Verfahren gewählt wurde. Tatsächlich waren die betreffenden Kantonsregierungen im Januar dieses Jahres zum ersten Mal mit dieser Idee bei mir. Alle anderen Projekte der Kantone wurden vorgeprüft, sie gingen auch durch das Assessment. Sie haben eine Geschichte, sie haben eine reiche Überprüfung der Verkehrskapazitäten, aller Details, sie haben einen Fahrplan, eine Linienführung usw. Das ist hier nicht der Fall.

Es ist ein Projekt, das jetzt herumgeistert. Wir stellen uns dem nicht grundsätzlich entgegen. Aber angesichts dessen, dass hier eben noch gar keine Evaluation stattgefunden hat,

wäre es tatsächlich nicht fair gegenüber allen anderen Kantonen, die ihre Projekte auf Herz und Nieren haben prüfen lassen und bei denen man diese Diskussion geführt hat. Im Rahmen Ihrer Entscheide haben Sie ja auch beschlossen, welche Projekte man in der ersten Phase zusätzlich berücksichtigt. Das muss ich wirklich sagen. Der Kanton Basel-Stadt hat die Elektrifizierung im Agglomerationsprogramm angemeldet. Dieser Teil ist in Prüfung. Alles andere ist für uns nicht reif.

Zum Argument Hochgeschwindigkeitsverkehr: Ich war damals selber noch im Nationalrat und habe die Diskussion dort mitbekommen. Es gab drei Lager. Bundesrat, SBB und die finanziell Soliden haben 670 Millionen Franken beantragt. Dann gab es Anträge, die bis 1,35 Milliarden Franken gingen. Das Parlament hat sich dann auf 1,1 Milliarden Franken geeinigt, indem es gewisse Regionen halt auch noch beglückt hat. Ja, das ist ein typischer Kompromiss, in der Verkehrspolitik ist das nichts Neues. Damals hat man alle Projekte festgelegt und den Verpflichtungskredit gesprochen. Sie würden hier das Paket von damals einfach um etwas ergänzen, das bei den Hochgeschwindigkeitslinien wirklich nicht hineinpasst. Das wäre auch wieder unfair mit Blick auf den damaligen Entscheid und den Entscheidungsprozess.

Wenn gesagt wird, es gäbe dort jetzt Reserven: Gemäss Stand vom 31. Dezember 2012 – wir machen jedes Jahr eine Evaluation der mutmasslichen Kosten – haben wir in diesem HGV-A-Verpflichtungskredit eine Reserve von 59 Millionen Franken. Ob es dann 2020 auch noch 59 Millionen Franken sind, kann ich Ihnen nicht sagen. Die Erfahrung lehrt einen, dass in den Bauprojekten eher Kostenüberschreitungen als -einsparungen die Regel sind. Es wäre schön, wenn wir am Schluss eine Reserve hätten. Aber sicher sind es nicht 100 Millionen Franken, das steht heute meines Erachtens schon zweifelsfrei fest.

Man kann daher nicht sagen, dass das Geld sowieso da ist. Es ist so, wie die Herren Ständeräte Bieri und Theiler zu Recht gesagt haben, dass wir dann natürlich die HGV-Mittel in den Bahninfrastrukturfonds überführen. Selbstverständlich, Herr Ständerat Germann und Frau Ständerätin Fetz, ist das eine Verdrängung. Dieses Geld fehlt dann im Bahninfrastrukturfonds, das heisst, wir haben es nicht für andere Projekte zur Verfügung. Ich habe noch keine Wundertüte gesehen, die auch bei einer Verlagerung der Kredite gleich gross bleibt. 50 Millionen Franken Reserve bleiben 50 Millionen; es sind nicht irgendwo 100 Millionen, weil Schaffhausen und Basel sagen, das seien 100 Millionen. Das hat daher zahlenmässig nicht Platz, weder im HGV-Kredit noch bei den 6,4 Milliarden Franken, die Sie jetzt für den ersten Ausbauschritt sprechen.

Zum Argument Territorialitätsprinzip: Diese Diskussion erstaunt mich etwas, aber wir werden sie vielleicht dann auch nochmals führen. Wir haben das Territorialitätsprinzip. Die Schweiz ist für die Projekte auf ihrem Gebiet zuständig. Jeder Staat akzeptiert das Prinzip dieser Zuständigkeit grundsätzlich. Es gäbe noch viele Projekte in Deutschland, die uns irgendwo auch helfen würden. Die Rheintalbahn wäre für mich ziemlich interessant, damit wir endlich diese Zulaufstrecke hätten. Wenn wir dort 100 Millionen Franken investieren würden, dann würde es vielleicht schneller gehen. Wir können jetzt schon die Philosophie ändern und sagen, dass wir überall, wo wir Interessen haben, Geld ins Ausland geben. Diese Strecke ist ja komplett auf deutschem Gebiet. Wir haben Mitfinanzierungen, Vorfinanzierungen oder Darlehenslösungen, z. B. in der Verlagerungspolitik, dort unterstützen wir Terminals, um die Verlagerungspolitik umzusetzen. Das ist dann immer breit politisch abgestützt, und in der Regel sind es auch dort Darlehen. Beim 4-Meter-Korridor wird es dann um ein solches Darlehen an Italien gehen; aber auch dort liegt ein Teil der Luino-Strecke in der Schweiz, und die Fortführung liegt in Italien. Wir haben mit Italien diesbezüglich ein Memorandum of Understanding, eine vertragliche Grundlage, die das dann sichert. Das Gleiche gilt auch für die Neat-Zufahrtsstrecken. Bei der Ceva in der Region Genf haben wir gesagt: Okay, das ist ein S-Bahn-System;

wenn es bis Annemasse weitergeführt werden kann, wenn es die ganze Region erfasst, dann ist das gut. Das entlastet auch die Strasse; es gibt dort nämlich viele Grenzgänger. Wenn wir dort eine gemeinsam geplante Verkehrspolitik machen können, tun wir das.

Im HGV-Bereich haben wir auch mit unseren Nachbarn verhandelt; wir haben etwa die Beteiligungen an TGV-Rhin-Rhône vertraglich abgestützt. Es gibt immer eine vertragliche Grundlage. Wir haben nicht gefragt, ob wir uns dort beteiligen könnten. Es ist für mich schon ziemlich logisch, dass der deutsche Bundesverkehrsminister auf mich zukommt und sagt: Wir haben hier eine wichtige Linie – könnte die Schweiz eine Beteiligung prüfen? Ich habe bis heute noch keine solche Anfrage von Herrn Bundesverkehrsminister Ramsauer erhalten.

Ich war im Februar, glaube ich, in Berlin. Ich habe dort den Chef der Deutschen Bahn getroffen. Weil ich von den Kantonen gewusst habe, dass die Deutsche Bahn baut – sie baut, und nicht Bayern oder Baden-Württemberg –, habe ich gefragt: Wie ist das bei Ihnen geplant? Seine Antwort lautete, diese Strecke habe für ihn keine Priorität. Entschuldigung, ich muss schon auch mit Fakten arbeiten und nicht mit dem, was für uns wünschbar wäre. Das sind Gebiete in Deutschland, und hier erwarte ich schon einen ganz klaren, staatspolitisch korrekten Weg. Wir haben immer signalisiert, dass wir das dann selbstverständlich prüfen und Verhandlungen führen würden, wenn Deutschland auf uns zukäme. Das ist auch im Postulat enthalten; es ist deshalb für uns akzeptabel.

Herr Ständerat Minder, Sie haben gesagt, wir hätten ein Kapazitätsproblem. Das stimmt also wirklich nicht! Wir haben kein Kapazitätsproblem. Wenn es eines gäbe, könnte man sofort den Halbstundtakt einführen, denn es gibt dort ja ein Doppelgleise. Das wäre völlig unproblematisch. Das einzige Störende ist der Antrieb durch Diesel statt der Elektrifizierung, also der Lärm und der Zeitverlust. Da bin ich mit Ihnen einig, aber es gibt dort im Moment kein Kapazitätsproblem.

Ich bin überzeugt, dass es von Nutzen wäre, wenn man im Verlauf der Zeit auch zwischen Basel und Schaffhausen eine Beschleunigung hinkriegen würde. Aber die Strecke liegt auf deutschem Gebiet. Ich bin überzeugt, dass es jetzt zuerst Verhandlungen respektive ein Signal des deutschen Bundesverkehrsministeriums braucht, das eine Beschleunigung unterstützt.

Zur Frage von Herrn Rechsteiner: Im HGV-Anschluss-Gesetz wurden als Unterstützung der wichtigen Linie Zürich-München ja seinerzeit auch Auslagen für die Linie Lindau-Geltendorf aufgenommen. Dafür haben wir Mittel eingestellt, aber auch das ist in Verzögerung. Auch dort ist eine Elektrifizierung vorgesehen, die unter anderem zur Beschleunigung beitragen würde. Das Bundesverkehrsministerium hat da in Rücksprache mit der Deutschen Bahn angekündigt, dass es Kostensteigerungen und zeitliche Verzögerungen gäbe. Man ist auf deutscher Seite also nicht im Plan. Das hat mich masslos geärgert. Ich habe interveniert und gesagt, das Vorhaben sei für die Verbindung Zürich-München und für die ganze Ostschweiz von strategischer Bedeutung, auch mit Blick auf die Wirtschaftsentwicklung, die dort stattfindet; es seien Tausende von Personen daran interessiert.

Ich kann es Ihnen offenlegen: Der Bayerische Ministerpräsident – ich habe ihn natürlich mit Informationen bedient, wir ziehen da am selben Strang – hat seinerseits interveniert. Am 4. Juni habe ich eine Antwort von ihm erhalten. Er schreibt, er werde sich dafür einsetzen, dass die Planungen auf den Fahrplanwechsel 2019 ausgerichtet würden. Auch das würde eine Verzögerung bedeuten, aber offenbar setzt man sich in Deutschland im Moment dafür ein. Er sagt, der Bundesverkehrsminister hätte gesagt, er könne das fehlende Geld allenfalls auftreiben. Ich habe das nicht schriftlich von Berlin, ich habe diese Zusage von Bayern. Ich kann also auch das nur mit Vorbehalt bekunden.

Aber wenn ich wirklich HGV-Gelder als Reserve hätte, dann wäre es für mich klar, wo ich sie von der strategischen Bedeutung her investieren müsste. Deshalb glaube ich auch

hier, Deutschland sollte die Verpflichtungen einhalten, sollte die Planungen vertragskonform umsetzen. Die Verbindung Basel–Schaffhausen ist sicher nicht unwichtig, aber im Moment, in dieser Phase 1 der Ausbauten, einfach nicht prioritär, nicht reif. Wir haben auch keine Bedingungen, dass dann zum Beispiel das Generalabonnement anwendbar wäre; das müsste man alles aushandeln. Deshalb sage ich, dass wir im Sinne der Interessen der betroffenen Kantone bei diesem Thema dranbleiben. Wir erwarten aber klar zuerst von Deutschland, dass es dieses Projekt in die Planung hineinnimmt, finanziert und dann fragt, ob die Schweiz bereit sei, sich hier zu beteiligen. Sie werden dann, auch bei der Beantwortung des Postulates, die Gelegenheit haben, darauf zurückzukommen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 32 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

Anhang Art. 11 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Annexe art. 11 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: En acceptant le nouvel article 196 chiffre 3 alinéa 2 de la Constitution (projet 2), nous avons implicitement accepté cette modification. C'est une question de clarification.

Angenommen – Adopté

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 1 Abs. 2 Bst. g, jbis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1 al. 2 let. g, jbis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: J'interviens sur l'article 1 alinéa 2 lettre g. Par 173 voix contre 13, le Conseil national a retenu la liaison Bellinzona–Tenero au lieu de Contone–Tenero, étant donné qu'il y aura probablement une petite partie des travaux à réaliser entre Contone et Bellinzona. Cela nous a bien sûr été confirmé par l'Office fédéral des transports.

J'aimerais aussi indiquer que le montant du projet ne change toujours pas, selon les informations de l'office fédéral concerné.

Ainsi, la commission unanime vous invite à vous rallier à la décision du Conseil national.

J'interviens sur l'article 1 alinéa 2 lettre jbis, dans le cadre des études de projets pour l'extension de capacité. Le Conseil national, par 173 voix contre 13, a décidé d'ajouter Stadelhofen. Cet ajout a pour but de préciser que dans le tronçon Zurich–Winterthour, il ne s'agit pas exclusivement d'étudier le tunnel du Brütten, mais également la gare de Zurich–Stadelhofen. Selon l'Office fédéral des transports, cela ne devrait pas engendrer de coûts supplémentaires. Je me permets aussi de rappeler que cela concerne l'étude de projet.

Notre commission vous invite, par 12 voix sans opposition et 1 abstention, à soutenir la version du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Hêche Claude (S, JU), pour la commission: Le Conseil national, par 142 voix contre 36, propose de compléter l'article 3 avec les alinéas 2 et 3. En effet, il a été jugé utile de clarifier le moment de la publication et de l'entrée en vigueur du projet 4. Vu que cet arrêté se base sur l'arrêté 3, il est implicitement logique que cela se fasse en même temps. La commission a pris sa décision à l'unanimité. Elle vous invite à adopter la version du Conseil national, qui apporte des précisions utiles.

Angenommen – Adopté

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 2a

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Janiak)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 2a

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Janiak)

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident (Lombardi Filippo, Präsident): Über diese Bestimmung ist bei den Artikeln 3 und 8 der Vorlage 3 entschieden worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**

**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)
 Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)
 Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)
 Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)
 Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
 Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
 Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
 Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)
 Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
 Text des Erlasses 1 (BBI 2013 4721)
 Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 4187)
 Text des Erlasses 3 (BBI 2013 4725)
 Texte de l'acte législatif 3 (FF 2013 4191)

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)
2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 196 ch. 3 al. 2*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Ziff. 3 Art. 49 Abs. 2; Art. 57 Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 art. 49 al. 2; art. 57 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4a Art. 3 Abs. 2 Bst. i; Art. 8 Bst. c

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas)

Festhalten

Ch. 4a art. 3 al. 2 let. i; art. 8 let. c

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas)

Maintenir

Hurter Thomas (V, SH): Ich begründe hier gerne noch einmal meinen Minderheitsantrag.

Worum geht es eigentlich bei diesem Minderheitsantrag? Es geht um die sogenannte Elektrifizierung der Hochrhein-strecke; es geht darum, dass 2016 eine neue Konzession vergeben wird; es geht darum, dass die SBB ein Interesse daran und übrigens auch ein Angebot dafür eingereicht haben; es geht darum, dass die SBB ihre Grenzgürtelstrategie, die ihnen der Bundesrat aufgezwungen hat, auch durchführen können; es geht aber auch um die Verbindung von zwei Kantonshauptorten, um eine Verkürzung von einer Stunde; es geht darum, die Ostschweiz an den TGV und die Westschweiz an den ICE anzubinden; es geht um eine Verkehrs-entlastung – Bahn und Strasse – in der Region Zürich; es geht um einen Restkredit innerhalb des HGV-Anschluss-Konzepts und eine hälftige Finanzierung. Ich möchte hier anfügen, dass auch der Bund ein Interesse an dieser Strecke hat. Der Chef des BAV hat am 22. und 23. September 2011 sein Interesse an dieser Strecke bekundet. Auch die Idee der Mitfinanzierung ist innerhalb des BAV entstanden.

Erlauben Sie mir, ein paar Behauptungen zu korrigieren: Fabi wurde nicht durch diesen Minderheitsantrag aufgeschnürt. Fabi wurde durch den Ständerat aufgeschnürt, nämlich von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken erhöht. Plötzlich kommt im Ständerat eine neue Idee mit Hybridfahrzeugen auf, interessanterweise vom Präsidenten der Litra. Sie wissen alle, wir haben ein elektrifiziertes Bahnnetz. Die SBB können jetzt wirklich keine Hybridfahrzeuge brauchen, das ist völlig klar.

Es wurde auch gesagt, das Projekt sei noch nicht so weit. Wir haben bei diesem Projekt ein Vorprojekt, und wir haben ein Fahrplankonzept – dies im Gegensatz zu anderen Projekten innerhalb von Fabi wie zum Beispiel dem Projekt St. Galler Rheintal.

Erlauben Sie mir zwei, drei staatspolitische Aussagen: Frau Bundesrätin Doris Leuthard hat letzte Woche diese Bahn als «Regionalbähnli» bezeichnet. Wahrscheinlich wollte sie damit ein bisschen die Unwichtigkeit dieser Bahn betonen, erreicht hat sie aber die Ausgrenzung eines Grenzkantons. Ich erläutere Ihnen gerne die Situation unseres Grenzkantons: Schaffhausen hat 80 Prozent seiner Grenze mit Deutschland, nicht mit der Schweiz. Schaffhausen hat mehr deutsche Bahnkilometer und Bahnhöfe als schweizerische.

Schaffhausen ist verkehrstechnisch über zwei Nadelöhre an die Schweiz gebunden: Eglisau und Winterthur. Ich gehe davon aus, dass Sie die Verkehrssituation dort bestens kennen.

Vergessen Sie auch nicht, dass diese Bahn vor 150 Jahren zufälligerweise auf deutschem Boden gebaut worden ist. Man hätte sie genauso gut auf Schweizer Boden bauen können. Das hat man aber nicht gemacht – aus topografischen Gründen einerseits, und andererseits waren die Deutschen einfach schneller. Die Deutschen haben in den letzten 150 Jahren auch die Finanzierung selber übernommen, und aktuell investiert Deutschland in der Schweiz 84 Millionen Franken in die Bahn. Ich glaube, das Zeichen ist klar.

Erstaunlicherweise wird diese Bahn dann als Pfand für den Flughafenstaatsvertrag genommen. Ich sage erstaunlicherweise, denn plötzlich wird das «Regionalbähnli» doch wieder wichtig. Die Nordschweiz braucht diese Bahn, nicht Deutschland.

Vergessen Sie nicht – und jetzt komme ich zum Schluss –: Schaffhausen – zumindest die Schaffhauser Vertreter – hat sich bei Fabi sehr solidarisch gezeigt. Wir haben auch erlaubt, dass der Brüttener Tunnel und der Bahnhof Stadelhofen aufgenommen wurden, wir haben auch eine Strecke im Tessin unterstützt usw. Ich möchte diese Strecken nicht gegeneinander ausspielen, notabene sind dies alles auch Projekte im Umfang von mehreren Hundert Millionen Franken. Jetzt wird unser Grenzkanton zum Spielball für das UVEK, und das darf es nicht sein. Wir sind ein Erfolgsmodell mit 26 vor allem solidarischen Kantonen, und da ist diese Hochrheinbahn doch mehr als prüfenswert. Deshalb hatte ich Freude, dass ein Postulat, das ich eingereicht hatte, zumindest in der Kommission mit 18 zu 1 Stimmen unterstützt wurde.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Fabi ist im Endspurt, wir sind kurz vor dem Ziel. Der Ständerat ist uns bezüglich der zukünftigen Mitfinanzierung durch die Kantone gefolgt. Die Mitfinanzierung durch die Kantone soll nicht über die Publikumsanlagen erfolgen, sondern, wie von uns im Nationalrat verabschiedet und vom BAV auch bereits in der Vernehmlassung vorgeschlagen, über einen Pauschalbetrag mit einem Beteiligungsschlüssel gemäss den Leistungen des bestellten Regionalverkehrs. Dieser Schlüssel stellt eine einfache und ohne grosse Administration umzusetzende Lösung dar. Jeder Kanton zahlt entsprechend den Regionalverkehrsleistungen, die er bestellt.

Damit weder Zentrumskantone noch Landkantone benachteiligt werden, hat das BAV einen Verteilschlüssel auszuhandeln, der sowohl dem Angebot wie der Nachfrage Rechnung trägt. Dieser Verteilschlüssel hat vier wesentliche Vorteile: Der Beitrag der Kantone an die Infrastrukturfinanzierung ist daran geknüpft, wie viel Regionalverkehr der Kanton bestellt, das ist verursachergerecht. Der Beitrag ist konstant, das erhöht die Planungssicherheit für die Kantone und den Bund. Der Verteilschlüssel ist einfach, die Umsetzung benötigt weder einen ausführlichen Gesetzesartikel noch Umsetzungsvereinbarungen für jeden Bahnhof und jede Station. Der Verteilschlüssel lässt einen Ausgleich zwischen Stadt- und Landkantonen zu. Es können sowohl das Angebot an Kilometern wie auch die Nachfrage nach Personenkilometern berücksichtigt werden. Notabene ändert am zusätzlichen Beitrag der Kantone von 200 Millionen Franken nichts; er bleibt konstant, wie wir und auch der Ständerat ihn schon verabschiedet haben. In diesem Sinne sind wir meines Erachtens hier auf einem guten Weg.

Jetzt haben wir noch eine Differenz: Wir haben die Begründung der Minderheit Hurter Thomas vorhin gehört. Es geht um die Elektrifizierung und die Angebotsverbesserung der Hochrhein-strecke. Sie erinnern sich alle an die HGV-Abstimmungen. HGV-Anschlüsse wurden auch der Ostschweiz zugesichert; es wurden Anschlüsse in Basel Richtung Frankreich und Richtung Deutschland zugesichert.

Tatsache ist leider, dass das Stück zwischen Basel und Schaffhausen noch nicht elektrifiziert ist. Deshalb begrüßen wir es, dass Herr Hurter nun beabsichtigt, ein Postulat einzu-

reichen, welches den Bundesrat beauftragt, ein Konzept für die Elektrifizierung mit Angebotsverbesserungen auszuarbeiten. Diese Angebotsverbesserungen sollen den Halbstundentakt beinhalten, und es sollen schweizerische Fahrausweise anerkannt, attraktives Rollmaterial eingesetzt und zwischen St. Gallen, Schaffhausen und Basel durchgehende Züge angeboten werden.

Die SP-Fraktion ist der Ansicht, mit diesem Postulat auf dem richtigen Weg zu sein, und bittet Sie deshalb, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Bringen wir Fabi ins Ziel, stimmen wir für eine nachhaltige Finanzierung unserer wichtigen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie sind ja in der Differenzbereinigung, und es geht im Wesentlichen, wie gesagt, noch um diese eine Differenz zum Ständerat. Der Ständerat ist Ihnen bei den Kantonsbeiträgen entgegengekommen, und ich ersuche Sie deshalb, hier auf die Linie des Ständerates einzuschwenken. Es ist aber nicht das einzige Argument hierfür.

Herr Nationalrat Hurter, wir haben nie gesagt, wir seien gegen die Elektrifizierung der Linie. Aber dieses Vorhaben passt nicht in die HGV-Struktur, in die Hochgeschwindigkeitsprojekte hinein. Als man damals im Parlament das HGV-Paket schnürte – Sie hören mir nicht zu, aber vielleicht habe ich Glück, jawohl, hier bin ich! (*Heiterkeit*) –, war die Linie St. Gallen-Konstanz-Singen nicht dabei; sie ist kein HGV-Projekt. Beim HGV-Paket, das damals geschnürt wurde – die vielen Forderungen der Kantone lagen kostengemäss bei 1,3 Milliarden Franken –, einigte sich das Parlament schlussendlich auf 1,1 Milliarden Franken. Die damalige Einigung aufzubrechen, erachte ich als falsch, zumal nach dem heutigen Stand der Dinge eine Reserve von etwa 59 Millionen und eben nicht eine von 100 Millionen Franken besteht.

Es kommt ein weiteres Argument hinzu: Ja, ich stimme Ihnen zu, wenn Sie sagen, der Ständerat habe den Betrag für die Fabi-Projekte aufgestockt. Diese Aufstockungen betreffen aber allesamt nur Projekte, die bei den Kantonen schon in der Vorprüfung waren und durch ein Assessment gingen; und das trifft auf diese Strecke eben nicht zu.

Wir sagen Folgendes: Wenn Deutschland mit einem konkreten Vorhaben, einer Achse, einer Kostenbeteiligung an uns herantritt, werden wir das Anliegen gerne prüfen und im Sinne des Postulates dranbleiben. In Deutschland ist das Bundesverkehrsministerium in Berlin dafür zuständig – und Baden-Württemberg ist herzlich eingeladen, auch etwas daran zu bezahlen. Das Projekt ist kein Spielball, Herr Nationalrat! Wir vom UVEK her haben nie einen Link zum Staatsvertrag mit Deutschland zur Regelung der Anflüge auf den Flughafen Zürich gemacht. Wir haben Ihnen den Staatsvertrag zur Zustimmung empfohlen, mit oder ohne diese Strecke; für uns hat dies keinen inneren Zusammenhang.

Es braucht aber eine Vereinbarung mit Deutschland, wenn man diese Linie will und wenn man das Schweizer GA übertragen will usw. Da sind wir noch nicht einmal für Verhandlungen angefragt worden.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Nous venons d'éliminer tacitement deux divergences. Il n'en reste donc plus qu'une, qui concerne les lignes Saint-Gall-Constance-Singen et Schaffhouse-Bâle, à l'article 3 alinéa 2 lettre i du projet 3.

La commission était déjà de l'avis que l'électrification de cette ligne n'avait rien à faire dans le FAIF. Elle avait voté dans ce sens par 12 voix contre 9; elle a renforcé cette position, puisque, par 14 voix contre 1 et 1 abstention, elle a rejeté la prise en compte de cette ligne dans le FAIF lors de sa dernière séance. Ce n'est certainement pas le bon endroit pour discuter de cette ligne et, de toute façon, si on accordait ces 100 millions de francs, ils ne seraient quand même pas dépensés parce que l'Allemagne ne mettrait pas à disposition à court terme les 100 autres millions de francs nécessaires.

Ceci étant, il faut que je corrige les propos de Madame Graf-Litscher. Elle a dit que Monsieur Hurter voulait déposer un postulat. En fait, il a proposé un postulat en commission, qui a été adopté et qui a donc été déposé comme l'a fait la commission soeur. Donc, Madame la conseillère fédérale Leuthard a maintenant deux postulats semblables sur la table; ils disent la même chose, à savoir qu'il faut examiner sérieusement cette question.

Dès lors, je crois que le Conseil fédéral a compris qu'il fallait essayer de faire avancer intelligemment ce dossier. Je pense ainsi qu'on peut renoncer à intégrer cette question ici, parce que ce n'est pas vraiment l'endroit adéquat du point de vue institutionnel.

Je vous invite donc à suivre la large majorité de la commission et à rejeter la minorité Hurter Thomas.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Der Ständerat hat sich bei der Mehrzahl der Differenzen unserem Rat angeschlossen. Die gewichtigste Massnahme, bei der er sich uns angeschlossen hat, ist die Frage der Finanzierung der Publikumsanlagen. Wir haben da beschlossen, dass diese grundsätzlich durch den Bund und mit einem Pauschalbeitrag der Kantone von 500 Millionen Franken zu erfolgen hat. Der Ständerat hatte ursprünglich die Finanzierung und nicht nur die Mitfinanzierung der Publikumsanlagen durch die Kantone beschlossen. Hier hat er sich nun aber uns angeschlossen. Jetzt haben wir noch eine letzte Differenz bei der Frage der Aufnahme der Strecke Schaffhausen–Basel.

Herr Kollege Hurter, Sie können wirklich davon ausgehen, dass wir die Interessen der Region Basel-Stadt, Schaffhausen und generell der Ostschweiz nicht vernachlässigen. Auch wir sind alle Angehörige von irgendwelchen Regionen und haben alle Interessen, die jetzt mit Fabi teilweise realisiert werden können, zum Teil aber hintanstellen müssen. Wenn wir jetzt Ihre Strecke aufnehmen würden, wäre dies tatsächlich eine Desavouierung all der kantonalen und regionalen Interessen, die im Laufe der Entstehungsgeschichte von Fabi eben hintangestellt worden sind. Einige sind ja aufgenommen worden, aber einige eben nicht, und es wäre unseres Erachtens nicht richtig, jetzt, in diesem Stadium, das Interesse dieser Region vorzuziehen – ganz abgesehen davon, dass die Strecke nicht dasselbe Prüfungsverfahren wie alle inzwischen aufgenommenen Strecken durchlaufen hat. Auch die beiden Strecken, die Sie heute noch erwähnt haben und die wir in der Kommission und im Nationalrat aufgenommen haben, nämlich Bellinzona–Tenero statt Contone–Tenero und die Strecke über Stadelhofen, sind eben nicht finanzwirksam, sondern sind eine Präzisierung des Beschlusses. Deshalb ist es ein schlechter Vergleich, und deshalb sind das keine Präjudizien für Ihren Antrag.

Richtigerweise müsste die Abfolge der Entscheide so sein, wie es die Frau Bundesrätin formuliert hat: ein Staatsvertrag mit Deutschland, nicht mit Baden-Württemberg, und in diesem Staatsvertrag müsste die Mitfinanzierung durch Deutschland abgesichert werden. Nur so könnte man die Strecke Schaffhausen-Basel auf dieselbe Höhe wie die anderen nun beschlossenen Strecken heben, nur so käme auch sie auf Augenhöhe und in die HGV-Vorlage.

Abgesehen davon ist natürlich Schaffhausen-Basel auch keine HGV-Strecke. Die übrigen HGV-Strecken führen alle aus der Schweiz heraus in Richtung von Zentren ausserhalb unseres Landes, sind aber nicht Verbindungsstrecken zwischen zwei schweizerischen Städten, auch wenn es Hauptstädte sind.

Deswegen folgt die Kommission dem Ständerat. Der Ständerat hat den entsprechenden Antrag mit 32 zu 5 Stimmen abgelehnt, und unsere Kommission hat den Antrag heute mit 14 zu 1 Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt. Gleichzeitig haben wir mit 18 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung beschlossen, das Ihnen ausgeteilte Postulat als Kommissionspostulat einzureichen. Es entspricht mehr oder weniger einem bereits im Ständerat eingereichten Postulat und enthält unter anderem die Frage der Elektrifizierung, ein Konzept für Angebotsverbesserungen, die Einführung des Halb-

sturentaktes; all das soll vom Bundesrat geprüft und anschliessend in einem Bericht dargelegt werden.
Wir empfehlen Ihnen dieses Postulat zur Annahme. Im Übrigen aber bitten wir Sie, den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Hurter Thomas (V, SH): Ich bedanke mich für die gute Diskussion. Ich bedanke mich auch für die Aufnahme der Anliegen. Insofern spiele ich jetzt auch solidarisch mit, ziehe meinen Minderheitsantrag zurück und hoffe dann, dass bei der Behandlung des Postulates ein ebenso gutes Resultat wie innerhalb der Kommission herauskommt.

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Herr Thomas Hurter hat seinen Minderheitsantrag zurückgezogen.

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

5. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
5. Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Art. 2a

Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
(Hurter Thomas)
Festhalten

Art. 2a

Proposition de la majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
(Hurter Thomas)
Maintenir

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Hurter Thomas wurde zurückgezogen.

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

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Ich möchte zu einem Geburtstag gratulieren: Unser Ratskollege Stefan Müller-Altermatt feiert heute Geburtstag. Wir wünschen ihm alles Gute und einen schönen Tag! *(Beifall)*

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**
**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBl 2013 4721)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 4187)

Text des Erlasses 3 (BBl 2013 4725)

Texte de l'acte législatif 3 (FF 2013 4191)

**2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den
Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenent-
wurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»)**
**2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de
l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-
projet direct à l'initiative populaire «pour les transports
publics»)**

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Schluss der Sitzung um 11.40 Uhr

La séance est levée à 11 h 40

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Donnerstag, 20. Juni 2013

Jeudi, 20 juin 2013

08.00 h

12.016

Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr» und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Initiative populaire «pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBl 2013 4721)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 4187)

Text des Erlasses 2 (BBl 2013 4725)

Texte de l'acte législatif 2 (FF 2013 4191)

Präsidentin (Graf Maya, Präsidentin): Wir führen bereits heute die Schlussabstimmung über die Vorlage 2 durch, das heisst über den direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr». Wir tun dies, damit bei einer allfälligen Ablehnung des direkten Gegenentwurfes noch die Abstimmungsempfehlung in der Vorlage 1, im Bundesbeschluss über die Volksinitiative, angepasst werden könnte. Dies ist der Grund, weshalb die Schlussabstimmung über die Vorlage 2 schon heute Morgen und nicht erst morgen Freitag erfolgt.

Der Ständerat hat den Bundesbeschluss zum direkten Gegenentwurf bereits gestern in der Schlussabstimmung angenommen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich darf Sie informieren, dass die Mehrheit der SVP-Fraktion diese Vorlage ablehnt. Ich begründe das.

Die vorgesehene Reduktion des Pendlerabzuges ist gar nichts anderes als eine indirekte Steuer. Weiter soll die Mehrwertsteuer beigezogen und um 0,1 Prozentpunkte erhöht werden. Wir erhöhen also die indirekten Steuern und nachher auch noch die direkten Steuern. So kann doch das nicht weitergehen! Jedes Mal kommt man mit der Mehrwertsteuer; das ist der Topf, den wir für alles brauchen.

Ich persönlich sage Ihnen, dass ich erstaunt bin: Der Bundesrat wollte rund 3,5 Milliarden Franken; dahinter stand ein Konzept. Dann kam der Ständerat; das Resultat war nichts

anderes als ein Wunschkonzert der Regionen – konzeptlos! In diesem Konzept müsste eigentlich auch der Verlagerungsauftrag für den Güterverkehr enthalten sein; da tun wir aber gar nichts. Wir machen heute gar nichts, wir haben keinen Wisenbergtunnel, der die Güterzüge ins Mittelland führen würde. Es wurde einfach nur auf die Regionen geschaut, damit man diese Vorlage mit 6,4 Milliarden Franken durchbringt. Das ist keine saubere Politik. Bedenken Sie, dass wir in der nächsten oder übernächsten Session eine weitere Milliarde für den Huckepackkorridor beschliessen werden. Das wären dann bereits 7,4 Milliarden Franken.

Merken Sie, wohin das führt? In dieser Session hat in diesem Parlament kein Parlamentarier und keine Parlamentarierin von den Folgekosten gesprochen. Es gab eine Interpellation Laubacher (06.3077); da hat uns der Bundesrat die Frage beantwortet, was das kostet.

Bleiben Sie seriös, sagen Sie Nein, und dann machen wir nachher etwas Gescheiters!

2. Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr») 2. Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «pour les transports publics»)

Siehe Seite / voir Page 126

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 12.016/9088)

Für Annahme des Entwurfes ... 116 Stimmen

Dagegen ... 33 Stimmen

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**
**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBl 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)

Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBl 2013 4721)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 4187)

Text des Erlasses 3 (BBl 2013 4725)

Texte de l'acte législatif 3 (FF 2013 4191)

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»

1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 45 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)

4. Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes ... 45 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

12.016

**Volksinitiative
«für den öffentlichen Verkehr»
und Finanzierung und Ausbau
der Eisenbahninfrastruktur**
**Initiative populaire
«pour les transports publics»
et financement et aménagement
de l'infrastructure ferroviaire**

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 18.01.12 (BBI 2012 1577)
Message du Conseil fédéral 18.01.12 (FF 2012 1371)
Ständerat/Conseil des Etats 29.11.12 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.12 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 10.12.12 (Frist – Délai)
Nationalrat/Conseil national 04.06.13 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Nationalrat/Conseil national 05.06.13 (Fortsetzung – Suite)
Ständerat/Conseil des Etats 13.06.13 (Differenzen – Divergences)
Nationalrat/Conseil national 17.06.13 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 20.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Ständerat/Conseil des Etats 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 21.06.13 (Schlussabstimmung – Vote final)
Text des Erlasses 1 (BBI 2013 4721)
Texte de l'acte législatif 1 (FF 2013 4187)
Text des Erlasses 2 (BBI 2013 4725)
Texte de l'acte législatif 2 (FF 2013 4191)

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den öffentlichen Verkehr»
1. Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour les transports publics»

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/9101)
Für Annahme des Entwurfes ... 182 Stimmen
Dagegen ... 6 Stimmen

3. Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
3. Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/9102)
Für Annahme des Entwurfes ... 144 Stimmen
Dagegen ... 40 Stimmen

4. Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
4. Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 12.016/9103)
Für Annahme des Entwurfes ... 152 Stimmen
Dagegen ... 34 Stimmen

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 12:16:03

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	=	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	=	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	=	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	=	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	=	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	=	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	=	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	=	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	=	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	=	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	o	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	=	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	=	BD	AG	Müller-Altmett	+	CE	SO	Stolz	=	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	=	BD	BE	Neiryck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	=	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	=	V	TG	Noser	o	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	=	V	VD
de Courten	=	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	=	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	=	V	VD	Vitali	=	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltpold	=	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	=	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	=	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	=	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	=	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Wasserfallen	=	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	=	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	=	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	*	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	=	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	=	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		31		11	14	5	43			104
= Nein / non / no			8			23		54	1	86
o Enth. / abst. / ast.			1			1				2
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1		1	1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto							2	1		3
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Hurter Thomas

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement de la financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 196 Ziff. 14 Abs. 4 und 5

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 12:17:17

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Alleman	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	=	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	=	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	*	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	=	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altmett	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	=	V	TG	Noser	=	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	=	V	VD
de Courten	=	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	=	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	=	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	=	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	=	RL	UR	Pezzatti	o	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	=	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	=	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	*	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	=	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		31	7	11	14	18	43		1	125
= Nein / non / no			2			9		54		65
o Enth. / abst. / ast.						1				1
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1		1	1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto						1	2	1		4
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Huber

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement de financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 81a Abs. 1 und 2

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 17:25:12

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	*	V	AG
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	=	S	VS
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	=	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	=	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	=	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	=	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	=	S	JU	Lehmann	=	CE	BS	Romano	=	CE	TI
Aubert	=	S	VD	Friedl	=	S	SG	Leuenberger-Genève	=	G	GE	Rossini	=	S	VS
Baader Caspar	+	V	BL	Galladé	=	S	ZH	Galladé	+	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	=	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	=	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	=	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	=	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	=	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-André	=	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	=	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	=	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	=	S	FR
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	*	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwaab	=	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	=	S	GR
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	=	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	=	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	*	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	=	CE	FR	Gschwind	=	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	=	S	FR
Buttet	=	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	+	V	LU	Streiff	=	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryck	=	CE	VD	Tomare	=	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Nidegger	+	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	=	S	VD	Tschäppät	=	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	=	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	=	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pardini	=	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	*	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	=	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	=	G	BE
Estermann	+	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	=	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	+	V	SH	Pieren	+	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	+	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	=	S	FR	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Ingold	o	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	=	S	AG
Feri Yvonne	=	S	AG	John-Calame	=	G	NE	Regazzi	=	CE	TI	Wobmann	+	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		12	8			28		44	1	93
= Nein / non / no		17	1	11	14	1	42	4		90
o Enth. / abst. / ast.		1								1
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1		1	1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1					3	7		11
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit

Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag Regazzi

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 81a Abs. 1 und 2

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 17:25:59

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	=	GL	LU	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	*	V	AG
Aebischer Matthias	=	S	BE	Flach	=	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	=	S	VS
Aeschi Thomas	+	V	ZG	Flückiger Sylvia	+	V	AG	Kessler	=	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Alleman	=	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	=	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	=	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	=	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	=	S	VD	Friedl	=	S	SG	Leuenberger-Genève	=	G	GE	Rossini	=	S	VS
Baader Caspar	+	V	BL	Galladé	=	S	ZH	Galladé	+	RL	ZH	Rösti	+	V	BE
Badran Jacqueline	=	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	=	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	=	GL	ZH	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	=	G	BE
Bernasconi	=	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	=	G	LU
Bertschy	=	GL	BE	Giezendanner	+	V	AG	Maier Thomas	=	GL	ZH	Schenker Silvia	=	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	=	G	SG	Maire Jacques-André	=	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	=	S	LU	Girod	=	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	=	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	=	GL	TG	Glättli	=	G	ZH	Masshardt	=	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	=	S	FR
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	*	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	+	V	ZH	Schwaab	=	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	=	S	TG	Moser	=	GL	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	=	G	AG	Semadeni	=	S	GR
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	=	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	*	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	+	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	=	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	=	S	SG	Müri	+	V	LU	Streiff	=	CE	BE
Carobbio Guscetti	=	S	TI	Hadorn	=	S	SO	Naef	=	S	ZH	Thorens Goumaz	=	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	=	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	=	S	ZH	Nidegger	+	V	GE	Trede	=	G	BE
Chevalley	=	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	=	S	VD	Tschäppät	=	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	=	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	+	V	ZH	Nussbaumer	=	S	BL	van Singer	=	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	=	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	+	V	TG	Pardini	=	S	BE	Vischer Daniel	=	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	*	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	=	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	=	G	BE
Estermann	+	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	=	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	+	V	SH	Pieren	+	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	+	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	=	S	FR	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH	Ingold	o	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Jans	=	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	=	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	+	V	TI	Wermuth	=	S	AG
Feri Yvonne	=	S	AG	John-Calame	=	G	NE	Regazzi	=	CE	TI	Wobmann	+	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		27	9			29		48	1	114
= Nein / non / no		2		11	14		42			69
o Enth. / abst. / ast.		1								1
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1		1	1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1					3	7		11
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit I Gasser

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 85 Abs. 2

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 17:26:53

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	*	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	=	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	=	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	=	RL	VS	Lustenberger	o	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	=	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	o	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	=	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	=	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	=	RL	VD	Schneider-Schneiter	*	CE	BL
Bourgeois	=	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	=	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	*	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	=	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	=	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	=	V	TG	Noser	=	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	=	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	=	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	=	V	VD	Vitali	=	RL	LU
Egloff	*	V	ZH	Hiltpold	=	RL	GE	Pelli	=	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	=	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	=	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	=	RL	UR	Pezzatti	=	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	o	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	=	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	=	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Wasserfallen	=	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	=	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	=	RL	ZH	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	27	8	11	14	1	42			103
=	Nein / non / no	1	1			27		48	1	78
o	Enth. / abst. / ast.	2				1				3
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4			1		1	1	1		4
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	1					3	7		11
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Binder

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement de la financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Art. 87a Abs. 2bis

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 17:27:55

Aebi Andreas	=	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	*	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	=	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	=	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	=	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	=	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	=	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	=	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	=	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	=	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	=	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	=	RL	VD	Schneider-Schneiter	*	CE	BL
Bourgeois	=	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	=	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	=	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	=	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	*	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altmet	+	CE	SO	Stolz	o	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	=	V	TG	Noser	=	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	=	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	=	RL	VD	Hess Lorenz	=	BD	BE	Parmelin	=	V	VD	Vitali	=	RL	LU
Egloff	*	V	ZH	Hiltpold	=	RL	GE	Pelli	=	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	=	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	=	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	=	RL	UR	Pezzatti	=	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	=	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	=	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	=	-	GE	Wasserfallen	=	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	o	RL	VD	Joder	=	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	=	RL	ZH	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si		30	8	11	14	2	42			107
= Nein / non / no			1			25		48	1	75
o Enth. / abst. / ast.						2				2
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1		1	1	1		4
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1					3	7		11
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes					1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Antrag der Mehrheit
 Bedeutung Nein / Signification du non: Antrag der Minderheit Huber

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Gesamtabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 05.06.2013 17:29:17

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	*	V	ZH	Reimann Maximilian	*	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	o	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	=	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Leutenegger Filippo	o	RL	ZH	Rösti	=	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	%	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	*	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	=	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	*	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	o	V	SG	Gross Andreas	%	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	*	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	o	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	=	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryck	+	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	*	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	=	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	o	BD	BE	Parmelin	o	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	*	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	o	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	+	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	o	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	o	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	o	RL	ZH	Jositsch	*	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CE	BD	GL	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	30	8	11	14	23	42	10	1	139
=	Nein / non / no					3		32		35
o	Enth. / abst. / ast.		1			3		6		10
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4			1		1	1	1		4
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	1					3	7		11
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Geschäft / Objet

12.016-2 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 20.06.2013 08:05:18

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	*	GL	AG	Keller Peter	*	V	NW	Reynard	*	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	*	V	AG	Kessler	*	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	*	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	*	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Galladé	*	RL	ZH	Rösti	%	V	BE
Badran Jacqueline	*	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	*	V	TI
Barthassat	*	CE	GE	Gasser	*	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	*	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	*	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	*	G	ZH	Markwalder	*	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	*	CE	ZH
Böhni	*	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	*	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	*	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	*	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	o	V	SG	Gross Andreas	*	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	*	S	GE
Büchler Jakob	*	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	*	BD	BE	Müller Thomas	=	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	+	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	o	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	*	CE	VD	Tomare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	*	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbellay	*	CE	VS	Heer	*	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	*	G	VD
de Buman	*	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	*	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	*	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	*	BD	BE	Parmelin	o	V	VD	Vitali	*	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltpold	+	RL	GE	Pelli	+	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	*	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	*	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	o	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	*	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	*	CE	ZG	Voruz	+	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	*	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	*	V	BE	Quadri	*	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	o	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	6	21	7	8	21	41	11	1	116
=	Nein / non / no					1		32		33
o	Enth. / abst. / ast.					3		2		5
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1		2		3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	6	10	2	6	4	5	9		42
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Geschäft / Objet

12.016-1 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 21.06.2013 09:53:17

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	+	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	o	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	+	V	BS	Knecht	+	V	AG	Rime	+	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuener-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	+	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Leutenegger Filippo	+	RL	ZH	Rösti	%	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	o	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	+	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	+	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	*	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	+	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gössi	+	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	+	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	+	V	SZ
Brunner	+	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Semadeni	+	S	GR
Büchel Roland	+	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Bücher Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	+	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	o	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	*	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	+	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	+	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbella	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	+	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	+	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	*	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	+	V	LU	Huber	+	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	*	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	*	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	+	V	SH	Pieren	+	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	+	V	ZH	Hutter Markus	+	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	+	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	+	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	+	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	+	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+ Ja / oui / si	12	29	9	14	27	45	45	1	182
= Nein / non / no							6		6
o Enth. / abst. / ast.							3		3
% Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1		2		3
* Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			2	1			5
# Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Geschäft / Objet

12.016-3 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 21.06.2013 09:54:05

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	=	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	=	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	=	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	=	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	=	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuener-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Leutenegger Filippo	=	RL	ZH	Rösti	%	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	=	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	=	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	*	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Smadeni	+	S	GR
Büchel Roland	o	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Bücher Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	o	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	*	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	=	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	o	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbella	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	+	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	o	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Parmelin	o	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	*	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	o	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	=	V	BE
Fässler Daniel	*	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	*	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	o	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	12	29	9	14	22	45	12	1	144
=	Nein / non / no					3		37		40
o	Enth. / abst. / ast.					2		5		7
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1		2		3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			2	1			5
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Geschäft / Objet

12.016-4 Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI: Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
 Initiative populaire "Pour les transports publics" et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF: Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

Gegenstand / Objet du vote:

Schlussabstimmung

Abstimmung vom / Vote du: 21.06.2013 09:54:52

Aebi Andreas	+	V	BE	Fischer Roland	+	GL	LU	Kaufmann	=	V	ZH	Reimann Maximilian	=	V	AG
Aebischer Matthias	+	S	BE	Flach	+	GL	AG	Keller Peter	+	V	NW	Reynard	+	S	VS
Aeschi Thomas	=	V	ZG	Flückiger Sylvia	=	V	AG	Kessler	+	GL	SG	Ribaux	+	RL	NE
Allemann	+	S	BE	Fluri	+	RL	SO	Kiener Nellen	+	S	BE	Rickli Natalie	+	V	ZH
Amarelle	+	S	VD	Français	+	RL	VD	Killer Hans	+	V	AG	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Amaudruz	+	V	GE	Frehner	o	V	BS	Knecht	=	V	AG	Rime	=	V	FR
Amherd	+	CE	VS	Freysinger	+	V	VS	Landolt	+	BD	GL	Ritter	+	CE	SG
Amstutz	%	V	BE	Fridez	+	S	JU	Lehmann	+	CE	BS	Romano	+	CE	TI
Aubert	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leuener-Genève	+	G	GE	Rossini	+	S	VS
Baader Caspar	=	V	BL	Galladé	+	S	ZH	Leutenegger Filippo	=	RL	ZH	Rösti	%	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Gasche	+	BD	BE	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Rusconi	+	V	TI
Barthassat	+	CE	GE	Gasser	+	GL	GR	Lohr	+	CE	TG	Rutz Gregor	+	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Geissbühler	o	V	BE	Lüscher	%	RL	GE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Germanier	+	RL	VS	Lustenberger	+	CE	LU	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Giezendanner	=	V	AG	Maier Thomas	+	GL	ZH	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	+	V	ZH	Gilli	+	G	SG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Schilliger	+	RL	LU
Birrer-Heimo	+	S	LU	Girod	+	G	ZH	Markwalder	+	RL	BE	Schläfli	+	CE	SO
Blocher	=	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Marra	+	S	VD	Schmid-Federer	*	CE	ZH
Böhni	+	GL	TG	Glättli	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schneeberger	+	RL	BL
Borer	=	V	SO	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schneider Schüttel	+	S	FR
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gössi	=	RL	SZ	Moret	+	RL	VD	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Bourgeois	+	RL	FR	Graf Maya	#	G	BL	Mörgeli	=	V	ZH	Schwaab	+	S	VD
Brand	=	V	GR	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwander	=	V	SZ
Brunner	=	V	SG	Grin	+	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Smeden	+	S	GR
Büchel Roland	o	V	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Sommeruga Carlo	+	S	GE
Bücher Jakob	+	CE	SG	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	+	RL	AG	Stahl	=	V	ZH
Bugnon	+	V	VD	Grunder	+	BD	BE	Müller Thomas	+	V	SG	Stamm	=	V	AG
Bulliard	+	CE	FR	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	*	RL	SG	Steiert	+	S	FR
Buttet	+	CE	VS	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stolz	+	RL	BS
Candinas	+	CE	GR	Gysi	+	S	SG	Müri	+	V	LU	Streiff	+	CE	BE
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Hadorn	+	S	SO	Naef	+	S	ZH	Thorens Goumaz	+	G	VD
Caroni	+	RL	AR	Haller	+	BD	BE	Neiryneck	+	CE	VD	Tornare	+	S	GE
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Nidegger	=	V	GE	Trede	+	G	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Nordmann	+	S	VD	Tschäppät	+	S	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	+	V	TG	Noser	+	RL	ZH	Tschümperlin	+	S	SZ
Darbella	+	CE	VS	Heer	=	V	ZH	Nussbaumer	+	S	BL	van Singer	+	G	VD
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Pantani	=	V	TI	Veillon	+	V	VD
de Courten	o	V	BL	Herzog	=	V	TG	Pardini	+	S	BE	Vischer Daniel	+	G	ZH
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Parmelin	+	V	VD	Vitali	+	RL	LU
Egloff	=	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pelli	*	RL	TI	Vogler	+	CE	OW
Eichenberger	+	RL	AG	Hodgers	+	G	GE	Perrin	+	V	NE	von Graffenried	+	G	BE
Estermann	=	V	LU	Huber	o	RL	UR	Pezzatti	+	RL	ZG	von Siebenthal	+	V	BE
Fässler Daniel	*	CE	AI	Humbel	+	CE	AG	Pfister Gerhard	+	CE	ZG	Voruz	*	S	VD
Favre Laurent	+	RL	NE	Hurter Thomas	=	V	SH	Pieren	=	V	BE	Walter	+	V	TG
Fehr Hans	=	V	ZH	Hutter Markus	=	RL	ZH	Piller Carrard	+	S	FR	Wandfluh	=	V	BE
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Ingold	+	CE	ZH	Poggia	+	-	GE	Wasserfallen	+	RL	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Quadranti	+	BD	ZH	Weibel	+	GL	ZH
Feller	+	RL	VD	Joder	+	V	BE	Quadri	=	V	TI	Wermuth	+	S	AG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Regazzi	+	CE	TI	Wobmann	=	V	SO
Fiala	+	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Reimann Lukas	=	V	SG	Ziörjen	+	BD	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	12	29	9	14	23	45	19	1	152
=	Nein / non / no					3		31		34
o	Enth. / abst. / ast.					1		4		5
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1		2		3
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		2			2	1			5
#	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes				1					1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Bedeutung Nein / Signification du non:

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung¹,
nach Prüfung der am 6. September 2010² eingereichten Volksinitiative
«Für den öffentlichen Verkehr»,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012³,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Volksinitiative vom 6. September 2010 «Für den öffentlichen Verkehr» ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Sie hat folgenden Wortlaut:

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

Bund und Kantone fördern in allen Landesgegenden den öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Art. 86 Abs. 3, 3^{ter} (neu), 4 und 5 (neu)

³ Er verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:

- a. die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a; die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;
- b. die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:
 1. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen,
 2. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge,

¹ SR 101

² BBl 2010 6637

³ BBl 2012 1577

3. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen,
4. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen,
5. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht,
6. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind,
7. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

^{3ter} Der Reinertrag der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen wird für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nach Absatz 3 Buchstabe b verwendet.

⁴ Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen nach Treibstoffart differenzierten Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

⁵ Der Reinertrag des Zuschlags zur Verbrauchsteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs wird je zur Hälfte für die Aufgaben und Aufwendungen nach Absatz 3 Buchstaben a und b verwendet.

II

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 Bst. c

3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)

² Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte:

- c. Mineralölsteuermittel nach Artikel 86 Absatz 3 Buchstabe a verwenden;

Art. 197 Ziff. 8⁴ (neu)

8. Übergangsbestimmung zu Art. 86 (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben)

Die Zuweisung der Mittel nach Artikel 86 Absatz 3 erfolgt spätestens drei Jahre nach Annahme von Artikel 81a durch Volk und Stände.

Art. 2

¹ Sofern die Volksinitiative nicht zurückgezogen wird, wird sie zusammen mit dem direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013⁵ über die Finanzierung

⁴ Die endgültige Ziffer dieser Übergangsbestimmung wird nach der Volksabstimmung von der Bundeskanzlei festgelegt.

⁵ BBl 2012 1759

und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) Volk und Ständen nach dem Verfahren gemäss Artikel 139b der Bundesverfassung zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Ständerat, 21. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 21. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «Pour les transports publics»

du 21 juin 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,

vu l'initiative populaire «Pour les transports publics» déposée le 6 septembre 2010²,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012³,

arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 6 septembre 2010 «Pour les transports publics» est valable et soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

I

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 81a (nouveau) Transports publics

La Confédération et les cantons encouragent dans toutes les régions du pays les transports publics sur le rail, la route et les eaux ainsi que le transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

Art. 86, al. 3, 3^{er} (nouveau), 4, et 5 (nouveau)

³ Elle affecte aux transports la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres. Cette part affectée est répartie de la manière suivante:

- a. pour moitié aux tâches prévues à l'art. 81a; l'encouragement se fait principalement par le financement des infrastructures;
- b. pour moitié aux tâches et dépenses suivantes liées à la circulation routière:
 1. construction, entretien et exploitation des routes nationales,
 2. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés,
 3. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations,

¹ RS 101

² FF 2010 6049

³ FF 2012 1371

4. contributions destinées aux routes principales,
5. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires,
6. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur,
7. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales.

^{3ter} Le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales est affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière au sens de l'al. 3, let. b.

⁴ Si ces moyens ne suffisent pas, la Confédération prélève un supplément, différencié selon le type de carburant, sur l'impôt à la consommation.

⁵ Le produit net du supplément à l'impôt sur les carburants des transports terrestres est affecté à parts égales aux tâches et dépenses prévues à l'al. 3, let. a et b.

II

Les dispositions transitoires de la Constitution sont modifiées comme suit:

Art. 196, ch. 3, al. 2, let. c

3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)

² Pour financer les grands projets ferroviaires, le Conseil fédéral peut:

- c. utiliser des fonds provenant de l'imposition des carburants en vertu de l'art. 86, al. 3, let. a;

Art. 197, ch. 8⁴ (nouveau)

8. Disposition transitoire ad art. 86 (Impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation)

L'affectation des moyens en vertu de l'art. 86, al. 3, prend effet trois ans au plus tard après l'acceptation de l'art. 81a par le peuple et les cantons.

Art. 2

¹ Si l'initiative populaire n'est pas retirée, elle sera soumise au vote du peuple et des cantons en même temps que le contre-projet (arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire⁵), conformément à la procédure prévue à l'art. 139b de la Constitution.

⁴ La numérotation définitive de la présente disposition transitoire sera fixée par la Chancellerie fédérale après le scrutin.

⁵ FF 2012 1557

² L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi

Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale¹;
esaminata l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», depositata
il 6 settembre 2010²;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012³,

decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare del 6 settembre 2010 «Per i trasporti pubblici» è valida ed è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 81a (nuovo) Trasporti pubblici

La Confederazione e i Cantoni promuovono in tutte le regioni del Paese i trasporti pubblici su strada, per ferrovia e vie d'acqua, nonché il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

Art. 86 cpv. 3, 3^{ter} (nuovo), 4 e 5 (nuovo)

³ Impiega per i trasporti la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri. Questa quota a destinazione vincolata è ripartita come segue:

- a. una metà per i compiti di cui all'articolo 81a; il promovimento avviene principalmente mediante il finanziamento dell'infrastruttura;
- b. l'altra metà per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:
 1. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
 2. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;

¹ RS 101

² FF 2010 5843

³ FF 2012 1283

3. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
4. contributi ai costi delle strade principali;
5. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
6. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
7. contributi ai Cantoni senza strade nazionali.

^{3ter} Il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali è impiegato per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale di cui al capoverso 3 lettera b.

⁴ Se questi mezzi non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento, differenziato secondo il tipo di carburante, sull'imposta di consumo.

⁵ Il prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti dei trasporti terrestri è impiegato in parti uguali per i compiti e le spese di cui al capoverso 3 lettere a e b.

II

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono modificate come segue:

Art. 196 n. 3 cpv. 2 lett. c

3. Disposizione transitoria dell'art. 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto)

² Per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può:

- c. utilizzare fondi provenienti dall'imposta sugli oli minerali di cui all'articolo 86 capoverso 3 lettera a;

Art. 197 n. 8⁴ (nuovo)

8. Disposizione transitoria dell'articolo 86 (Imposta di consumo sui carburanti e altre tasse sul traffico)

L'assegnazione dei mezzi secondo l'articolo 86 capoverso 3 è attuata entro tre anni dall'accettazione dell'articolo 81a da parte del Popolo e dei Cantoni.

Art. 2

¹ Se non è ritirata, l'iniziativa popolare è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni insieme al controprogetto diretto (decreto federale del 20 giugno 2013⁵ concernente

⁴ Il numero definitivo della presente disposizione transitoria sarà stabilito dalla Cancelleria federale dopo la votazione popolare.

⁵ FF 2012 1467

il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria), secondo la procedura di cui all'articolo 139*b* della Costituzione federale.

² L'Assemblea federale raccomanda al Popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa e di accettare il controprogetto.

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)

vom 20. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012²,
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a Öffentlicher Verkehr

¹ Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

² Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

Art. 85 Abs. 2

² Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen.

Art. 87a Eisenbahninfrastruktur

¹ Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

² Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- a. höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85;
- b. der Ertrag aus der Mehrwertsteuererhöhung nach Artikel 130 Absatz 3^{bis};

¹ SR 101

² BBl 2012 1577

- c. 2,0 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- d. 2300 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Kantone beteiligen sich angemessen an der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz regelt die Einzelheiten.

⁴ Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.

Art. 130 Abs. 3^{bis}

^{3bis} Zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur werden die Sätze um 0,1 Prozentpunkte erhöht.

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 3 sowie Ziff. 14 Abs. 4 und 5

3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)

² Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bis zum 31. Dezember 2018 und anschliessend zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds gemäss Artikel 87a Absatz 2 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Verbrauchssteuer nach Artikel 86 Absätze 1 und 4 verwenden, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr. Das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Eisenbahngrossprojekte nach Absatz 1 werden über den Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 finanziert.

14. Übergangsbestimmung zu Art. 130 (Mehrwertsteuer)

⁴ Zur Sicherung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hebt der Bundesrat die Steuersätze nach Artikel 25 des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009³ ab 1. Januar 2018 um 0,1 Prozentpunkt an, im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2030.

⁵ Der Ertrag aus der Anhebung nach Absatz 4 wird vollumfänglich dem Fonds nach Artikel 87a zugewiesen.

³ SR 641.20

II

¹ Dieser Gegenentwurf wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet. Sofern die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» nicht zurückgezogen wird, wird er zusammen mit der Volksinitiative nach dem Verfahren gemäss Artikel 139b der Bundesverfassung Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 19. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 20. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»)

du 20 juin 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012²,
arrête:

I

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 81a Transports publics

¹ La Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils tiennent compte de manière appropriée du fret ferroviaire.

² Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts.

Art. 85, al. 2

² Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés aux transports terrestres.

Art. 87a Infrastructure ferroviaire

¹ La Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure ferroviaire.

² Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré par un fonds. Celui-ci est alimenté par les ressources suivantes:

- a. deux tiers au plus du produit de la redevance sur la circulation des poids lourds visée à l'art. 85;
- b. le produit résultant de l'augmentation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée selon l'art. 130, al. 3^{bis};

¹ RS 101

² FF 2012 1371

- c. 2,0 % des recettes résultant de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques;
- d. 2300 millions de francs par an provenant des finances fédérales; la loi règle l'indexation de ce montant.

³ Les cantons participent de manière appropriée au financement de l'infrastructure ferroviaire. La loi règle les modalités.

⁴ La loi peut prévoir un financement complémentaire provenant de tiers.

Art. 130, al. 3^{bis}

^{3bis} Les taux sont augmentés de 0,1 point pour financer l'infrastructure ferroviaire.

Art. 196, ch. 3, al. 2 et 3, et ch. 14, al. 4 et 5

3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)

² Le Conseil fédéral peut affecter au financement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'au 31 décembre 2018, et ensuite à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2, 9 % du produit net de l'impôt à la consommation au sens de l'art. 86, al. 1 et 4, mais au plus 310 millions de francs par année. La loi règle l'indexation de ce montant.

³ Les grands projets ferroviaires visés à l'al. 1 sont financés par le fonds selon l'art. 87a, al. 2.

14. Disposition transitoire ad art. 130 (Taxe sur la valeur ajoutée)

⁴ Pour garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral relève de 0,1 point les taux visés à l'art. 25 de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA³ à partir du 1^{er} janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2030 au plus tard, pour autant que le délai visé à l'al. 1 soit prolongé.

⁵ Le produit du relèvement prévu à l'al. 4 est entièrement affecté au fonds visé à l'art. 87a.

II

¹ Le présent contre-projet sera soumis au vote du peuple et des cantons. Conformément à la procédure prévue à l'art. 139b de la Constitution, il sera soumis au vote en même temps que l'initiative populaire «Pour les transports publics» si celle-ci n'est pas retirée.

Règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
(contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics»). AF

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil des Etats, 19 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 20 juin 2013

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»)

del 20 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 81a **Trasporti pubblici**

¹ La Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese. Al riguardo va tenuto conto in misura adeguata del trasporto di merci per ferrovia.

² I costi dei trasporti pubblici sono coperti in misura adeguata dai prezzi pagati dagli utenti dei trasporti pubblici.

Art. 85 cpv. 2

² Il prodotto netto della tassa è impiegato per coprire le spese connesse ai trasporti terrestri.

Art. 87a **Infrastruttura ferroviaria**

¹ La Confederazione assume l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

² L'infrastruttura ferroviaria è finanziata mediante un fondo. A tale fondo sono assegnati i mezzi seguenti:

- a. al massimo due terzi del prodotto della tassa sul traffico pesante di cui all'articolo 85;
- b. il prodotto dell'aumento dell'imposta sul valore aggiunto di cui all'articolo 130 capoverso 3^{bis};

¹ **RS 101**

² **FF 2012 1283**

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»). DF

- c. il 2 per cento delle entrate provenienti dall'imposta federale diretta sul reddito delle persone fisiche;
- d. 2300 milioni di franchi all'anno dal bilancio generale della Confederazione; la legge disciplina l'indicizzazione di questo importo.

³ I Cantoni partecipano in misura adeguata al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La legge disciplina i dettagli.

⁴ La legge può prevedere un finanziamento complementare da parte di terzi.

Art. 130 cpv. 3^{bis}

^{3bis} Per finanziare l'infrastruttura ferroviaria le aliquote sono aumentate di 0,1 punti percentuali.

Art. 196 n. 3 cpv. 2 e 3, nonché n. 14 cpv. 4 e 5

3. Disposizione transitoria dell'art. 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto)

² Per finanziare l'infrastruttura ferroviaria fino al 31 dicembre 2018 e in seguito per remunerare e rimborsare gli anticipi al fondo secondo l'articolo 87a capoverso 2 il Consiglio federale può utilizzare il 9 per cento del prodotto netto dell'imposta di consumo a destinazione vincolata di cui all'articolo 86 capoversi 1 e 4, ma al massimo 310 milioni di franchi all'anno. La legge disciplina l'indicizzazione di questo importo.

³ Il finanziamento dei grandi progetti ferroviari conformemente al capoverso 1 avviene tramite il fondo di cui all'articolo 87a capoverso 2.

14. Disposizione transitoria dell'art. 130 (Imposta sul valore aggiunto)

⁴ Per garantire il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal 1° gennaio 2018 il Consiglio federale aumenta di 0,1 punti percentuali le aliquote secondo l'articolo 25 della legge del 12 giugno 2009³ sull'IVA; in caso di proroga del termine di cui al capoverso 1, l'aumento si applica al più tardi sino al 31 dicembre 2030.

⁵ Il provento dell'aumento secondo il capoverso 4 è devoluto integralmente al fondo di cui all'articolo 87a.

³ RS 641.20

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»). DF

II

¹ Il presente controprogetto è sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni. Sempre che non sia ritirata l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici», il controprogetto è sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni insieme all'iniziativa, secondo la procedura di cui all'articolo 139*b* della Costituzione federale.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Consiglio degli Stati, 19 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 20 giugno 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:*

I

Das Bahninfrastrukturfondgesetz vom 21. Juni 2013 wird in der Fassung gemäss Anhang erlassen.

II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990² über die direkte Bundessteuer

Art. 26 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2

¹ Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. die notwendigen Kosten bis zu einem Maximalbetrag von 3000 Franken für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte;

² Für die Berufskosten nach Absatz 1 Buchstaben b und c werden Pauschalansätze festgelegt; im Fall von Absatz 1 Buchstabe c steht der steuerpflichtigen Person der Nachweis höherer Kosten offen.

¹ BBl 2012 1577

² SR 642.11

2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990³ über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden

Art. 9 Abs. 1

¹ Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Zu den notwendigen Aufwendungen gehören auch die mit dem Beruf zusammenhängenden Weiterbildungs- und Umschulungskosten. Für die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte kann ein Maximalbetrag festgesetzt werden.

3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957⁴

Ingress erstes Lemma

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung⁵,

Gliederungstitel vor Art. 48a

5a. Kapitel: Ausbau der Infrastruktur

Art. 48a Ziele

Der Ausbau der Infrastruktur hat folgende Ziele:

- a. Personenverkehr:
 1. Verbesserung der Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen,
 2. Verbesserung der Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben,
 3. Verbesserung der Verbindungen im schweizerischen Städtenetz und mit den Zentren der Metropolitanräume,
 4. Ausbau des Regional- und des Agglomerationsverkehrs,
 5. Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen;
- b. Güterverkehr:
 1. Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs,
 2. Verbesserungen für den Binnen-, Import- und Exportverkehr,
 3. Verbesserung der Trassenverfügbarkeit.

³ SR 642.14

⁴ SR 742.101

⁵ SR 101

Art. 48b Strategisches Entwicklungsprogramm

¹ Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

² Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

³ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor.

Art. 48c Ausbauschritte

¹ Die Erlasse zu den einzelnen Ausbauschritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses. Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

² Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde.

³ Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbauschritten insbesondere die Folgekosten für das gesamte Eisenbahnsystem auf.

⁴ Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Art. 48d Planung der Ausbauschritte

¹ Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

² Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

Art. 48e Projektierung und Ausführung der Massnahmen

¹ Die Eisenbahnunternehmen oder die mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Dritten (Erstellergesellschaften) projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur, koordinieren sie mit den Bedürfnissen des Substanzerhalts und führen sie aus.

² Dabei berücksichtigen sie nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend den bahntechnologischen Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr.

Art. 48f Umsetzungsvereinbarungen

¹ Der Bund schliesst mit den Eisenbahnunternehmen oder Erstellergesellschaften Umsetzungsvereinbarungen über die Ausbaumassnahmen ab. Darin werden die Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten, die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

² Sind mit den Massnahmen zusammenhängende untergeordnete Arbeiten für den Substanzerhalt notwendig, so werden diese ebenfalls in den Umsetzungsvereinbarungen festgelegt.

³ Die Vereinbarungen werden durch das UVEK abgeschlossen. Geringfügige Anpassungen, insbesondere solche technischer oder organisatorischer Natur, können vom BAV vereinbart werden.

Gliederungstitel vor Art. 49

6. Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur

1. Abschnitt: Im Allgemeinen

Art. 49 Grundsätze

¹ Der Bund trägt unter Vorbehalt von Artikel 9b die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

² Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

³ Keine Bundesleistungen nach diesem Gesetz, ausgenommen Leistungen nach Artikel 59, werden ausgerichtet für Strecken:

- a. für die Feinerschliessung;
- b. die keine ganzjährig bewohnten Ortschaften erschliessen;
- c. die keine erheblichen Güteraufkommen erschliessen.

Art. 51 Leistungsvereinbarungen

¹ Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Eisenbahnunternehmen schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Prioritäten des Bundes und von Planrechnungen der Unternehmen die von der Sparte Infrastruktur zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen und Darlehen im Voraus fest.

² Sind mit dem Substanzerhalt untergeordnete Ausbaumassnahmen notwendig, so werden diese ebenfalls in der Leistungsvereinbarung festgelegt.

³ Die Abgeltungen und Darlehen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Dabei berücksichtigt werden insbesondere:

- a. eine angemessene Grunderschliessung;

- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden;
- c. Anliegen der Raumordnungspolitik und der Agglomerationspolitik;
- d. Anliegen des Umweltschutzes.

Art. 51a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen

¹ Können sich das BAV und die Eisenbahnunternehmen nicht auf den Abschluss oder die Anwendung einer Leistungsvereinbarung einigen, so entscheidet das UVEK.

² Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 51b Finanzierungsformen für den Betrieb und den Substanzerhalt

¹ Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb und den Substanzerhalt, einschliesslich der Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Investitionskosten, werden mit Abgeltungen finanziert.

² Investitionen, die die Abschreibungen und Liquiditätsreserven übersteigen, werden mit zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Übersteigen die Abschreibungen die Investitionen, so sind bestehende bedingt rückzahlbare Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013⁶ zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

³ Die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet oder um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Art. 56

Aufgehoben

Art. 57 Mitfinanzierung durch die Kantone

¹ Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Mio. Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

⁶ SR ...; BB1 ...

² Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone in einer Verordnung.

Gliederungstitel vor Art. 58

2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur

Art. 58 Verpflichtungskredite

¹ Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Ausbauschritte nach Artikel 48c notwendigen Verpflichtungskredite.

² Kommt es bei einzelnen Massnahmen zu Verzögerungen, so können die dafür vorgesehenen, nicht ausgeschöpften Verpflichtungskredite für die Realisierung von anderen Massnahmen eingesetzt werden, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht.

³ Der Bundesrat legt die nach Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

Art. 58a Finanzierungsformen für den Ausbau

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Die Einzelheiten werden in den Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f geregelt.

Art. 58b Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte

¹ Die Kantone und weitere Dritte können zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist.

² Sie tragen:

- a. bei zusätzlichen Massnahmen: sämtliche Kosten;
- b. bei alternativen Massnahmen: die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der von ihnen vorgesehenen Massnahme.

³ Die Beteiligung Dritter darf weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen.

⁴ Der Bund schliesst mit den Dritten und den Eisenbahnunternehmen Vereinbarungen über die Massnahmen ab. Darin werden die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

Art. 58c Vorfinanzierung

Die Eisenbahnunternehmen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

Art. 58d Ausführungsvorschriften

Das UVEK erlässt Ausführungsvorschriften über das Controlling der Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine der bewilligten Massnahmen.

Art. 58e Berichterstattung

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung jährlich Bericht über die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur, namentlich über:

- a. den Stand und den weiteren Ablauf der Arbeiten;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite.

4. Bundesgesetz vom 20. März 2009⁷ über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Art. 2 Gegenstand

Das Gesetz regelt Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte NEAT und BAHN 2000 sowie deren Finanzierung.

Art. 4 Bst. a Ziff. 2, Bst. b Ziff. 2–5, 8, 12 und 13

Die Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte umfassen:

- a. auf den Basislinien der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT):
 2. Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung Knoten Bellinzona, Lugano und Chiasso, Zugfolgeverdichtung Biasca–Bellinzona–Chiasso,
- b. auf den übrigen Strecken:
 2. Raum Lausanne: Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Lausanne–Renens, Entflechtung Renens, Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung Knoten Lausanne,
 3. Lausanne–Brig–Iselle: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 4. Lausanne–Biel–Olten: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 5. Lausanne–Bern: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 8. Biel–Delémont–Porrentruy: Kapazitätsausbau,
 12. *Aufgehoben*

⁷ SR 742.140.2

13. Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie,

Art. 10

Aufgehoben

Art. 12 Abs. 1 und 2

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013⁸ die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² *Aufgehoben*

5. Bundesgesetz vom 20. März 1998⁹ über die Schweizerischen Bundesbahnen

Ersatz eines Ausdrucks

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 3 Abs. 4

Aufgehoben

Gliederungstitel vor Art. 7a

3. Abschnitt: Strategische Ziele

Art. 7a

Aufgehoben

Art. 8

¹ Der Bundesrat legt für jeweils vier Jahre fest, welche strategischen Ziele der Bund als Eigner der SBB erreichen will.

² Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele. Er erstattet dem Bundesrat jährlich Bericht über die Zielerreichung und stellt die notwendigen Informationen für deren Überprüfung zur Verfügung.

⁸ SR ...; BB1 ...

⁹ SR 742.31

Art. 20 Finanzierung

¹ Die Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur werden über vollverzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Bundes finanziert. Im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung können die SBB im Einzelfall andere Finanzierungsmodalitäten anwenden, wenn sich diese wirtschaftlich als vorteilhaft erweisen.

² Der Bundesrat legt in den strategischen Zielen den maximal zulässigen Umfang der Mittelaufnahme beim Bund fest.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Es wird erst im Bundesblatt veröffentlicht, wenn der Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013¹⁰ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen worden ist.

³ Das Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss in Kraft.

Ständerat, 21. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 21. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

¹⁰ BBl 2013 ...

**Bundesgesetz
über den Fonds zur Finanzierung
der Eisenbahninfrastruktur
(Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG)**

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 87a der Bundesverfassung¹¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹²,
beschliesst:*

Art. 1 Fonds

¹ Der Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfonds) ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung.

² Das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005¹³ ist subsidiär anwendbar.

Art. 2 Fondsrechnung

¹ Die Fondsrechnung besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

² Die Erfolgsrechnung weist mindestens aus:

- a. als Ertrag:
 1. die Einlagen in Form von zweckgebundenen Einnahmen,
 2. die Aktivierung von Darlehen,
 3. die Aktivzinsen auf den Darlehen;
- b. als Aufwand:
 1. die Entnahmen für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie für diesbezügliche Forschungsaufträge,
 2. die Rückzahlungen der Bevorschussung,
 3. die Passivzinsen auf den Verpflichtungen des Bahninfrastrukturfonds,
 4. die Abschreibungen von Aktiven.

³ Die Bilanz umfasst alle Aktiven und alle Verpflichtungen.

¹¹ SR 101

¹² BBl 2012 1577

¹³ SR 611.0

Art. 3 Einlagen

¹ Der Bundesrat legt fest, in welcher Höhe die verschiedenen vorgesehenen Finanzmittel dem Bahninfrastrukturfonds zugewiesen werden.

² Die Beträge nach den Artikeln 87a Absatz 2 Buchstabe d und 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung¹⁴ basieren auf dem Preisstand von 2014. Sie werden an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandproduktes angepasst und folgen dem Bahnbau-Teuerungsindex. Das Eidgenössische Finanzdepartement regelt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Einzelheiten.

Art. 4 Entnahmen

¹ Die Bundesversammlung legt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag des Bundes mit einfachem Bundesbeschluss die Mittel fest, die dem Bahninfrastrukturfonds jährlich entnommen werden. Die Mittel werden auf die folgenden Bereiche aufgeteilt:

- a. Betrieb und Substanzerhalt;
- b. Ausbau;
- c. Forschungsaufträge.

² Die Mittel haben vorrangig den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt sicherzustellen.

³ Wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, kann der Bundesrat den im laufenden Jahr für den Ausbau nach Absatz 1 Buchstabe b bewilligten Voranschlagskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen.

Art. 5 Zahlungsrahmen

¹ Die Bundesversammlung beschliesst für die nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a zu bewilligenden Entnahmen jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen.

² Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung zusammen mit der Botschaft zur Bewilligung des Zahlungsrahmens über den Anlagezustand sowie über die Auslastung der Infrastruktur.

Art. 6 Verpflichtungskredite

Die Verpflichtungskredite für Ausbauschritte richten sich nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁵.

¹⁴ BBl 2013 ...

¹⁵ SR 742.101

Art. 7 Verschuldung, Reserve und Verzinsung

¹ Der Bahninfrastrukturfonds darf sich nicht über die Bevorschussung hinaus verschulden.

² Er bildet eine angemessene Reserve.

³ Guthaben werden nicht verzinst.

Art. 8 Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

¹ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Fondsrechnung zur Genehmigung.

² Er erstellt für den Bahninfrastrukturfonds eine Finanzplanung über drei Jahre. Er bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag des Bahninfrastrukturfonds zur Kenntnis.

Art. 9 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998¹⁶ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte wird aufgehoben.

Art. 10 Auflösung des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte

¹ Der Bahninfrastrukturfonds übernimmt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 2013¹⁷ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur alle Aktiven und Passiven des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte.

² Gleichzeitig übernimmt er die Darlehen, die zulasten des ordentlichen Bundeshaushalts für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur gewährt worden sind.

Art. 11 Tilgung der Bevorschussung

¹ Spätestens ab dem 1. Januar 2019 werden im Budget und in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds bis zur vollständigen Tilgung der Bevorschussung für deren Verzinsung und Rückzahlung mindestens 50 Prozent der Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a sowie die Einlagen nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung¹⁸ verwendet.

² Auf der Bevorschussung werden marktkonforme Zinsen erhoben. Die Eidgenössische Finanzverwaltung legt die Einzelheiten fest.

¹⁶ AS 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁷ BBl 2013 ...

¹⁸ BBl 2013 ...

Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

du 21 juin 2013

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012¹,
arrête:*

I

La loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire figure en annexe.

II

Les lois mentionnées ci-après sont modifiées comme suit:

1. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct²

Art. 26, al. 1, let. a, et al. 2

¹ Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:

- a. les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 3000 francs;

² Les frais professionnels mentionnés à l'al. 1, let. b et c, sont estimés forfaitairement; dans les cas visés à l'al. 1, let. c, le contribuable peut justifier des frais plus élevés.

2. Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes³

Art. 9, al. 1

¹ FF 2012 1371

² RS 642.11

³ RS 642.14

¹ Les dépenses nécessaires à l'acquisition du revenu et les déductions générales sont défalquées de l'ensemble des revenus imposables. Les frais de perfectionnement et de reconversion professionnels en rapport avec l'activité exercée font également partie des dépenses nécessaires à l'acquisition du revenu. Un montant maximal peut être fixé pour les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail.

3. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁴

Préambule, premier paragraphe

vu les art. 81, 87 et 87a de la Constitution⁵,

Titre précédant l'art. 48a

Chapitre 5a Aménagement de l'infrastructure

Art. 48a Objectifs

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire poursuit les objectifs suivants:

- a. transport des voyageurs:
 1. améliorer les raccordements aux espaces métropolitains européens,
 2. améliorer les raccordements entre les espaces métropolitains suisses et la desserte au sein de ceux-ci,
 3. améliorer les raccordements à l'intérieur des réseaux de villes suisses et entre ces réseaux et les centres des espaces métropolitains,
 4. aménager le trafic régional et d'agglomération,
 5. améliorer la desserte des régions de montagne et des régions touristiques;
- b. trafic marchandises:
 1. transférer le trafic lourd transalpin,
 2. améliorer les trafics intérieur, d'importation et d'exportation,
 3. améliorer la disponibilité des sillons.

Art. 48b Programme de développement stratégique

¹ L'infrastructure est aménagée progressivement dans le cadre d'un programme de développement stratégique.

⁴ RS 742.101

⁵ RS 101

² Le programme de développement stratégique est mis à jour à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires concernées.

³ Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les modifications nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

Art. 48c Etapes d'aménagement

¹ Les différentes étapes d'aménagement font l'objet d'arrêtés fédéraux. Ceux-ci sont sujets au référendum.

² Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques.

³ Dans ses messages sur les étapes d'aménagement, le Conseil fédéral présente notamment les coûts subséquents pour l'ensemble du système ferroviaire.

⁴ Lors de chaque étape d'aménagement, la qualité des prestations offertes sur le réseau grandes lignes doit être maintenue et les crédits nécessaires à cet effet doivent être prévus.

Art. 48d Planification des étapes d'aménagement

¹ En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.

² Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.

Art. 48e Projets et réalisation des mesures

¹ Les entreprises ferroviaires et les tiers chargés de réaliser les mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (sociétés maîtres d'ouvrage) élaborent les projets correspondants, les coordonnent avec les besoins de la maintenance et les réalisent.

² Ils tiennent compte en permanence, selon le principe de l'optimisation microéconomique et macroéconomique, du progrès de la technique ferroviaire, de l'amélioration organisationnelle et de l'évolution du transport de voyageurs ainsi que du trafic marchandises.

Art. 48f Conventions de mise en œuvre

¹ La Confédération passe des conventions de mise en œuvre des mesures d'aménagement avec les entreprises ferroviaires ou les sociétés maîtres d'ouvrage. Ces conventions précisent les mesures relatives aux différentes lignes et nœuds, les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers et l'organisation.

² Les conventions de mise en œuvre comprennent les travaux de maintenance subordonnés à l'aménagement.

³ Le DETEC passe les conventions. L'OFT peut convenir de modifications mineures, notamment lorsqu'elles sont de nature technique ou organisationnelle.

Titre précédant l'art. 49

Chapitre 6 Financement de l'infrastructure

Section 1 Généralités

Art. 49 Principes

¹ Sous réserve de l'art. 9b, la Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure.

² Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

³ Sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la présente loi, sous réserve de l'art. 59, les tronçons:

- a. qui sont destinés à la desserte capillaire;
- b. qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année;
- c. qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises.

Art. 51 Conventions sur les prestations

¹ La Confédération, représentée par l'OFT, et les entreprises ferroviaires passent des conventions quadriennales sur les prestations. Ils y fixent à l'avance l'offre de prestations du secteur de l'infrastructure, l'indemnisation et les prêts prévus en se fondant sur les priorités de la Confédération en matière de politique des transports et sur les comptes prévisionnels des entreprises.

² Les conventions sur les prestations comprennent les travaux d'aménagement subordonnés à la maintenance.

³ L'indemnité et les prêts sont prioritairement destinés à maintenir l'infrastructure en bon état et à l'adapter aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique. Sont notamment pris en compte:

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées;
- c. les objectifs relevant de la politique d'aménagement du territoire et des agglomérations;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement.

Art. 51a Différends à propos des conventions sur les prestations

¹ Le DETEC statue en cas de divergences entre l'OFT et les entreprises ferroviaires lors de la conclusion ou de l'exécution d'une convention sur les prestations.

² Les décisions du DETEC peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale. Peuvent être invoquées:

- a. la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation;
- b. la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents.

³ Les recours contre les décisions du DETEC n'ont pas d'effet suspensif.

Art. 51b Formes de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire

¹ Les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, y compris les amortissements et les coûts d'investissement non activables, donnent lieu au versement d'une indemnité.

² Les investissements qui dépassent les amortissements et les réserves de liquidités font l'objet de prêts sans intérêts, conditionnellement remboursables. Si les amortissements dépassent les investissements, il y a lieu de rembourser les prêts conditionnellement remboursables octroyés au fonds d'infrastructure ferroviaire prévu par la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire⁶ ou de les compenser avec d'autres prestations du fonds.

³ Les prêts conditionnellement remboursables de la Confédération peuvent être convertis en capital propre sous réserve des décisions requises par le droit des sociétés anonymes. La Confédération peut renoncer au remboursement de prêts pour participer aux assainissements de bilan nécessaires ou si le canton renonce également à ce remboursement.

Art. 56

Abrogé

Art. 57 Participation des cantons au financement

¹ Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

² La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

³ Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après avoir entendu les cantons.

⁶ RS ...; FF 2013 ...

Titre précédant l'art. 58

Section 2 Financement de l'aménagement de l'infrastructure

Art. 58 Crédits d'engagement

¹ L'Assemblée fédérale statue par arrêté fédéral sur les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des étapes d'aménagement visées à l'art. 48c.

² Si la réalisation de certaines mesures subit des retards, les crédits d'engagement non utilisés prévus pour leur réalisation peuvent être affectés à la réalisation d'autres mesures dont la planification est prévue par un arrêté fédéral.

³ Le Conseil fédéral fixe les mesures visées à l'al. 2.

Art. 58a Formes de financement de l'aménagement

¹ La Confédération met à disposition par le fonds d'infrastructure ferroviaire les moyens alloués pour financer les mesures sous la forme de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

² Les conventions de mise en œuvre visées à l'art. 48f règlent les modalités.

Art. 58b Financement de mesures supplémentaires ou de substitution par des tiers

¹ Les tiers, en particulier les cantons, peuvent financer des mesures supplémentaires ou de substitution lorsqu'il est possible d'intégrer ces mesures dans le programme de développement stratégique.

² Les tiers prennent en charge:

- a. pour les mesures supplémentaires: l'intégralité des coûts;
- b. pour les mesures de substitution: la différence entre les coûts des mesures prévues par la Confédération et ceux des mesures qu'ils ont prévues.

³ La participation de tiers ne doit pas occasionner de frais supplémentaires pour la Confédération, ni lors de la phase de construction, ni durant la phase d'exploitation.

⁴ La Confédération passe des conventions avec les tiers et les entreprises ferroviaires. Ces conventions précisent les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers ainsi que l'organisation.

Art. 58c Financement préalable

Les entreprises ferroviaires peuvent passer, avec les cantons concernés et avec des tiers, des conventions relatives au financement préalable des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT.

Art. 58d Dispositions d'exécution

Le DETEC édicte les dispositions d'exécution relatives au contrôle des prestations, des coûts, des finances et des échéances des mesures approuvées.

Art. 58e Rapports

Le Conseil fédéral présente annuellement à l'Assemblée fédérale un rapport sur le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire portant notamment sur:

- a. l'état d'avancement et la continuation des travaux;
- b. les dépenses effectuées au titre des crédits d'engagement alloués.

4. Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire⁷

Art. 2 Objet

La présente loi règle la réalisation et le financement des mesures destinées aux grands projets ferroviaires NLFA et RAIL 2000.

Art. 4, let. a, ch. 2, et b, ch. 2 à 5, 8, 12 et 13

Les mesures comprennent:

- a. sur les lignes de base de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA):
 2. Saint-Gothard sud–Chiasso: augmentation du rendement dans les nœuds ferroviaires de Bellinzone, Lugano et Chiasso, intensification de la circulation sur le tronçon Biasca–Bellinzone–Chiasso,
- b. sur les autres lignes:
 2. région de Lausanne: accroissement des capacités (4^e voie) sur le tronçon Lausanne–Renens, désenchevêtrement à Renens, accroissement des capacités et augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne,
 3. Lausanne–Brigue–Iselle: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
 4. Lausanne–Bienne–Olten: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
 5. Lausanne–Berne: accroissement des capacités et augmentation du rendement,
 8. Bienne–Delémont–Porrentruy: accroissement des capacités,
 12. *abrogé*

⁷ RS 742.140.2

13. région de Zurich: part du trafic grandes lignes de la ligne diamétrale,

Art. 10

Abrogé

Art. 12, al. 1 et 2

¹ La Confédération met à disposition les moyens alloués au financement des mesures en les imputant sur le fonds d'infrastructure ferroviaire au sens de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire⁸, sous la forme de prêts à intérêt variable conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

² *Abrogé*

5. Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux⁹

Remplacement d'un terme

Dans tout l'acte, les titres de subdivision «Chapitre» sont remplacés par «Section».

Art. 3, al. 4

Abrogé

Titre précédant l'art. 7a

Section 3 Objectifs stratégiques

Art. 7a

Abrogé

Art. 8

¹ Tous les quatre ans, le Conseil fédéral définit les objectifs stratégiques que la Confédération veut atteindre en tant que propriétaire des CFF.

² Le conseil d'administration des CFF veille à la réalisation des objectifs stratégiques. Il adresse au Conseil fédéral un rapport annuel l'informant sur la mise en œuvre des objectifs fixés et lui fournissant les informations nécessaires pour vérifier la réalisation de ces objectifs.

⁸ RS ...; FF 2013 ...

⁹ RS 742.31

Art. 20 Financement

¹ Les investissements opérés en dehors du secteur de l'infrastructure sont financés par des prêts remboursables, intégralement rémunérés, accordés par la Confédération. D'entente avec l'Administration fédérale des finances, les CFF peuvent utiliser d'autres modalités de financement dans les cas où de telles modalités peuvent se révéler plus avantageuses.

² Le Conseil fédéral fixe dans les objectifs stratégiques le montant maximal autorisé pour les emprunts auprès de la Confédération.

III

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Elle est publiée dans la Feuille fédérale dès lors que l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire¹⁰ a été accepté par le peuple et les cantons.

³ La présente loi entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral.

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

¹⁰ FF 2013 ...

Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire

(Loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF)

du 21 juin 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'art. 87a de la Constitution¹¹,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012¹²,
arrête:

Art. 1 Fonds

¹ Le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds) est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération; il est doté d'une comptabilité propre.

² La loi du 7 octobre 2005 sur les finances¹³ est applicable à titre subsidiaire.

Art. 2 Comptes du fonds

¹ Les comptes du fonds comprennent le compte de résultats et le bilan.

² Le compte de résultats présente au moins:

- a. au titre des revenus:
 1. les versements sous forme de recettes à affectation obligatoire,
 2. l'inscription à l'actif de prêts,
 3. les intérêts actifs sur les prêts;
- b. au titre des charges:
 1. les prélèvements destinés à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux mandats de recherche y afférents,
 2. le remboursement des avances,
 3. les intérêts passifs des engagements du fonds,
 4. les amortissements d'actifs.

³ Le bilan comprend tous les actifs et tous les engagements.

¹¹ RS 101

¹² FF 2012 1371

¹³ RS 611.0

Art. 3 Versements au fonds

¹ Le Conseil fédéral fixe les montants destinés au fonds.

² Les montants définis aux art. 87a, al. 2, let. d, et 196, ch. 3, al. 2, de la Constitution¹⁴ sont basés sur les prix de 2014. Ils sont corrigés en fonction de l'évolution du produit intérieur brut réel et suivent l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire. Le Département fédéral des finances règle les modalités, en accord avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Art. 4 Prélèvements du fonds

¹ L'Assemblée fédérale adopte chaque année, en même temps que l'arrêté fédéral concernant le budget annuel, un arrêté fédéral simple fixant les sommes à prélever du fonds. Ces prélèvements sont répartis sur:

- a. l'exploitation et la maintenance;
- b. l'aménagement;
- c. les mandats de recherche.

² Les prélèvements doivent couvrir en priorité les besoins liés à l'exploitation et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

³ Si les travaux de réalisation sont exécutés plus rapidement que prévu et que les coûts évoluent conformément aux planifications, le Conseil fédéral peut augmenter de 15 % au plus le crédit budgétaire de l'année en cours alloué à l'aménagement conformément à l'al. 1, let. b.

Art. 5 Plafond des dépenses

¹ L'Assemblée fédérale fixe tous les quatre ans un plafond de dépenses pour les prélèvements qui sont arrêtés conformément à l'art. 4, al. 1, let. a.

² Le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale de l'état des installations et du taux d'utilisation de l'infrastructure dans le cadre du message sur l'approbation du plafond de dépenses.

Art. 6 Crédits d'engagement

Les crédits d'engagement destinés aux étapes d'aménagement sont régis par l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹⁵.

¹⁴ FF 2013 ...

¹⁵ RS 742.101

Art. 7 Endettement, réserve et rémunération

¹ Le fonds ne doit pas s'endetter plus que jusqu'à concurrence des avances versées.

² Il constitue une réserve appropriée.

³ Les avoirs ne sont pas rémunérés.

Art. 8 Approbation des comptes et planification financière

¹ Le Conseil fédéral soumet annuellement les comptes du fonds à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

² Il établit une planification financière du fonds sur trois ans. Il la présente à l'Assemblée fédérale en même temps que le budget relatif au fonds.

Art. 9 Abrogation du droit en vigueur

L'ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires¹⁶ est abrogée.

Art. 10 Dissolution du fonds pour les grands projets ferroviaires

¹ Lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire¹⁷, le fonds reprend l'ensemble des actifs et des passifs du fonds pour les grands projets ferroviaires.

² Le fonds reprend simultanément les prêts accordés au débit des finances fédérales ordinaires et destinés aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

Art. 11 Remboursement des avances

¹ A compter du 1^{er} janvier 2019 au plus tard, le budget et la planification financière du fonds doivent prévoir qu'au moins 50 % des versements au fonds prévus à l'art. 87a, al. 2, let. a, de la Constitution¹⁸ et l'intégralité des versements au fonds prévus à l'art. 196, ch. 3, al. 2, de la Constitution¹⁹ servent à rémunérer et à rembourser les avances, jusqu'au remboursement intégral de celles-ci.

² Les avances sont rémunérées aux taux du marché. L'Administration fédérale des finances règle les modalités.

¹⁶ RO 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁷ FF 2013 ...

¹⁸ FF ...

¹⁹ FF ...

Legge federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹,
decreta:

I

La legge del 21 giugno 2013 sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria è adottata nella versione qui annessa.

II

Le leggi qui appresso sono modificate come segue:

1. Legge federale del 14 dicembre 1990² sull'imposta federale diretta

Art. 26 cpv. 1 lett. a nonché cpv. 2

¹ Le spese professionali deducibili sono:

- a. le spese di trasporto necessarie dal domicilio al luogo di lavoro fino a un importo massimo di 3000 franchi;

² Per le spese professionali secondo il capoverso 1 lettere b e c sono stabilite deduzioni complessive; per le spese di cui al capoverso 1 lettera c il contribuente può giustificare spese più elevate.

2. Legge federale del 14 dicembre 1990³ sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni

Art. 9 cpv. 1

¹ FF 2012 1283

² RS 642.11

³ RS 642.14

¹ Dai proventi imponibili complessivi sono detratte le spese necessarie al loro conseguimento e le deduzioni generali. I costi di perfezionamento in rapporto con la professione e quelli di riqualificazione professionale sono pure considerati spese necessarie. Per le spese di trasporto necessarie dal domicilio al luogo di lavoro può essere fissato un importo massimo.

3. Legge federale del 20 dicembre 1957⁴ sulle ferrovie

Ingresso, primo comma

visti gli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale⁵;

Titolo prima dell'art. 48a

Capitolo 5a: Ampliamento dell'infrastruttura

Art. 48a Obiettivi

L'ampliamento dell'infrastruttura persegue i seguenti obiettivi:

- a. traffico viaggiatori:
 1. migliorare i collegamenti con le aree metropolitane europee,
 2. migliorare i collegamenti tra le aree metropolitane svizzere e al loro interno,
 3. migliorare i collegamenti all'interno della rete urbana svizzera e con i centri delle aree metropolitane,
 4. ampliare il traffico regionale e il traffico d'agglomerato,
 5. migliorare i collegamenti con le regioni di montagna e le regioni turistiche;
- b. traffico merci:
 1. trasferire il traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia,
 2. migliorare il traffico interno, nonché il traffico di importazione e di esportazione,
 3. migliorare la disponibilità delle tracce.

Art. 48b Programma di sviluppo strategico

¹ L'infrastruttura è ampliata per fasi nell'ambito di un programma di sviluppo strategico.

² La Confederazione aggiorna periodicamente il programma di sviluppo strategico d'intesa con i Cantoni delle rispettive regioni di pianificazione e con le imprese ferroviarie interessate.

⁴ RS 742.101

⁵ RS 101

³ Ogni quattro anni il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un rapporto sullo stato dell'ampliamento, sui necessari adeguamenti del programma di sviluppo strategico e sulla successiva fase di ampliamento pianificata.

Art. 48c Fasi di ampliamento

¹ Gli atti normativi sulle singole fasi di ampliamento sono emanati in forma di decreto federale. Tali decreti federali sottostanno a referendum facoltativo.

² Le misure previste nelle fasi di ampliamento si basano su una prova della necessità e su un'analisi dell'offerta effettuata secondo criteri di economia aziendale e macroeconomici.

³ Nei messaggi relativi alle fasi di ampliamento il Consiglio federale illustra in particolare i costi susseguenti per l'intero sistema ferroviario.

⁴ In ogni fase di ampliamento è perseguito anche l'obiettivo di assicurare la qualità dell'offerta sulla rete già esistente del traffico a lunga distanza e sono previsti i crediti necessari a tale scopo.

Art. 48d Pianificazione delle fasi di ampliamento

¹ In quanto responsabile del processo, l'UFT dirige e coordina le pianificazioni necessarie per le fasi di ampliamento. Tiene conto delle pianificazioni regionali dei Cantoni e coinvolge le imprese ferroviarie interessate.

² I Cantoni assicurano la pianificazione regionale dell'offerta. A tal fine definiscono regioni di pianificazione adeguate. Le imprese ferroviarie interessate sono coinvolte in modo adeguato.

Art. 48e Progettazione ed esecuzione delle misure

¹ Le imprese ferroviarie e i terzi incaricati della realizzazione delle misure (società costruttrici) progettano le misure per l'ampliamento dell'infrastruttura, le coordinano con le esigenze del mantenimento della qualità e le eseguono.

² In tale contesto, tengono costantemente conto, secondo il principio dell'ottimizzazione aziendale ed economica, dei progressi tecnologici in campo ferroviario, delle migliori organizzative e dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci.

Art. 48f Convenzioni di attuazione

¹ La Confederazione conclude convenzioni di attuazione relative alle misure di ampliamento con le imprese ferroviarie o le società costruttrici. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le misure per le singole tratte e i singoli nodi, le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

² Se le misure necessitano di interventi subordinati correlati per il mantenimento della qualità, anche questi sono stabiliti nelle convenzioni di attuazione.

³ Le convenzioni sono concluse dal DATEC. Gli adeguamenti di minore entità, in particolare di carattere organizzativo o tecnico, possono essere convenuti dall'UFT.

Titolo prima dell'art. 49

Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura

Sezione 1: In generale

Art. 49 Principi

¹ Fatto salvo l'articolo 9b, la Confederazione assume l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura.

² I Cantoni partecipano al finanziamento dell'infrastruttura.

³ Fatte salve le prestazioni di cui all'articolo 59, dalle prestazioni federali ai sensi della presente legge sono escluse le tratte che:

- a. assicurano il collegamento capillare;
- b. collegano località che non sono abitate tutto l'anno;
- c. non servono per il trasporto di consistenti quantità di merci.

Art. 51 Convenzioni sulle prestazioni

¹ La Confederazione, rappresentata dall'UFT, e le imprese ferroviarie concludono convenzioni sulle prestazioni ogni quattro anni. In tali convenzioni sono anticipatamente convenuti l'offerta di prestazioni nonché le indennità e i mutui previsti nel settore dell'infrastruttura sulla scorta delle priorità in materia di politica dei trasporti della Confederazione e dei conti di previsione delle imprese.

² Se il mantenimento della qualità necessita di misure di ampliamento subordinate, anche queste sono stabilite nella convenzione sulle prestazioni.

³ Le indennità e i mutui servono in primo luogo a mantenere l'infrastruttura in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica. In tale contesto sono in particolare considerati:

- a. i collegamenti basilari adeguati;
- b. gli imperativi della politica regionale, in particolare i bisogni inerenti allo sviluppo economico delle regioni sfavorite;
- c. gli imperativi della politica di assetto del territorio e d'agglomerato;
- d. gli imperativi della protezione dell'ambiente.

Art. 51a Controversie relative alle convenzioni sulle prestazioni

¹ Se l'UFT e le imprese ferroviarie non riescono ad accordarsi su una convenzione sulle prestazioni o sulla sua applicazione, la decisione spetta al DATEC.

² Le decisioni del DATEC possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale. Possono essere fatti valere:

- a. la violazione del diritto federale, compresi l'eccesso o l'abuso del potere d'apprezzamento;
- b. l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti.

³ I ricorsi interposti contro le decisioni del DATEC non hanno effetto sospensivo.

Art. 51b Modalità di finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

¹ I costi pianificati e non coperti per l'esercizio e il mantenimento della qualità, compresi gli ammortamenti e i costi d'investimento non attivabili, sono finanziati mediante indennità.

² Gli investimenti che superano i mezzi finanziari destinati all'ammortamento e le riserve di liquidità disponibili sono finanziati con mutui senza interessi e rimborsabili condizionalmente. Se i mezzi finanziari destinati all'ammortamento superano gli investimenti, i mutui in corso rimborsabili condizionalmente devono essere rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria conformemente alla legge del 21 giugno 2013⁶ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria o compensati con le altre prestazioni di tale Fondo.

³ I mutui rimborsabili condizionalmente della Confederazione possono essere convertiti in capitale proprio, fatte salve le decisioni necessarie a tal fine secondo il diritto della società anonima. La Confederazione può inoltre rinunciare al rimborso dei mutui se vi rinuncia pure il Cantone o a titolo di partecipazione alle misure di risanamento finanziario necessarie.

Art. 56

Abrogato

Art. 57 Partecipazione dei Cantoni al finanziamento

¹ I Cantoni versano un contributo di 500 milioni all'anno al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria per finanziare i costi dell'infrastruttura.

² La partecipazione di ogni Cantone è determinata dalle prestazioni di traffico regionale ordinate alle imprese ferroviarie (viaggiatori-chilometri e treni-chilometri), secondo la chiave di ripartizione intercantonale.

³ Il Consiglio federale disciplina i particolari per via d'ordinanza, dopo aver consultato i Cantoni.

Titolo prima dell'art. 58

⁶ RS ...; FF ...

Sezione 2: Finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura

Art. 58 Crediti d'impegno

¹ L'Assemblea federale stanZIA mediante decreto federale i crediti d'impegno necessari per le fasi di ampliamento secondo l'articolo 48c.

² Se singole misure subiscono ritardi, i crediti d'impegno previsti per le stesse possono, qualora non siano esauriti, essere destinati alla realizzazione di altre misure la cui pianificazione è prevista da un decreto federale.

³ Il Consiglio federale stabilisce le misure da realizzare secondo il capoverso 2.

Art. 58a Modalità di finanziamento dell'ampliamento

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui senza interessi, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

² I dettagli sono disciplinati nelle convenzioni di attuazione di cui all'articolo 48f.

Art. 58b Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

¹ I Cantoni e altri terzi possono finanziare misure supplementari o alternative se queste possono essere integrate nel programma di sviluppo strategico.

² Essi assumono:

- a. in caso di misure supplementari: tutti i costi;
- b. in caso di misure alternative: la differenza tra i costi delle misure previste dalla Confederazione e quelle da loro previste.

³ La partecipazione di terzi non deve comportare un onere supplementare per la Confederazione né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio.

⁴ La Confederazione conclude con i terzi e le imprese ferroviarie convenzioni concernenti le misure. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

Art. 58c Prefinanziamento

Le imprese ferroviarie possono concludere con i Cantoni interessati e con terzi convenzioni sul prefinanziamento delle misure la cui realizzazione o pianificazione è stata decisa dall'Assemblea federale. Tali convenzioni sottostanno all'approvazione dell'UFT.

Art. 58d Disposizioni di esecuzione

Il DATEC emana le disposizioni di esecuzione relative alla supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze concernenti le misure approvate.

Art. 58e Rapporto

Il Consiglio federale riferisce annualmente all'Assemblea federale in merito al finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura, segnatamente:

- a. sullo stato e sul seguito dei lavori;
- b. sulle spese in base ai crediti d'impegno stanziati.

4. Legge federale del 20 marzo 2009⁷ sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria

Art. 2 Oggetto

La presente legge disciplina le misure e il finanziamento relativi ai grandi progetti ferroviari NFTA e FERROVIA 2000.

Art. 4 lett. a n. 2, nonché lett. b n. 2-5, 8, 12 e 13

Le misure relative ai grandi progetti ferroviari comprendono:

- a. sulle linee di base della nuova ferrovia transalpina (NFTA):
 2. San Gottardo Sud–Chiasso: aumento delle prestazioni nei nodi di Bellinzona, Lugano e Chiasso, intensificazione della successione dei treni Biasca–Bellinzona–Chiasso,
- b. sulle altre tratte:
 2. regione di Losanna: potenziamento delle capacità (quarto binario) Losanna–Renens, separazione dei flussi di traffico a Renens, potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni nel nodo di Losanna,
 3. Losanna–Briga–Iselle: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 4. Losanna–Bienne–Olten: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 5. Losanna–Berna: potenziamento delle capacità e aumento delle prestazioni,
 8. Bienne–Delémont–Porrentruy: potenziamento delle capacità,
 12. *Abrogato*
 13. regione di Zurigo: quota del traffico a lunga distanza sulla linea di transito,

Art. 10

Abrogato

Art. 12 cpv. 1 e 2

⁷ RS 742.140.2

¹ La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria di cui alla legge del 21 giugno 2013⁸ sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui a interesse variabile, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

² *Abrogato*

5. Legge federale del 20 marzo 1998⁹ sulle Ferrovie federali svizzere

Sostituzione di un termine

Concerne soltanto il testo francese

Art. 3 cpv. 4

Abrogato

Titolo prima dell'art. 7a

Sezione 3: Obiettivi strategici

Art. 7a

Abrogato

Art. 8

¹ Il Consiglio federale fissa ogni quattro anni gli obiettivi strategici che la Confederazione si prefigge di raggiungere in veste di proprietaria delle FFS.

² Il consiglio d'amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Riferisce annualmente al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e mette a disposizione le informazioni necessarie per la verifica.

Art. 20 **Finanziamento**

¹ Gli investimenti al di fuori del settore dell'infrastruttura sono finanziati mediante prestiti fruttiferi e rimborsabili della Confederazione. D'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, le FFS possono applicare nel singolo caso altre modalità di finanziamento che si dimostrino economicamente vantaggiose.

² Il Consiglio federale fissa negli obiettivi strategici il volume massimo di finanziamenti ottenibili presso la Confederazione.

⁸ RS ...; FF ...

⁹ RS **742.31**

III

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Sarà pubblicata nel Foglio federale non appena il decreto federale del 20 giugno 2013¹⁰ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici») sarà stato approvato dal Popolo e dai Cantoni.

³ La presente legge entra in vigore contemporaneamente al decreto federale.

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi
Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

¹⁰ FF 2013 ...

Allegato

**Legge federale
concernente il Fondo per il finanziamento
dell'infrastruttura ferroviaria
(Legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIF)**

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 87a della Costituzione federale¹¹ (Cost.);
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012¹²,
decreta:

Art. 1 Fondo

¹ Il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Fondo) è un fondo giuridicamente non autonomo con contabilità propria.

² La legge federale del 7 ottobre 2005¹³ sulle finanze della Confederazione è applicabile a titolo sussidiario.

Art. 2 Contabilità del Fondo

¹ La contabilità del Fondo si compone di un conto economico e di un bilancio.

² Il conto economico contempla almeno:

- a. come ricavi:
 1. i conferimenti sotto forma di entrate a destinazione vincolata,
 2. l'attivazione di mutui,
 3. gli interessi attivi sui mutui;
- b. come spese:
 1. i prelievi per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria nonché per i corrispondenti mandati di ricerca,
 2. i rimborsi dell'anticipo,
 3. gli interessi passivi sugli impegni del Fondo,
 4. gli ammortamenti degli attivi.

³ Il bilancio comprende l'insieme degli attivi e degli impegni.

¹¹ RS 101

¹² FF 2012 1283

¹³ RS 611.0

Art. 3 Conferimenti

¹ Il Consiglio federale stabilisce l'importo dei singoli versamenti attribuiti al Fondo.

² Gli importi di cui agli articoli 87a capoverso 2 lettera d e 196 numero 3 capoverso 2 Cost.¹⁴ si basano sui prezzi del 2014. Sono adeguati all'evoluzione del prodotto interno lordo reale e seguono l'indice di rincaro delle opere ferroviarie. Il Dipartimento federale delle finanze disciplina i dettagli d'intesa con il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

Art. 4 Prelievi

¹ L'Assemblea federale stabilisce con un decreto federale semplice, contemporaneamente al decreto federale concernente il preventivo della Confederazione, gli importi prelevati annualmente dal Fondo. Tali prelievi sono suddivisi sui seguenti ambiti:

- a. esercizio e mantenimento della qualità;
- b. ampliamento;
- c. mandati di ricerca.

² I prelievi devono garantire prioritariamente il fabbisogno per l'esercizio e il mantenimento della qualità.

³ Se i lavori avanzano più rapidamente del previsto e il livello dei costi è conforme alla pianificazione, il Consiglio federale può aumentare del 15 per cento al massimo il credito a preventivo annuale stanziato per l'ampliamento di cui al capoverso 1 lettera b.

Art. 5 Limite di spesa

¹ Per i prelievi di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera a, l'Assemblea federale stabilisce di volta in volta un limite di spesa quadriennale.

² Nell'ambito del messaggio concernente il limite di spesa, il Consiglio federale informa l'Assemblea federale sullo stato degli impianti e sul grado di utilizzo dell'infrastruttura.

Art. 6 Crediti d'impegno

I crediti d'impegno per le fasi di ampliamento sono retti dall'articolo 58 della legge federale del 20 dicembre 1957¹⁵ sulle ferrovie.

Art. 7 Indebitamento, riserva e remunerazione

¹ Il Fondo non può indebitarsi oltre l'ammontare dell'anticipo.

² Il Fondo costituisce una riserva adeguata.

³ L'avere non è remunerato.

¹⁴ FF 2013 ...

¹⁵ RS 742.101

Art. 8 Approvazione dei conti e pianificazione finanziaria

¹ Il Consiglio federale sottopone annualmente per approvazione la contabilità del Fondo all'Assemblea federale.

² Stabilisce per il Fondo una pianificazione finanziaria su tre anni. Ne informa l'Assemblea federale, in margine al preventivo del Fondo.

Art. 9 Diritto previgente: abrogazione

L'ordinanza dell'Assemblea federale del 9 ottobre 1998¹⁶ relativa al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari è abrogata.

Art. 10 Scioglimento del fondo per i grandi progetti ferroviari

¹ Con l'entrata in vigore del decreto federale del 20 giugno 2013¹⁷ concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»), il Fondo si assume tutti gli attivi e i passivi del fondo per i grandi progetti ferroviari.

² Contemporaneamente il Fondo si assume i mutui concessi a carico del bilancio ordinario della Confederazione per investimenti nell'infrastruttura ferroviaria.

Art. 11 Estinzione dell'anticipo

¹ A partire al più tardi dal 1° gennaio 2019 e sino alla completa estinzione dell'anticipo, nel preventivo e nella pianificazione finanziaria del Fondo sono destinati alla remunerazione e al rimborso dell'anticipo almeno il 50 per cento dei conferimenti di cui all'articolo 87a capoverso 2 lettera a Cost.¹⁸ nonché i conferimenti di cui all'articolo 196 numero 3 capoverso 2 Cost.¹⁹

² Sull'anticipo sono prelevati tassi di interesse conformi al mercato. L'Amministrazione federale delle finanze stabilisce i dettagli.

¹⁶ RU 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁷ FF 2013 ...

¹⁸ FF 2013 ...

¹⁹ FF 2013 ...

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 48c Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012²,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird der Ausbauschritt 2025 beschlossen.

² Dieser umfasst folgende Massnahmen:

- a. Lausanne–Genf: Kapazitätsausbau;
- b. Knoten Genf: Kapazitätsausbau;
- c. Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen;
- d. Ligerz–Twann: Kapazitätsausbau;
- e. Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung;
- f. Knoten Bern: Kapazitätsausbau;
- g. Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau;
- h. Bern–Luzern: Leistungssteigerung;
- i. Zürich–Chur: Kapazitätsausbau;
- j. Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung;
- k. St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau;
- l. Bellinzona–Tenero: Kapazitätsausbau;
- m. Lugano: Kapazitätsausbau;
- n. verschiedene Einzelinvestitionen;

¹ SR 742.101

² BBl 2012 1577

- o. vorbereitende Arbeiten für den nächsten Ausbauschnitt (Studien, Projektierungen);
- p. Projektierungen für Kapazitätsausbauten Aarau–Zürich, Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel, Stadelhofen), Thalwil–Zug (Zimmerberg), Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern) und für die Bahntechnik-Ausrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel;
- q. betriebliche Anlagen;
- r. Privatbahnen: Leistungssteigerungen Vevey–Blonay, Luzern–Stans/Giswil, Landquart/Chur–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Solothurn und Reserven.

³ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschnitt 2030 vor. Bis voraussichtlich 2030 werden insbesondere folgende Massnahmen realisiert:

- a. Aarau–Zürich–Winterthur: Kapazitätsausbau;
- b. Luzern–Zug–Thalwil: Kapazitätsausbau;
- c. Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel: Bahntechnik-Ausrüstung;
- d. Behebung von Engpässen im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie im Zugang zu Tourismusregionen;
- e. verschiedene Einzelinvestitionen zur Optimierung des Knotenprinzips und der Taktfrequenz;
- f. betriebliche Anlagen;
- g. vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt und die Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich), die Neubaustrecke Axen, Lausanne-Bern sowie weitere Projekte.

Art. 2

Die Massnahmen sind bis 31. Dezember 2025 abzuschliessen. Der Bundesrat kann den Zeitpunkt des Abschlusses anpassen.

Art. 3

¹ Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

² Dieser Beschluss wird gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2013³ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesblatt veröffentlicht.

³ Dieser Beschluss tritt gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Kraft.

³ BBl 2013 ...

Ständerat, 21. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 21. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

du 21 juin 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 48c, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012²,

arrête:

Art. 1

¹ L'étape 2025 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est approuvée.

² Elle comprend les mesures suivantes:

- a. Lausanne–Genève: extension de capacité;
- b. nœud de Genève: extension de capacité;
- c. Lausanne–Berne: mesures d'accélération;
- d. Gléresse–Douanne: extension de capacité;
- e. Bâle Est (1^{re} étape), Ergolzthal: extension de capacité; Pratteln: désenchevêtrement;
- f. nœud de Berne: extension de capacité;
- g. Gümligen–Münsingen: extension de capacité;
- h. Berne–Lucerne: augmentation des prestations;
- i. Zurich–Coire: extension de capacité;
- j. Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement;
- k. St-Gall–Coire: extension de capacité;
- l. Bellinzone–Tenero: extension de capacité;
- m. Lugano: extension de capacité;
- n. divers investissements particuliers;

¹ RS 742.101

² FF 2012 1371

- o. travaux préparatoires de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications);
- p. études de projet pour l'extension de capacité Aarau–Zurich, Zurich–Winterthour (tunnel de Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zoug (Zimmerberg), Zoug–Lucerne (gare souterraine ou gare de transit de Lucerne) et pour l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg;
- q. installations d'exploitation;
- r. chemins de fer privés: augmentation des prestations Vevey–Blonay, Lucerne–Stans/Giswil, Landquart/Coire–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, St-Gall–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Soleure et réserves.

³ Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2018 concernant l'étape d'aménagement 2030. A l'horizon 2030 les mesures suivantes, notamment, doivent être réalisées:

- a. Aarau–Zurich–Winterthour: extension de capacité;
- b. Lucerne–Zoug–Thalwil: extension de capacité;
- c. Ferden–Mitholz: équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg;
- d. élimination des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et le trafic régional ainsi qu'aux accès aux régions touristiques;
- e. investissements particuliers destinés à optimiser le principe des noeuds et les cadences;
- f. installations d'exploitation;
- g. travaux préparatoires de planification pour la prochaine étape d'aménagement et études relatives au tronçon entre Bâle et le Mittelland (3e traversée du Jura), au nouveau tronçon de l'Axen, au tronçon Lausanne-Berne et à d'autres projets.

Art. 2

Les mesures prévues doivent être réalisées d'ici au 31 décembre 2025. Le Conseil fédéral peut adapter le délai de réalisation.

Art. 3

¹ Le présent arrêté est sujet au référendum.

² Il est publié dans la Feuille fédérale en même temps que la loi du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire³.

³ Il entre en vigueur en même temps que la loi du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire⁴.

³ FF 2013 ...

Conseil des Etats, 21 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 21 juin 2013

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

⁴ FF 2013 ...

Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria

del 21 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 48c capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

Art. 1

¹ È approvata la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria.

² Tale fase comprende le seguenti misure:

- a. Losanna–Ginevra: potenziamento delle capacità;
- b. nodo di Ginevra: potenziamento delle capacità;
- c. Losanna–Berna: misure di accelerazione;
- d. Ligerz–Twann: potenziamento delle capacità;
- e. Basilea-Est (1^a tappa), Ergolzthal: potenziamento delle capacità; Pratteln: separazione dei flussi di traffico;
- f. nodo di Berna: potenziamento delle capacità;
- g. Gümligen–Münsigen: potenziamento delle capacità;
- h. Berna–Lucerna: aumento delle prestazioni;
- i. Zurigo–Coira: potenziamento delle capacità;
- j. Rapperswil–Mägenwil: aumento delle prestazioni;
- k. San Gallo–Coira: potenziamento delle capacità;
- l. Bellinzona–Tenero: potenziamento delle capacità.
- m. Lugano: potenziamento delle capacità;
- n. diversi investimenti singoli;
- o. lavori preparatori per la fase di ampliamento successiva (studi, progettazioni);

¹ RS 742.101

² FF 2012 1283

- p. progettazioni per il potenziamento delle capacità Aarau–Zurigo, Zurigo–Winterthur (Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zugo (Zimmerberg), Zugo–Lucerna (stazione sotterranea o stazione di transito) e per l’equipaggiamento di tecnica ferroviaria Ferden–Mitholz nella galleria di base del Lötschberg;
- q. impianti d’esercizio;
- r. ferrovie private: aumenti delle prestazioni Vevey–Blonay, Lucerna–Stans/Giswil, Landquart/Coira–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/ Fiesch, San Gallo–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Soletta e riserve.

³ Il Consiglio federale sottopone all’Assemblea federale entro il 2018 un messaggio sulla fase di ampliamento 2030. Entro il 2030 è prevista in particolare la realizzazione delle misure seguenti:

- a. Aarau–Zurigo–Winterthur: potenziamento delle capacità;
- b. Lucerna–Zugo–Thalwil: potenziamento delle capacità;
- c. Ferden–Mitholz: equipaggiamento di tecnica ferroviaria nella galleria di base del Lötschberg;
- d. eliminazione di problemi di capacità nel traffico d’agglomerato e regionale come pure nell’accesso alle regioni turistiche;
- e. diversi investimenti puntuali volti a ottimizzare il principio delle stazioni nodali e la frequenza delle corse;
- f. impianti d’esercizio;
- g. lavori di pianificazione preliminare in vista della prossima fase di ampliamento, nonché progettazioni per la tratta Basilea–Mittelland (terzo traforo del Giura), per la nuova tratta Axen, per la tratta Losanna–Berna e per ulteriori progetti.

Art. 2

Le misure vanno realizzate entro il 31 dicembre 2025. Il Consiglio federale può adeguare tale scadenza.

Art. 3

¹ Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale pubblica il presente decreto nel Foglio federale contemporaneamente alla legge federale del 21 giugno 2013³ concernente il finanziamento e l’ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria.

³ Il presente decreto entra in vigore contemporaneamente alla legge federale del 21 giugno 2013 concernente il finanziamento e l’ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria.

Consiglio degli Stati, 21 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 21 giugno 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

E

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbau 2025 der Eisenbahninfrastruktur

vom 17. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012²,
beschliesst:*

Art. 1

Für den Ausbau nach dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013³ über den Ausbau 2025 der Eisenbahninfrastruktur wird ein Verpflichtungskredit von 6400 Millionen Franken bewilligt (Preisstand Oktober 2008, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

Art. 2

Der Bundesrat kann den Verpflichtungskredit um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöhen.

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Ständerat, 13. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 17. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

¹ SR 742.101
² BBl 2012 1577
³ BBl 2012 1773

E

Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

du 17 juin 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹,

vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012²,

arrête:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 6400 millions de francs (prix d'octobre 2008, sans renchérissement ni TVA) est alloué pour l'aménagement prévu par l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire³.

Art. 2

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit d'engagement du renchérissement attesté et de la TVA.

Art. 3

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

Conseil des Etats, 13 juin 2013

Le président: Filippo Lombardi
Le secrétaire: Philippe Schwab

Conseil national, 17 juin 2013

La présidente: Maya Graf
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

¹ RS 742.101

² FF 2012 1371

³ FF 2012 1573

E

Decreto federale concernente il credito d'impegno per la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria

del 17 giugno 2013

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 58 della legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie;

visto il messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012²,

decreta:

Art. 1

Per l'ampliamento secondo il decreto federale del 21 giugno 2013³ concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria è stanziato un credito d'impegno di 6400 milioni di franchi (stato dei prezzi: ottobre 2008, escluso il rincaro e l'imposta sul valore aggiunto).

Art. 2

Il Consiglio federale può aumentare il credito d'impegno nella misura del rincaro comprovato e dell'imposta sul valore aggiunto.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà a referendum.

Consiglio degli Stati, 13 giugno 2013

Il presidente: Filippo Lombardi

Il segretario: Philippe Schwab

Consiglio nazionale, 17 giugno 2013

La presidente: Maya Graf

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

¹ RS 742.101

² FF 2012 1283

³ FF 2012 1481