

des Leistungsauftrages beinhaltet ist und dass das Parlament die entsprechende Kompetenz haben soll, mitzubesimmen bzw. die Genehmigung dazu zu erteilen habe.

**M. Kohler** Raoul, rapporteur: Selon le projet du Conseil fédéral, c'est lui-même qui fixe le montant de la contribution que devront verser les Chemins de fer fédéraux à la Confédération pour les dépenses d'infrastructure.

La majorité de la commission vous propose de transférer cette compétence à l'Assemblée fédérale, car la dimension qu'il faudra donner à cette indemnité influencera considérablement les résultats financiers que les CFF présenteront chaque année dans leurs comptes. Dès lors que les frais d'infrastructure sont entièrement à la charge de la Confédération, le niveau que devra atteindre l'indemnité des Chemins de fer fédéraux revêt une importance considérable. Il est donc justifié et judicieux que le Parlement ait son mot à dire.

Par 12 voix contre 8, la commission vous invite à approuver l'adjonction qu'elle vous propose à l'article 7, alinéa 2.

**Bundesrat Schlumpf:** Es musste einmal passieren, dass der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit nicht übereinstimmen. Hier gibt es drei Gründe, warum wir nicht zustimmen können: Der erste und wichtigste Grund:

Wir sagen im Artikel 2 Absatz 3 dieses Beschlusses: «Die Bundesbahnen haben Beiträge zu leisten an den Infrastrukturaufwand. Der Bundesrat legt diese so fest, dass sie die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen zwingen! Artikel 7 Absatz 2 ist Vollzugsbestimmung. In Artikel 7 und 8 des Bundesgesetzes über die SBB sind die Kompetenzen von Bundesversammlung und Bundesrat festgelegt. Dort heisst es in Artikel 7, Seite 3, dass der Bundesversammlung die Festlegung der Grundsätze des Leistungsauftrages zusteht. Artikel 8 hält die Aufgaben des Bundesrates fest, u. a. »die Beiträge der Bundesbahnen an die Infrastrukturaufwendungen festzulegen«. Das ist im Gesetz so geregelt, so dass wir hier im Artikel 7 Absatz 2 des Bundesbeschlusses nicht etwas anderes sagen können. Es gibt aber auch noch zwei materielle Gründe. Es geht um ein Steuerungsinstrument für den Bundesrat gegenüber den SBB. Dessen ist man sich bei den SBB bewusst. Und man hatte auch gewisse Bedenken gegen diesen Artikel 2 Absatz 3, weil man dort sagt: «Der Bundesrat legt diese Beiträge, die die SBB zu leisten haben, so fest, dass sie zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen werden.»

Nun muss man sich vorstellen, wie das etwa herauskommen könnte, wenn wir diese Frage für die Jahre 1987 und 1988 und nachher jeweils in Dreijahresperioden mit den beiden Kammern diskutieren müssten. Da würden natürlich das Problem des Infrastrukturaufwandes, das Problem der Beitragsleistungen, da würden hüben und drüben sicher sehr viele nichtunternehmerische, sondern vielmehr politische Gesichtspunkte in die Diskussion eingebracht. Das ist die materielle Begründung.

Eine dritte Ueberlegung: Wenn man das machen wollte – natürlich wäre das Gesetz noch anzupassen –, dann müsste das verbunden werden mit der jeweiligen Budgetvorlage. Aber die beste Lösung ist, wenn Sie dem Bundesrat folgen und diesen Zusatz der Kommission ablehnen, also auf eine Genehmigungskompetenz der Bundesversammlung verzichten.

Ich möchte Sie darum bitten.

**M. Bonnard:** Nous venons d'adopter, à l'article 6, la proposition de minorité Müller-Meilen, qui prévoit des crédits d'engagements pluriannuels pour les investissements. Or, ces investissements doivent être fixés en fonction de l'indemnité et de la contribution des CFF aux dépenses d'infrastructure stipulées à l'article 7, cela faisant un tout.

Par conséquent, dès l'instant que nous avons adopté la proposition de minorité concernant l'article 6, ne va-t-il pas de soi que l'article 7 doit aussi être soumis à l'Assemblée fédérale?

**Bundesrat Schlumpf:** Da besteht kein Sachzusammenhang. Die Genehmigung dieser mehrjährigen Verpflichtungskredite für Investitionen steckt einfach ab, was zulasten des Bundes in einer bestimmten Periode gemacht werden kann. Es sind also Verpflichtungskredite. Hier geht es aber darum, was im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 des Beschlusses den Bundesbahnen aufzuerlegen ist – und durch wen –, damit sie zu grösstmöglichen unternehmerischen Anstrengungen gezwungen werden, ganz unabhängig davon, ob wir ihnen neue, grössere oder kleinere, Verpflichtungskredite gewähren oder nicht. Wir wollen mit diesem Artikel 2 Absatz 3 ein Instrument in den Händen haben, um auf die unternehmerische Tätigkeit der SBB Einfluss nehmen zu können. Das ist eines der wirksamsten; ein Sachzusammenhang besteht also nicht. Man kann das unterschiedlich oder auch gleich regeln.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	55 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	35 Stimmen

#### Art. 8

##### 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 Beschlussentwurfes	88 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

#### An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.238

### Parlamentarische Initiative (Herczog) Strassenbaubegrenzung

#### Initiative parlementaire (Herczog) Limitation du réseau routier

#### Wortlaut der parlamentarischen Initiative vom 20. Juni 1985

Es sind die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit der gegenwärtige Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr dient, nicht vergrössert werde. Ausnahmen seien vorzusehen, falls insbesondere für schwach besiedelte Regionen durch unzureichende Erschliessung untragbare Verhältnisse bestehen.

#### Texte de l'initiative parlementaire du 20 juin 1985

Il convient de créer les conditions juridiques permettant d'empêcher une extension du réseau routier actuel de notre pays qui sert au trafic motorisé. Des exceptions doivent toutefois être prévues en particulier dans les régions peu peuplées pour lesquelles des voies d'accès insuffisantes constitueraient des conditions insupportables.

Herr **Aregger** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

#### 1. Inhalt der Initiative

Am 20. Juni 1985 hat Nationalrat Herczog eine Initiative in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht (Text siehe oben).

**2. Ergebnis der Vorprüfung**

Die Kommission hat am 30. Oktober 1985 den Initianten angehört und das Geschäft behandelt.

Sie kam dabei zu folgenden Feststellungen:

**2.1. Stand der Arbeit der Bundesversammlung zum gleichen Gegenstand**

Am 5. Februar 1985 hat die Fraktion der PdA/PSA/POCH eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetz in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden.

Kantonale Ausnahmebewilligungen sind zulässig, falls in einer dünn besiedelten Region eine unzureichende Erschliessung nicht anders zu lösen ist.

Der Nationalrat hat diesen Vorstoss noch nicht behandelt.

**2.2. Aufwand der parlamentarischen Arbeit**

Der Aufwand für die Ausarbeitung der vom Initianten geforderten rechtlichen Grundlagen wäre ausserordentlich gross. Die Strassenhoheit liegt bei den Kantonen; es müsste auf Verfassungsebene eine Einschränkung eingeführt und von Volk und Ständen angenommen werden. Die Gesetzgebung wäre ebenfalls sehr aufwendig: Es müsste definiert werden, was unter «Umfang des schweizerischen Strassennetzes» zu verstehen ist: die Länge aller Strassen oder die von Strassen beanspruchte Landfläche? Eine Regelung für separate Radwege müsste gefunden werden, denn diese dienen zum Teil auch dem motorisierten Verkehr. Jeder Bau von Trottoirs, Velowegen und separaten Wegen für den Landwirtschaftsverkehr schafft für den Autoverkehr mehr Kapazität. Es müsste festgelegt werden, ob und wie diese wieder reduziert werden müsste. Ausserst komplex wäre das Verfahren für den Ersatz neu gebauter Strassenflächen. Müsste zum Beispiel die gleiche Gemeinde beim Bau einer Umfahrungsstrasse auch entsprechend Strassen im Gemeindegebiet aufheben? Die Definition der Ausnahmen, wie sie der Initiant vorsieht, wäre sehr schwierig.

**2.3. Verhältnis zur Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!»**

Am 25. Februar 1986 wurde eine Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus» eingereicht. Die Initiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

**Art. 36quater (neu)****Abs. 1**

Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

**Abs. 2**

Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden.

**Abs. 3**

Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmebewilligung erteilen:

- a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann;
- b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojektes Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen.

**Abs. 4**

Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau bleiben vorbehalten.

Die Verkehrskommission ist der Auffassung, dass dieser Volksinitiative nicht vorgegriffen werden soll.

**2.4. Möglichkeit, das angestrebte Ziel mit einer Motion zu erreichen**

Die Fraktion, welcher der Initiant angehört, hat am 5. Februar 1985 eine Motion mit praktisch gleichem Inhalt eingereicht (siehe Seite 1 dieses Berichtes).

**Antrag der Kommission**

Die Verkehrskommission beantragt mit 13 zu 1 Stimme, der Initiative keine Folge zu geben.

**Proposition de la commission**

La Commission des transports et du trafic propose par 13 voix contre une de ne pas donner suite à l'initiative.

**Präsident:** Die Verkehrskommission beantragt, der Initiative Strassenbaubegrenzung keine Folge zu geben.

Herr Herzog verzichtet auf das Wort. – So beschlossen.

**Zustimmung – Adhésion**

Ad 84.094

**Postulat der Kommission des Nationalrates  
Nationalstrasse N 9.****Anschluss Corsy–La Perraudettaz****Postulat de la commission du Conseil national  
Route nationale N 9.****Bretelle Corsy–La Perraudettaz****Wortlaut des Postulates vom 5. Juni 1986**

(ersetzt das Postulat der Kommission vom 23. Januar 1986, siehe Fahne 84.094-1)

Angesichts des negativen Vorentscheides der Waadtländer Bevölkerung über den Nationalstrassen-Anschluss Corsy–La Perraudettaz wird der Bundesrat eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Waadt jede mögliche andere zweckmässige Lösung ab Corsy zu prüfen. Falls bestimmte technische Anforderungen erfüllt werden, könnte die gewählte Lösung vom Bund unterstützt werden.

**Texte du postulat du 5 juin 1986**

(remplace le postulat de la commission du 23 janvier 1986, voir dépliant 84.094-1)

Vu le préavis négatif donné par le peuple vaudois concernant la bretelle de raccordement au réseau national de Corsy à la Perraudettaz, le Conseil fédéral est prié d'étudier en collaboration avec les autorités du canton de Vaud toute autre solution judicieuse à partir de Corsy.

Moyennant le respect d'un certain nombre d'exigences techniques, la solution retenue pourra bénéficier du soutien financier de la Confédération.

## **Parlamentarische Initiative (Herczog) Strassenbaubegrenzung**

### **Initiative parlementaire (Herczog) Limitation du réseau routier**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.238
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1986 - 15:00
Date	
Data	
Seite	945-946
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 410

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.