

CH_VB 20046465 vom 28. September 1999

Bundesverwaltung, 1999-09-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20046465__td__

FR: CH_VB 20046465 du 28 septembre 1999

IT: CH_VB 20046465 del 28 settembre 1999

Erwägungen

E. 28

septembre 1999 Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Art. 6 ch. 1 art. 4 al. 3, 4
Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen –
Adopté An den Ständerat – Au Conseil des Etats 99.028-9 Bilaterale Verträge Schweiz/EU.
9. Kombiniertes Verkehr Accords bilatéraux Suisse/UE. 9. Trafic combiné Différences –
Divergences Siehe Seite 1708 hiervoor – Voir page 1708 ci-devant Beschluss des
Ständerates vom 23. September 1999 Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1999
Bundesbeschluss
über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs Arrêté
fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises
par rail Art. 1 Abs. 1 Antrag der Kommission Mehrheit Festhalten Minderheit (Theiler,
Bezzola, Bircher, Freund, Friderici, Kunz, Vetterli, Vogel) Zustimmung zum Beschluss des
Ständerates Art. 1 al. 1 Proposition de la commission Majorité Maintenir Minorité (Theiler,
Bezzola, Bircher, Freund, Friderici, Kunz, Vetterli, Vogel) Adhérer à la décision du Conseil
des Etats Theiler Georges (R, LU): Wir kommen zur Pièce de résistance dieser
Differenzvereinbarung. Résistance deshalb, weil der Bundesrat – ich weiss nicht, ob
einstimmig – und der Ständerat – dieser mit Sicherheit einstimmig – weiterhin le-
diglich 2,85 Milliarden Franken sprechen wollen. Der Stände-
rat hat sich aber auch beweglich
gezeigt, er ist im Zielartikel auf unseren Beschluss eingeschwenkt. Jetzt, meine ich, liegt es
an uns, einen Schritt entgegenzukommen. Ich verzichte darauf, alle Argumente, welche
materiell bereits gefallen sind, zu wiederholen und gehe nur auf die wichtig-
sten noch kurz
ein. Wir haben, das scheint mir ein wichtiger Punkt zu sein, im Verkehrsverlagerungsgesetz
einen neuen Artikel eingebaut, der den Bundesrat verpflichtet, weitere Massnahmen zu
treffen, falls die Verlagerungsziele mit die-
sen Geldern nicht erreicht werden können. Es
macht eigent-
lich keinen Sinn, dass wir dafür nun die höchstmögliche Summe einsetzen,
sondern wir sollten mit jener beginnen, die tiefer liegt. Erhöhen können wir die
Subventionen allemal, aber von Subventionssenkungen habe ich in diesem Staat noch nicht
sehr viel gesehen. Ich richte den Appell vor allem auch an jene, denen der Bun-
deshaushalt am Herzen liegt. Wir haben den «runden Tisch» erlebt. Wir haben das «Haushaltziel 2001»
erlebt. Wir haben erlebt, wie uns die Bevölkerung in dieser Frage unterstützt hat. Wir haben
damals um eine oder zwei Milliarden Franken gekämpft, und heute stehen wir vor der
Frage, ob wir eine halbe Milliarde Franken mehr oder weniger ausgeben wollen. Ich meine,
im Zweifelsfall dürfen wir diese halbe Milliarde Franken nicht sprechen, sondern müssen
zuerst einmal schauen, wie sich die Lage entwickelt. Ich finde es auch nicht gut, wenn das
Parlament den Entwurf des Bundesrates – der Bundesrat ist für 2,85 Milliarden Fran-
ken –
nun einfach übertrifft und ein halbe Milliarde Franken mehr ausgibt. Wir werden dann
bestimmt die entsprechen-
den Vorwürfe quittieren. Man kann sich aber auch die Frage
stellen, ob es diese Summe wirklich braucht, um das Ziel zu erreichen. Sie müs-
sen einmal

die Rechnung machen, was Sie mit 300 Millionen Franken pro Jahr subventionieren können: Sie können praktisch den ganzen Gütertransit gratis machen. Bei 650 000 Fahrten pro Jahr können Sie das praktisch für gratis erklären. Macht das Sinn? Ist es sinnvoll, Gelder zu sprechen, bei denen Sie nicht einmal sicher sind, was sie bewirken? Ich bitte Sie, sachlich und vernünftig zu bleiben. Sprechen wir nicht Subventionen auf Vorrat. Das macht keinen Sinn. Ich bitte Sie, dem Entwurf des Bundesrates bzw. dem einstimmig getroffenen Beschluss des Ständerates zuzustimmen und bei 2,85 Milliarden Franken zu bleiben. Bircher Peter (C, AG): Wir sollten diese doch gewichtige Differenz hier noch ausräumen. Es macht wenig Sinn, sie einfach der Einigungskonferenz zuzuweisen. Sie sehen, dass ich bei der Minderheit Theiler bin. Ich bin der Meinung, wir sollten dem Ständerat folgen, weil in den weiteren Beratungen zwei entscheidende Dinge geschehen sind. Ich muss daran erinnern, dass der Ständerat beim Verkehrsverlagerungsgesetz folgendes neu eingefügt hat: «Falls das Verlagerungsziel gemäss Absatz 2 gefährdet erscheint, legt der Bundesrat Zwischenschritte für die Verlagerung fest und trifft die notwendigen Massnahmen oder beantragt diese den eidgenössischen Räten. Er schlägt nötigenfalls weitere Massnahmen im Rahmen der Botschaft für ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung vor.» Das Verlagerungsziel wurde knapp auch im Ständerat gutgeheissen. Zudem wurde das Verkehrsverlagerungsgesetz mit diesem eben zitierten Artikel angereichert – der Bundesrat kann jederzeit Massnahmen ergreifen, Anträge stellen usw. Deshalb sind wir der Meinung, wir sollten in dieser Runde beim Antrag Bundesrat und beim praktisch einstimmigen Beschluss des Ständerates bleiben, d. h. bei den 2,85 Milliarden Franken. Herczog Andreas (S, ZH): Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und in diesem Sinne auch an den 3,3 Milliarden Franken festzuhalten und nicht für 2,85 Milliarden Franken zu stimmen. Zu dem, was Herr Theiler sagte: Zwei Dinge stimmen explizit nicht. Wir beschliessen hier keine Kredite auf Vorrat. Wenn Sie den 300 Millionen Franken, die wir pro Jahr gemäss Antrag der Mehrheit vorgesehen hätten und die dann degressiv und nach Massgabe einzusetzen wären, zustimmen, würden diese 300 Millionen Franken pro Jahr nicht gewissermassen den Güterverkehr auf der Schiene gratis machen. Das ist eine ganz eigenartige Interpretation dieser Finanzierung. Wir haben, was den Zeitpunkt betrifft, beim Verlagerungsziel einen Kompromiss ausgearbeitet. Der Ständerat hat diesem Kompromiss zugestimmt. Das sind die berühmten maximal zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels. Wenn ein solches Ziel festlegen, müssen wir auch die entsprechenden finanziellen Mittel so gestalten, dass sie nicht offensichtlich darunter liegen, um das Ziel zu erreichen. Ich habe das an diesem Pult bereits mehrmals erklärt und will nicht mehr gross darauf eingehen. Nur ein Stichwort: Die 2,85 Milliarden Franken beinhalten bereits die jährlichen 125 Millionen Franken für den UKV. Wenn Sie das für den unbegleiteten Kombiverkehr – für jene, denen diese Abkürzungen noch nicht so geläufig sind – mit 200 Millionen Franken verrechnen, bleiben lediglich 125 Millionen Franken. Wir sagten, dass das für dieses Ziel – damit

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Bilaterale Verträge Schweiz/EU. 7. Verkehrsverlagerung Accords bilatéraux Suisse/UE. 7. Transfert du trafic In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1999 Année Anno Band V Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio

Consiglio nazionale Sitzung 06 Séance Seduta Geschäftsnummer 99.028-7 Numéro d'objet
Numero dell'oggetto Datum 28.09.1999 - 08:00 Date Data Seite 1848-1850 Page Pagina
Ref. No 20 046 465 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche
Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin
officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del
Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.