

Man merkt bis jetzt allerdings nicht viel davon. Ich weiss nicht, ob es Bequemlichkeit oder sogar Angst ist. Unverständnis wird man ja unserem Bundesrat nicht unterschieben dürfen. Das deutschschweizerische Fernsehen hat eine Sendung über Rechtsextremismus in Aussicht gestellt. Ich frage mich, ob das noch ein aktuelles Problem ist. Kommt einem da übrigens nicht auch etwas das Wort vom Splitter im fremden Auge und dem Balken im eigenen, d. h. im Auge des deutschschweizerischen Fernsehens, in den Sinn? Greift das Fernsehen nicht leider etwas zu viel die Pfeiler unseres Staatswesens an, wie vor 1933 die Nationalsozialisten die Weimarer Republik, und das mit Methoden, bei denen sich ältere Leute hin und wieder an diejenige eines Joseph Goebbels unseligen Angedenkens erinnert fühlen? Wenn wir unsere Probleme in Zukunft meistern wollen, fällt meines Erachtens auch den Medien, und insbesondere Radio und Fernsehen, eine wichtige Aufgabe zu. Es kann keine vor allem destruktive, nihilistische oder uns entzweide sein, sondern es muss vor allem eine aufbauende sein, wie seinerzeit während des letzten Krieges und seiner Vorgeschichte.

Bundesrat Ogi: Darf ich die souveräne Zurückhaltung des Kommissionspräsidenten ausnützen und Sie auch im Sinne des Votums von Herrn Ständerat Gadiant bitten, keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen?

Weshalb keine Differenz? Den bereits vorgebrachten Argumenten möchte ich lediglich noch zwei nachschieben: Zunächst einmal sollten wir uns für alle Eventualitäten wappnen. Diese drei Jahre könnten in Anbetracht des Staus, zu dem es nicht vor Ihrer Kammer, sondern vor dem Nationalrat gekommen ist, noch Probleme geben. Zweitens möchte ich Sie bitten, den Handlungsspielraum des Bundesrates in dieser Frage nicht allzusehr einzuzengen.

Ich darf vielleicht noch ganz kurz etwas zu Herrn Ständerat Hefti sagen: Es ist weder Bequemlichkeit noch Angst, die uns davon abgehalten hat, bei Vorfällen in SRG-Programmen einzuschreiten, sondern schlicht und einfach der von Ihnen zitierte Artikel 55bis, der klar festhält, wer für die Programmhoheit zuständig ist.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen und keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 28 Abs. 2

Antrag der Kommission

.... bis zum 31. Januar 1993.

Antrag Gadiant

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 28 al. 2

Proposition de la commission

.... jusqu'au 31 janvier 1993.

Proposition Gadiant

Adhérer à la décision du Conseil national

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Gadiant

12 Stimmen
27 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusstwurfes

33 Stimmen

(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.015

Förderung des öffentlichen Verkehrs. Volksinitiative

Encouragement des transports publics. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. Februar 1989 (BBI I, 1236)
Message et projet d'arrêté du 13 février 1989 (FFI, 1218)

*Antrag der Kommission
siehe Detailberatung*

*Proposition de la commission
voir discussion par articles*

M. Delalay, rapporteur: L'initiative populaire sur l'encouragement des transports publics a pour principale but de confier à la Confédération, par la constitution, la tâche permanente et durable de promouvoir les transports publics. Elle considère qu'ils constituent une tâche collective et que leur promotion est importante dans le cadre de la politique suisse des transports. Selon ses auteurs, l'initiative ne blesse pas le principe selon lequel les fonds provenant de la route doivent être utilisés pour les besoins routiers. Le transfert du trafic de marchandises de la route au rail ne serait pas suffisamment soutenu et ce qui a été entrepris jusqu'ici dans ce sens devrait devenir une tâche permanente de la Confédération, ancrée dans la constitution.

Pour parvenir à ses fins, l'initiative prévoit, jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique coordonnée des transports, une modification fondamentale de l'utilisation des droits sur les carburants. Selon les dispositions actuellement en vigueur, les droits de base sur les carburants sont affectés à raison de la moitié à la caisse générale de la Confédération, alors que l'autre moitié sert à la couverture des dépenses routières. Quant à la surtaxe sur les carburants, elle sert en totalité à des fins routières. L'initiative constitutionnelle dont nous débattons propose de changer cette règle en attribuant un tiers du droit de base et la surtaxe sur les carburants à la promotion des transports publics, un tiers restant acquis à la route et un tiers à la caisse générale de la Confédération. En fait, ce sont donc des montants annuels de l'ordre de 600 à 700 millions de francs qui seraient distraits du financement des routes au profit exclusif des transports publics.

Dans son travail, la commission a tout d'abord entendu les auteurs de l'initiative, qui ont pu expliquer leur point de vue sur l'offre de base en matière de transports publics, par laquelle ils entendent une augmentation du nombre de lignes et de courses dans toutes les parties du pays. Les initiateurs proches d'un grand distributeur de commerce de détail ont pu s'expliquer sur le déplacement des centres d'achat vers la périphérie des villes, générateur d'un très fort trafic urbain qu'il faut maintenant combattre.

La commission admet que l'initiative en discussion pour la promotion des transports publics est, sur un certain nombre de points importants, semblable à la politique coordonnée des transports. L'initiative tend à promouvoir de façon massive le transport public et à lui donner, pour y parvenir, de très importants moyens. Une telle initiative devrait donc réjouir ceux qui visent à fonder les bases d'une politique des transports à long terme, coordonnée et respectueuse de l'environnement. Les membres de la commission sont sensibles à ces arguments mais s'opposent cependant à l'initiative. Ils sont contraints de la refuser car, formellement, le projet présenté veut régler un certain nombre de questions qui n'ont pas à l'être au niveau constitutionnel. Il s'agit en particulier du catalogue de mesures et de dispositions transitoires qui n'ont plus de sens après le rejet par le peuple de la politique coordonnée des transports: il n'est pas possible d'accrocher un wagon à un train qui n'existe pas. Sur le plan matériel, l'acceptation de l'initiative aurait pour conséquence un transfert très élevé des moyens mis à disposition par les droits sur les carburants. Des tâches routières et des ouvrages importants dans les régions peu favorisées jusqu'ici, ne pourraient plus être remplies à satisfaction. Certes, les réserves du fonds routier sont aujourd'hui importantes mais elles seraient épuisées en deux ans. Une acceptation de l'initiative serait considérée à bon droit par les automobilistes comme un abus de confiance après les consultations populaires du 6 juillet 1988 et du 27 février 1983, qui ont assuré le financement des routes par l'affection des droits sur les carburants.

Enfin, politiquement, l'initiative est insoutenable après le refus par le peuple de la politique coordonnée des transports, qui allait d'ailleurs moins loin que le projet dont nous débattons. La commission a également examiné la question de savoir s'il était opportun d'opposer un contre-projet à l'initiative. Elle y a renoncé en prenant en compte le fait que le trafic public pourrait fort bien être encouragé sans avoir recours à de nouvelles dispositions constitutionnelles. Nous sommes d'ailleurs en possession de toute une série de mesures que le Conseil fédéral propose pour mieux régler le trafic dans les agglomérations, tout en se basant sur les dispositions actuelles; ainsi en est-il, par exemple, pour RAIL 2000, les transversales ferroviaires alpines et le mandat d'entreprise confié aux Chemins de fer fédéraux. En ce qui concerne le transport combiné, le ferroutage, les efforts de la Confédération, à travers les CFF, sont jugés suffisants. La commission estime que l'essentiel de la pollution se concentre dans les centres urbains et que c'est là qu'il faut la combattre, à la charge de ceux qui la provoquent.

Enfin, le fait a été évoqué que l'initiative de l'Alliance des indépendants est trop inspirée par l'euphorie d'investissements. Il est temps de songer davantage aux problèmes et au financement de l'exploitation et il convient de ne pas orienter toute la politique des transports vers des nouvelles constructions.

S'agissant de la proposition de contre-projet, présentée par une minorité de la commission, nous nous sommes prononcés à raison de 7 voix contre 3 pour la combattre. Un tel contre-projet n'est ni indiqué ni nécessaire, les bases constitutionnelles propres à encourager efficacement les transports publics existant déjà. L'initiative, pour sa part, a été écartée par la commission par 7 voix contre 2 et une abstention.

Je vous invite à suivre les conclusions de la commission en vous prononçant négativement à l'égard de l'initiative et du contre-projet soutenu par la minorité.

Cavelti, Sprecher der Minderheit: Ich habe es schon etliche Male erst im Verlaufe des Abstimmungskampfes gegen eine Volksinitiative bereut, dass kein Gegenvorschlag eingebracht worden ist. Erst dann, als man in der kontradiktionsen Auseinandersetzung mit den Initianten vor dem Volk einsehen musste, dass die Grundanliegen richtig waren und nur einige Stolperdrähte der Initiative die ganze Initiative unmöglich machten. So erging es mir zum Beispiel bei der Stadt-Land-Initiative und bei der Kleinbauern-Initiative. Und so ergeht es mir auch bei der vorliegenden Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs». Ihr Kern, Ihr Grundanliegen, ausgedrückt in Artikel 26 Absatz 2 bis 5 des Initiativtextes, ist aus-

gezeichnet und kann von uns allen unterschrieben und gutgeheissen werden. Der Kommissionspräsident hat dies eben in seinem guten Referat bestätigt.

Hingegen ist der zweite Teil der Initiative überholt, da er sich auf die aus anderen Gründen verworfene KVP bezieht und bezüglich der Finanzierung zu unflexibel ist. Daraus hat die von mir vertretene Kommissionsminderheit die Konsequenzen gezogen und den guten ersten Teil zum Gegenvorschlag eingebracht, während wir auf den schwachen zweiten Teil, der unnötig ist und nur Ballast bedeutet – da stimme ich mit dem Kommissionspräsidenten überein –, verzichten. Natürlich ist uns bewusst, dass es schwierig ist, einen Gegenvorschlag beliebt zu machen; denn schliesslich ist jeder Gegenvorschlag ein gewisses Zugeständnis an die Initiative. Und jede Initiative mit innovativem Gehalt bedeutet direkt oder indirekt eine gewisse Kritik am bestehenden Zustand. Keine Verwaltung und keine Regierung – auch der Bundesrat nicht – lassen sich gerne sagen, dass sie nicht schon vor der Initiative die beste aller möglichen Lösungen gefunden haben. Daraus entsteht leicht generell eine ablehnende Haltung, mit der für unsere Verwaltung – vielleicht für alle Verwaltungen der Welt – typischen alternativen Begründung «Das haben wir immer so gemacht» oder «nie so gemacht» oder «Da könnte jeder kommen» oder, wenn alles nichts nützt, als *ultima ratio* «Wer soll das bezahlen?».

Der Gegenvorschlag erhebt die Grundsätze unserer Verkehrspolitik mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Verfassungsstufe. Sie stehen noch nicht in der Verfassung. Dass diese Grundsätze verfassungswürdig sind, dürfte wohl von niemandem bezweifelt werden. Darum wollten Bundesrat und Parlament bereits mit der KVP die gleichen Ziele erreichen. Wir waren damals in der Ueberzeugung einig, es brauche eine solche Bestimmung. Dann wurde die KVP vom Volk verworfen, und zwar in erster Linie wegen den Finanzierungsbestimmungen. Was liegt nun näher als diese Grundsätze – eben ohne Finanzierungsbestimmung – raschmöglicht zur Aufnahme in die Bundesverfassung zu bringen?

Wären wir denn überhaupt glaubwürdig – das ist ein Argument, das vor allem Herr Piller in der Kommission vorgebracht hat –, wenn wir diesen Versuch nicht wagen würden und unsere Verkehrspolitik mit dem Leistungsauftrag, «Bahn 2000», Neat usw. weiterverfolgen würden, als wäre nichts geschehen? Nachdem wir früher erklärt haben, dies sei nur aufgrund einer KVP möglich. Der Gegenvorschlag bedeutet schon deswegen keine Zwängerei, keinen «abus de confiance», wie der Kommissionspräsident sich auszudrücken beliebte.

Dazu kommt, dass wir durch eine Volksinitiative zur erneuten Konsultierung des Volkes gezwungen werden. Wir bringen demnach das Anliegen nicht von uns aus zur Sprache, als Zwängerei, sondern das Volk selbst bzw. die über 100 000 Initianten haben dies alles veranlasst.

Zudem handelt es sich bei den einzelnen Punkten des Gegenvorschlages um eigenständige Formulierungen, die zum Teil gerade der Kritik gegen die seinerzeitige KVP differenziert Rechnung tragen, z. B. in der Unterscheidung zwischen Gütertransitverkehr und Güterfernverkehr. Gerade mit Bezug auf diesen Punkt sei auf die seinerzeitige Abstimmungsdiskussion hingewiesen, in der von Gegnern der KVP vor allem der Vorwurf erhoben wurde, die KVP spreche lediglich gesamthaft vom Güterverkehr und unterscheide nicht zwischen Transitverkehr und Güterfernverkehr. Im Gegenvorschlag wird dieser Unterschied klar und fein gemacht, was eine grosse Verbesserung gegenüber der KVP bedeutet.

Gemäss Absatz 5 unseres Gegenvorschlages hat der Bund Massnahmen zu treffen, damit der Gütertransitverkehr – der Güterverkehr von Grenze zu Grenze – vorwiegend auf der Schiene erfolgt. Beim Güterfernverkehr – dem Güterverkehr innerhalb der Grenzen des Landes – kann der Bund hingegen lediglich Bestrebungen zur Verlagerung auf die Schiene unterstützen. Es gilt also, auch nach der Botschaft, den Gütertransitverkehr härter anzufassen. Das ist richtig so.

Ich verhehle Ihnen nicht, dass ich gerade auf Absatz 5 unseres Gegenvorschlages besonderes Gewicht lege, ja dass ich darin gar den hauptsächlichsten praktischen Wert des Gegenvorschlages erblicke. Damit erhält der Bund die Möglichkeit,

den Gütertransitverkehr vorwiegend auf die Schiene zu verlagern. Die Formulierung ist zwar weniger absolut als die der KVP, dafür aber EG-tauglicher.

Unsere Formulierung wird im Notfall genügen, um den Bau einer Neat zu rechtfertigen. Wenn die Schweiz sieben bis zehn Milliarden Franken aufwendet, um eine Neat zu bauen, muss sie doch Gewähr haben, dass der Gütertransitverkehr, für den wir vor allem die Neat bauen, tatsächlich auf der Schiene abgewickelt wird und nicht auf unseren Strassen, wo er unsere Umwelt zerstört. Wenn wir die Neat bauen, wollen wir Ruhe haben vor überdimensionierten ausländischen Brummern. Natürlich wollen wir in erster Linie marktwirtschaftliche Mittel dafür einsetzen. Aber der Bund muss im äussersten Fall auch zwingende Massnahmen ergreifen können. Niemand würde verstehen, wenn wir für den Transitverkehr auf der Schiene Milliarden ausgeben und hernach den ausländischen Transporteuren noch weitere Millionen Franken jährlich offerieren müssten, damit sie überhaupt von unserer Neat Gebrauch machen. Das kann kein ausländischer Staat verlangen, und das wird auch kein ausländischer Staat verlangen, wenn wir ihm dies rechtzeitig klarmachen. Rechtzeitig heisst aber jetzt, vor dem Bau der Neat; denn nachher wird es viel schwieriger, wenn nicht unmöglich sein. Nachdem die Musik aufgehört hat zu spielen, fordert man niemanden mehr zum Tanz auf.

Wenn es dem Bundesrat mit dem Bau der Neat ernst ist – und niemand zweifelt daran –, muss er sich in einem ersten Schritt bei den betroffenen Ländern versichern, dass sie eine spätere Lenkung des Gütertransitverkehrs auf die Neat ohne Retorsionsandrohungen akzeptieren. Was könnte dem Bundesrat für die notwendigen Verhandlungen mit dem Ausland besser dienen als der Hinweis auf eine vom Volk akzeptierte entsprechende Verfassungsbestimmung, wie wir sie in Absatz 5 des Gegenvorschlages vorsehen? In diesem entscheidenden Punkt verstehe ich Herrn Bundesrat Ogi und den gesamten Bundesrat nicht.

Es gibt allerdings noch weitere Punkte bei der Neat, in denen ich den Bundesrat nicht verstehe. Warum nicht den Gegenvorschlag als willkommene Waffe gerade im richtigen Moment dankbar akzeptieren? Warum das Problem der freien Wahl des Verkehrsmittels im Gütertransitverkehr ungelöst vor sich herschieben wie eine heilige Kuh, wenn man doch weiß, dass diese Frage für den Bau oder Nichtbau der Neat entscheidend ist? Warum nicht vom Volk und von den Nachbarländern rechtzeitig klare Antworten auf klare Fragen verlangen? Ohne diese Antworten und somit ohne eine Bestimmung im Sinne von Absatz 5 unseres Gegenvorschlages wird die Neat zum unverantwortbaren Milliardenpoker.

Nachdem ich für diesen faktischen Hauptpunkt des Gegenvorschlages recht ausführlich plädiert habe, begnügen mich lediglich mit einem pauschalen Hinweis auf die übrigen, durchwegs positiven Punkte, die in unserem Gegenvorschlag nicht abschliessend, sondern exemplifikativ aufgezählt sind. Als Vertreter einer Berg- und Randregion möchte ich Kolleginnen und Kollegen aus andern Berg- und Randregionen besonders auf Buchstabe c des Gegenvorschlages aufmerksam machen, worin die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse besonders erwähnt ist. Diese Bestimmung ist angesichts der laufenden Bestrebungen zur Förderung des Agglomerationsverkehrs für das Berggebiet von ganz besonderer Bedeutung, sonst stehen wir mit leeren Händen da.

Noch ein Wort zu einem möglichen Einwand – er ist bereits beim Kommissionspräsidenten gefallen –, zum Einwand, der Gegenvorschlag sage nichts über die Finanzierung aus. Den gleichen Einwand hat schon «Bahn 2000» unbeschadet überstanden. Wir haben im Gegenvorschlag bewusst von einer Finanzungsbestimmung abgesehen, einmal, weil es um die Verankerung längst anerkannter Grundsätze in der Verfassung geht. Die Verfassung ist kein Rezeptbuch für den Bundeskassier. Sofern keine Sonderfinanzierungen beziehten werden, erfolgt die Finanzierung der Bundesaufgaben aus den allgemeinen Bundesmitteln. Ich würde es als besonders unglücklich betrachten, wenn man hervorragende Bundesaufgaben wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs von Sonderfinanzierungen abhängig machen würde. Bundesrat Rits-

schard sagte einmal zu Recht: «Wenn im Jahre 1502 die Königin Isabella von Christoph Columbus eine Kosten-Nutzen-Analyse verlangt hätte, wäre Amerika wahrscheinlich nie entdeckt worden.» Und Bundesrat Schlumpf stellte bei jeder Gelegenheit immer wieder fest, der öffentliche Verkehr in der Schweiz sei keineswegs defizitär, nur würden seine Gewinne nicht so einfach sichtbar.

Eine Gewissensfrage, Herr Bundesrat Ogi! Sehen Sie die Finanzierung der Neat, für die Sie ja einstehen, auf dem Wege der Sonderfinanzierung?

Es wurde auch von Sonderfinanzierungsvorschlägen abgesehen, weil die KVP gerade deswegen vom Volk verworfen wurden. Nun sollte man den Volksentscheid diesbezüglich respektieren und nicht mit dem gleichen Begehr nochmals kommen, sonst würde man uns mit Recht den Vorwurf, den der Kommissionspräsident bereits gemacht hat, des «abus de confiance», machen.

Noch ein letzter Punkt: Der Gegenvorschlag macht den ersten Teil des Initiativtextes zu einer selbständigen Verfassungsbestimmung und lässt den zweiten, weniger guten Teil weg. Bei der Anhörung der Initianten haben wir ihnen die Frage gestellt, wie sie sich zu einem solchen Gegenvorschlag stellen würden. Es konnten keine verbindlichen Antworten gegeben werden, was selbstverständlich ist, doch hatten wir den Eindruck, dass die befragten Initianten einem solchen Vorhaben gegenüber zumindest keine Abneigung hegten. Da wir Erstrat sind, kann die Reaktion der Initianten auch noch in aller Ruhe abgewartet werden. Wichtig scheint mir, dass wir in dieser Frage, die unsere Verkehrspolitik ausserordentlich betrifft, die Türen offen lassen, was mit der Gutheissung des Gegenvorschlages geschehen würde.

Lassen Sie mich mit einem Wort – wiederum von Bundesrat Ritschard – schliessen, das lautet: «Mit einem Nein kann man im Lande nichts verändern.» Und gleich noch eines, vom gleichen Autor, das für uns alle gilt, nämlich: «Auch beim öffentlichen Verkehr wird langsam das Handeln wichtiger als das Reden.»

Piller: Auch ich habe – wie mein Vorredner – etwas Mühe mit der doch eher schroffen Ablehnung der vorliegenden Initiative von seiten des Bundesrates.

Bereits sind es zwölf Jahre her, dass uns die vom Bundesrat eingesetzte Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption ihren Bericht vorlegte. Daraus ist klar ersichtlich, dass eine Verfassungsgrundlage notwendig ist, um wichtige, zukunftsgerichtete verkehrspolitische Massnahmen durchzusetzen.

Der Bundesrat schlug uns dann die sogenannte KVP-Vorlage vor, und wir alle kennen deren Schicksal. Ein jahrelanges Ringen im eidgenössischen Parlament führte zu einer verwässerten Kompromisslösung, die kaum mehr viele zu begeistern vermochte. Die Befürworter hielten sich im Abstimmungskampf eher im Hintergrund, so dass das Schicksal der KVP an der Urne besiegt wurde.

Darf ich Sie aber an einige wichtige verkehrspolitische Beschlüsse erinnern, die es zu realisieren gilt und die hier im Rate von seiten des Bundesrates immer wieder mit der KVP-Verträglichkeit begründet wurden? Der Leistungsauftrag an die SBB, die Tarifmassnahmen, die Bundesbeiträge an die konzessionierten Transportunternehmen und auch – besonders wichtig – die «Bahn 2000». Der damalige Bundesrat Schlumpf wies immer wieder darauf hin, wie wichtig die Verfassungsgrundlage sei, um diese Beschlüsse im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption voll zum Tragen zu bringen. Es erstaunte mich deshalb etwas, in der Botschaft zu lesen, dass es nun plötzlich ohne Verfassungsartikel gehen soll. Waren denn diese langen, zähen Verhandlungen unnütz? Ich kann dies nicht glauben.

Persönlich habe ich aus der Niederlage der KVP-Vorlage einen anderen Schluss gezogen. Schon die Halbherzigkeit, mit der sie vom Parlament letztlich getragen und verabschiedet wurde, konnte kein positives Ergebnis erwarten lassen. Eine bessere Fassung im Geiste der GVK wäre – nach meiner Beurteilung – nötig gewesen. Ein heutiges Nein ohne Alternative käme – meines Erachtens – einem nicht unbedenklichen Lais-

ser-faire im Verkehrsbereich gleich und würde unsere Arbeiten für die Förderung des öffentlichen Verkehrs längerfristig gefährden.

Darf ich nur an die «Bahn 2000» erinnern? Wie viele unseres Rats habe auch ich mich am erfolgreichen Abstimmungskampf beteiligt. Die «Bahn 2000» soll im Endausbau ein flächendeckendes, verbindungsoptimales System darstellen. Bus und Bahn sollen hinsichtlich Fahrplan und Frequenzen den Bedürfnissen der gesamten Schweizer Bevölkerung möglichst optimal Rechnung tragen. Es wurde hier im Rat, wie auch in der Abstimmungskampagne, darauf hingewiesen, dass es sich keineswegs nur um einige Schnellverbindungen im Mittelland handelt, sondern dass die «Bahn 2000» insbesondere auch den entlegenen Regionen unseres Landes wesentliche Verbesserungen bringen soll. Der damalige Verkehrsminister Schlumpf wies aber stets darauf hin, dass dies eine adäquate Verfassungsgrundlage brauche. Heute habe ich grosse Befürchtungen, dass ohne Verfassungsgrundlage die «Bahn 2000» nicht so realisiert wird, wie wir sie dem Schweizervolk versprochen haben. Insbesondere ist die im Konzept «Bahn 2000» vorgesehene bessere Erschliessung der Regionen stark gefährdet, wenn nicht ein klarer politischer Auftrag, verankert in der Verfassung, die Verantwortung dazu verpflichtet.

Der stetige Druck auf die SBB, eine bessere Kostendeckung zu realisieren, führt zwangsläufig dazu, im defizitären Bereich Leistungen abzubauen. Dasselbe stellen wir in den Kantonen bei den konzessionierten Transportunternehmen fest. Oftmals stehen als Alternative zum Leistungsabbau nur Tariferhöhungen zur Diskussion. Müssen sich die Bürgerinnen und Bürger der heute verkehrstechnisch benachteiligten Regionen nicht betrogen vorkommen, wenn die im Vorfeld der Abstimmung über «Bahn 2000» gemachten Versprechen nicht oder nur teilweise eingelöst würden? Immerhin wurde «Bahn 2000» nur relativ knapp und wohl gerade deshalb angenommen, weil man sich auch eine regionale Verbesserung erhoffte.

Artikel 26 Absatz 2 bis 5, wie er von den Initianten vorgeschlagen wird, ist nach meiner Beurteilung sehr gut. Er enthält klar die Elemente zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie sie von der Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption vorgeschlagen und vom Bundesrat in der KVP-Vorlage übernommen worden sind. Mein Vorredner hat dies klar ausgeführt. Ich unterstütze deshalb voll und ganz den Minderheitsantrag Cavalry. Sollte dieser keine Gnade finden – was ich bedauern würde –, werde ich für die Initiative stimmen, also auch für Artikel 36ter erster Satz und für Artikel 19 der Uebergangsbestimmungen. Diese beiden Bestimmungen wollen der Förderung des öffentlichen Verkehrs eine solide Finanzierung sichern. Sie sind keineswegs absurd und unvernünftig. Sie übernehmen im wesentlichen die Empfehlungen der Kommission der GVK. Es sind allerdings Vorschläge, die bereits bei der KVP-Vorlage arg zerzaust worden sind und die im Parlament auch keine Gnade gefunden haben.

Zugegebenermaßen bildet die Bezugnahme auf die Verfassungsbestimmung für eine koordinierte Verkehrspolitik in den Uebergangsbestimmungen einen kleinen Negativpunkt, doch soll dieser nicht überbewertet werden. Was für mich zählt, ist das vorgeschlagene Finanzierungsmodell. Wenn Sie sich an das Modell der kommunizierenden Röhren der Gesamtverkehrskonzeption erinnern, ist dieser Vorschlag der Initianten gar als massvoll zu beurteilen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs als nationale Aufgabe braucht finanzielle Mittel. Der private Verkehr hat alles Interesse – oder sollte es haben –, dass sich eine gute, ergänzende Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entwickelt. Es ist deshalb gar nicht so abwegig, einen Teil des Treibstoffzolls und des Zollzuschlags zur Finanzierung beizuziehen. Meines Erachtens ist die in der Kommission geäusserte Befürchtung, es würden dann nicht mehr genügend Mittel für den Strassenbau zur Verfügung stehen, unbegründet. Mir scheint, dass – in Anbetracht der sehr vielen Baustellen auf unserem doch relativ neuen Nationalstrassen-Netz – Geld bis hin zur Verschwendug vorliegt. Laufend werden Belagsarbeiten an Strassenstücken gemacht, die dem Laien beim besten Willen nicht als sanierungsbedürftig erscheinen. Zwischen Bern und Zürich können sich Bauunter-

nehmer beim Kommen und Gehen die Hand reichen. Zwischen Bern und Freiburg werden kaum erstellte Querbrücken saniert und Beläge erneuert, und selbst Fachleute, die diese Strassen benützen, finden auf die Frage: Warum? keine Antwort. Waren tatsächlich nach so kurzer Zeit schon so kostspielige Sanierungen fällig, müssten die Verantwortlichen für ihre Pfuscharbeit zur Rechenschaft gezogen und nicht Bundesmittel erneut angezapft werden. Nach meiner Beurteilung müssten beim haushälterischen Umgang mit diesen Finanzmitteln auch nach Annahme der Initiative genügend Mittel für die notwendigen Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten – insbesondere in den Regionen – zur Verfügung stehen.

Aus all diesen Gründen stimme ich – bei einer allfälligen Ablehnung des Antrags Cavalry – für die Initiative.

Darf ich abschliessend noch auf folgende Befürchtung hinweisen? Herr Cavalry wies in seinem Votum auf die Notwendigkeit der Neat und deren Benützung hin. Wenn eine Neat gebaut wird, soll sie auch benützt werden, insbesondere auch mit Blick auf Europa. Wir sollten aber bedenken, dass ein Neat-Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellt werden wird, weil es sich um eine Neubaustrecke handelt. Bereits haben gewisse Kreise dieses Referendum angekündigt. Es wird viel politische Ueberzeugungsarbeit von seiten des Bundesrates und des Parlaments brauchen, um die Neat durchzubringen; insbesondere dann, wenn sich herausstellen sollte, dass die in der Abstimmung über «Bahn 2000» gemachten Versprechen nicht alle eingelöst werden. Ich glaube, ein Nein zur Neat würde unser Land innerhalb Europas in eine äusserst schwierige Lage versetzen, und wir sollten alles daran setzen, dass das Schweizervolk unsere Verkehrspolitik auch künftig als glaubwürdig einstufen kann.

Gadient: Die Initiative enthält verschiedene positive Anhaltpunkte, denen ich als seinerzeitiger Befürworter der KVP-Vorlage mit meinen Vorredner durchaus folgen kann. Diese Vorlage wäre übrigens durchaus erfolgreich über die Runden zu bringen gewesen, wenn man frühzeitig auf den Nenner einer angemessenen Basiserschliessung durch den Bund eingeschwungen wäre, anstatt auf einer Aufgabenteilung aus Prinzip zu beharren.

So sehr ich den Schiffbruch der KVP-Vorlage bedauere und mich die Wiederaufnahme jener Begehren positiv anspricht, lässt sich die praktisch identische Neuauflage meines Erachtens heute nicht verantworten, nachdem die Ablehnung durch den Souverän erst am 12. Juni 1988 erfolgt ist. Diese Ablehnung bezieht sich selbstverständlich und mit dem gleichen Argument auch auf den heute zur Diskussion stehenden Gegenvorschlag, der lediglich auf die Uebergangsbestimmungen verzichten will, im übrigen aber die materielle Regelung des ersten Teils der Initiative übernimmt. Gerade über diesen Teil ist das Volk seinerzeit befragt worden. Es gibt zwar Nuancen, aber die Initiative liegt zu nahe bei der vom Volk ausdrücklich abgelehnten KVP. Das Volk hatte dort entschieden, eine Verpflichtung des Bundes zur Sicherstellung und Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht in der Bundesverfassung zu verankern, wie das beim privaten Verkehr der Fall ist. Dieser Volksentscheid ist zwar bedauerlich, aber er ist zu respektieren.

Die Initiative ist bei schon in der KVP stark kritisierten Punkten teilweise radikaler als die abgelehnte Vorlage, so zum Beispiel bei der Verwendung der Treibstoffzollgelder, oder bei Massnahmen zur Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene, die offenbar wenn nötig ungeachtet der Handels- und Gewerbefreiheit durchgesetzt werden können. In den Uebergangsbestimmungen wird bei der Verwendung der Treibstoffzollgelder eine massive Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr gefordert. Es ist fraglich, ob es angebracht ist, diesen Punkt bereits heute zu diskutieren. Vor allem aber hätten die Umlagerungen der Treibstoffzollgelder zur Folge, dass für die Fertigstellung und den Unterhalt des Nationalstrassen- und Hauptstrassennetzes zu knappe Mittel aus der Bundeskasse vorhanden wären. Diese Entwicklung und diese Konsequenz wird von den Initianten offensichtlich heruntergespielt. Wir haben in der Kommission Vertreter der Initianten angehört. Sie sehen offensichtlich an der Tatsache vorbei, dass die für Strassenzwecke gebundenen Treibstoffzollgelder jährlich um

600 bis 700 Millionen Franken vermindert würden. Ein solcher Aderlass – in einem gerade auch für die Randgebiete vitalen Bereich – kann doch nicht ohne Folgen bleiben. Das wäre eine Utopie, und man kann einen solchen Aderlass auch nicht herunterspielen, indem man behauptet, der Nationalstrassenbau werde ohnehin praktisch zum Stillstand kommen und zurückgehen, und daraus würden neu verfügbare Mittel resultieren. Wir wissen, dass das nur sehr begrenzt richtig ist. Denken Sie allein an den Strassenunterhalt, den der Bund übernommen hat. Wir sind in den Kantonen für diese Uebernahme sehr dankbar, aber es handelt sich beim Strassenunterhalt um gewaltige Grössenordnungen, die in Zukunft sogar eher steigende Tendenz aufweisen werden. Das sind Folgen, an denen wir nicht vorbeisehen können. Wenn auch zu attestieren ist, dass Artikel 26 Absatz 2 Litera c die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse ausdrücklich nennt, erweist sich eine solche Bestimmung doch als Lippenbekenntnis, wenn die erforderlichen Mittel in der Folge nicht vorhanden sind. Genau das wäre jedoch der Fall, wie wir auch der Botschaft entnehmen können.

Die Initiative verankert zudem auf Verfassungsebene, was auf Gesetzesstufe geregelt werden sollte. Und sie rennt offene Türen ein, da viele der geforderten Massnahmen bereits in die Wege geleitet worden sind. Insbesondere wird durch die «Bahn 2000» das Postulat der Erschliessung des Landes und der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur erfüllt. Das Postulat des Gütertransitverkehrs auf der Schiene wird durch die Neat erfüllt werden. Die Koordination der Verkehrsträger ist sicherlich nötig. Es ist unbestritten, dass der Verkehr in der Schweiz wirtschaftlich gestaltet werden muss und dass dazu Doppelpurigkeiten vermieden werden müssen. Die Initiative des Landesrings widerspricht aber zum grössten Teil diesen Grundsätzen und aus all diesen Gründen ist sie abzulehnen.

Lauber: Ich kann mich weder für die Initiative noch für einen konkreten Gegenvorschlag aussprechen. Die Grundidee des Gegenvorschlags mag auf den ersten Blick richtig erscheinen, und ich bringe diesem Gegenvorschlag auch das notwendige Verständnis entgegen, denn an und für sich wollen wir etwas im Sinne der Initiative unternehmen. Aber dazu braucht es keine Verfassungsänderung, denn wir können durchaus auf Gesetzesstufe operieren. Der öffentliche Verkehr kann auch gemäss den Absichten des Bundesrates und des Departementes – ohne neue Verfassungsbestimmungen – massgeblich gefördert werden.

Aus einem Gutachten von Professor Grisel geht hervor, dass die heutigen Verfassungsbestimmungen eine breitere Verwendung der Treibstoffzollgelder gestatten würden. Zurzeit befindet sich ja ein Entwurf für eine Aenderung des Treibstoffzollgesetzes in der Vernehmlassung. Mit dieser Aenderung soll die Möglichkeit geschaffen werden, mit Treibstoffzollgeldern Infrastrukturinvestitionen für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen zu unterstützen. Ein Teil des Gegenvorschlages ist damit also schon abgedeckt.

Von den Punkten a bis f in Artikel 26 Absatz 2 ist eigentlich nur einer noch nicht realisiert oder in Planung. Ich meine den Buchstaben c, auf den Herr Cavalley richtigerweise mit Nachdruck hingewiesen hat und der die Erschliessung von Berg- und Randregionen beinhaltet. Nach unserer Ansicht müsste die Revision des Treibstoffzollgesetzes auch diese Berg- und Randgebiete einbeziehen. Diese Gebiete sind durch öffentliche Verkehrsmittel sehr mangelhaft erschlossen. Ganze Talschaften, in denen es unter anderem bedeutende Fremdenverkehrsorte gibt – nicht nur in meinem Kanton –, sind heute noch völlig ungenügend erschlossen, insbesondere was die Sicherheit im Winter betrifft. Wir verlangen nicht unbedingt neue oder breitere Strassen, aber wir fordern – und das, so glaube ich, zu Recht – wintersichere Zufahrtswege für unsere Bevölkerung, aber auch für unsere Gäste – und das sind auch Sie.

Die heutigen Beitragssätze des Bundes an Lawinenschutzbauten werden geschätzt, aber sie genügen nicht. Die Kantone sind völlig überfordert. Das ist auch der Hauptgrund dafür, dass die Kantone sehr eindringlich eine Ueberprüfung des Hauptstrassennetzes verlangen. Bedeutende Aufgaben im

Strassenbereich können schon heute nicht mehr ordnungsgemäss erfüllt werden. Die doch sehr massive Umlagerung von Treibstoffzollgeldern würde gegen das Prinzip der Eigentumsrechtlichkeit der Verkehrsträger und auch gegen das Verursacherprinzip verstossen.

Ich kann daher weder der Initiative noch dem Gegenvorschlag zustimmen. Ich unterstütze aber Gesetzesrevisionen im aufgezeigten Sinn.

Miville: Die Initiative besteht aus zwei Teilen: Der vorgeschlagene Artikel 26 Absatz 2 bis 5 beschlägt lauter vernünftige Dinge, die eigentlich der Verkehrspolitik des Bundesrates, wie ich sie seit Jahren zu erkennen glaube, entsprechen; die Uebergangsbestimmungen (Artikel 19) wollen die Finanzierung dieser guten Absichten sicherstellen. Diese Uebergangsbestimmungen sind schon deshalb problematisch, weil sie – das hängt mit dem Zeitpunkt der Einreichung der Initiative zusammen – auf die koordinierte Verkehrspolitik abstellen, die vom Volk verworfen worden ist bzw. weil sie uns dazu veranlassen wollen, uns auf eine zukünftige koordinierte Verkehrspolitik zu beziehen, von der wir nicht wissen, ob, wie und wann sie überhaupt in Kraft treten wird. Das ist eine Schwäche dieser Initiative. Sie wird beseitigt mit dem Gegenvorschlag des Kollegen Cavalley, der sich auf die berechtigten Anliegen im ersten Teil (Artikel 26 Absatz 2 bis 5) beschränkt.

Was will die Initiative? Sie will für all das, was wir in der Verkehrspolitik dieses Landes in den nächsten 20 Jahren zu leisten haben, die Finanzierung sicherstellen, und sie will vor allem die Angebote verbessern. Sie nimmt in meiner Sicht auch in kluger Art und Weise Rücksicht auf all das, was uns unter dem Titel EG in diesen nächsten 20 Jahren bevorsteht. Sie alle wissen: Man spricht von einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens durch unser Land bis zum Jahre 2000. Das stellt uns vor unerhörte Probleme. Die gewaltige Verkehrszunahme muss auf die Schiene gelenkt werden. Die Schiene muss attraktiver werden.

Wenn die Initiative darauf hinausläuft, die Mittel für den Strassenbau zu kürzen, so dürfen wir andererseits darauf hinweisen, dass – wenn ich recht orientiert bin – im entsprechenden Fonds für Strassenbau aus den Treibstoffeinnahmen etwa 2 Milliarden Franken Rückstellungen und Reserven bereitstehen. Und wir dürfen weiter davon ausgehen, dass die grossen Nationalstrassenvorhaben in unserem Lande weitgehend realisiert sind, wobei dem Argument des Kollegen Gadient, dass auch noch viel Unterhalt zu leisten ist, durchaus Beachtung zu schenken ist. Aber ich denke, in erster Linie haben wir uns jetzt auszurichten auf die Aufgaben Neat, «Bahn 2000» und Agglomerationsverkehr. Sie erfordern gewaltige Mittel, und diese Mittel will die Initiative dem Bund sichern.

Die Begehren im ersten Teil der Initiative – es ist in dieser Debatte gesagt worden – entsprechen weitgehend der koordinierten Verkehrspolitik, die immerhin seinerzeit vom Bundesrat vorgeschlagen und durchgezogen worden ist und die wir trotz der Ablehnung durch das Volk nicht gänzlich aus den Augen verlieren sollten. Mit anderen Worten: Die Initiative verfolgt in ihrem ersten Teil unbestreitbar bundespolitische Ziele. Wenn wir die Neat wollen, müssen wir dafür sorgen, dass sie auch benutzt wird.

Man sagt uns, für all das brauche man keinen neuen Verfassungsartikel, man könne die Ziele durch Massnahmen auf Gesetzesstufe erreichen. Dazu muss ich feststellen, dass das – bis jetzt jedenfalls – in ungenügendem Masse geschehen und in ungenügendem Masse angestrebt worden ist. Weder ist bis jetzt die Basiserschliessung in genügender Weise angegangen worden, noch ist der Ausbau des regionalen Verkehrs oder die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse in zufriedenstellendem Masse gefördert worden, und zwar wohl auch deshalb, weil die verfassungsrechtlichen Grundlagen fehlen. Es gibt Leute, die jetzt sagen, dazu brauchen wir doch keinen neuen Verfassungsartikel, Leute, die seinerzeit für die KVP, also für einen neuen Verfassungsartikel eingestanden sind, die einen solchen Verfassungsartikel für die Regelung der Verkehrspolitik in unserem Land als unerlässlich betrachtet haben.

Es gibt auch Gegner dieser Initiative, die befürchten, dass mit

verkehrslenkenden Massnahmen wieder zu weit in die freie Wirtschaft – in diesem Falle in die freie Verkehrswirtschaft – eingriffen werde. Auch ihnen muss ich sagen, dass die Koordinierte Verkehrspolitik in diesem Sinne eigentlich weiter gegangen ist als die Initiative: Da war ganz deutlich von Massnahmen «wenn nötig in Abweichung von der Handels- und Gewerbebefreiheit» die Rede. Damit sind die eidgenössischen Räte vor das Volk getreten, und jetzt heisst es, die Initiative schiesse in dieser Beziehung über das Ziel hinaus. Das sehe ich nicht ein. Unrichtig ist es auch, wenn man der Initiative vorhält, sie bringe nichts Neues. Absatz 5, «Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern», ist immerhin eine neue und vielversprechende Formulierung.

Noch einmal: Die Fussangeln – falls man von solchen sprechen will – liegen im zweiten Teil. Ich kann nicht mit aller Sicherheit beurteilen, ob die Mittel, die für den öffentlichen Verkehr zusätzlich freigemacht werden sollen, genau richtig bemessen sind oder ob es etwas zuviel oder etwas zuwenig ist. Effektiv sollen dem öffentlichen Verkehr zusätzlich etwa 540 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. Darum bin ich zunächst einmal für den Gegenvorschlag von Kollege Cavelty, der wenigstens das von der Initiative retten will, was ganz einfach richtig ist und von fast allen Leuten anerkannt wird. Falls der Gegenvorschlag Cavelty abgelehnt wird, stimme ich für die Initiative – trotz gewisser Bedenken!

Ich habe in den letzten Jahren vielleicht allzu viele Male gesagt: Diese oder jene Initiative gehe in die richtige Richtung, aber das eine oder andere sei nicht ganz in Ordnung, befriedige nicht ganz. So dass ich dann am Ende im Abstimmungskampf doch nicht mit der nötigen Ueberzeugung dafür einstehen konnte. Beispiele: Stadt-Land-Initiative, Kleinbauern-Initiative. Diesmal will ich es anders halten.

Die Initiative fordert so viel Richtiges und Nötiges für die Verkehrspolitik unseres Landes, dass ich jedenfalls für sie eintrete, wenn der Gegenvorschlag abgelehnt werden sollte.

M. Ducret: J'ai averti au moins dix fois M. Schlumpf dans cette salle de ce qui allait arriver à propos de la cassette constituée par la Confédération avec la surtaxe sur les carburants: les fameux 2 milliards. Je lui ai répété au moins dix fois: «ces 2 milliards vont faire tellement d'envieux qu'ils ne seront pas consacrés au secteur auquel nous les avons destinés.» Lors de la votation qui s'est déroulée à propos des 30 centimes sur les carburants, on a convaincu le peuple de maintenir 30 centimes de surtaxe alors que 20 centimes auraient suffi parce que la construction des autoroutes arrivait à la fin. On avait dit aux électeurs que l'on voulait garder ces 10 centimes supplémentaires pour les utiliser en faveur du trafic. Aujourd'hui, on voit que le montant de plus de 2 milliards risque, dans l'esprit de certains, d'être utilisé pour autre chose que le trafic routier. A ce propos, je fais entière confiance à l'actuel chef du département, M. Ogi, car je sais ce qu'il nous a dit et ce qu'il veut entreprendre. Je suis convaincu qu'il veut utiliser correctement ces fonds dans le but que nous avions choisi: pour le trafic urbain et pour la séparation des trafics afin de favoriser le transport par chemin de fer et le raccordement des voies ferroviaires dans les zones industrielles. Cela va enfin s'accomplir. Si on suivait les auteurs de l'initiative, on tromperait la population. Ce serait grave d'avoir dit que ces 10 centimes de surtaxe seraient utilisés en faveur du trafic routier essentiellement et pour la séparation des trafics et de les consacrer maintenant aux chemins de fer. Ce serait une grave erreur. On tromperait l'électeur et on n'a pas le droit d'agir ainsi.

La chaîne de grands magasins qui a lancé cette initiative a une très curieuse attitude. Notez qu'aujourd'hui nous avons l'habitude de certaines façons d'agir très modernes et curieuses. On emballé les carottes dans du plastique alors que pendant longtemps on les achetait au marché par paquet, en les choisissant à la main. Ensuite, on engage une grande action pour la destruction des produits et des matières dangereuses. On agite le drapeau. On met le lait dans des berlingots, parce que dans les supermarchés, on est incapable de le vendre dans

des bidons. Ensuite, on se plaint du surplus de déchets qu'il faut détruire. Mais enfin, la duplicité du langage est une chose moderne. La publicité la fait passer. Lorsqu'on sait ce que coûte en énergie les centres commerciaux construits à la périphérie des villes qui attirent des milliers d'automobiles et qui sont d'ailleurs équipés de stations-service qui vendent l'essence au rabais pour attirer les clients, on se dit: «Comment peut-on tenir deux discours!» J'espère au moins que les petits pois qui sont dans les boîtes de ces supermarchés sont vrais, puisque les discours sont si faux. Cette attitude est curieuse. En outre, M. Miville, qui est parti car il n'y a que son discours qui l'intéresse, celui des autres ayant peu d'importance – ce n'est pas bien grave à mes yeux, car il ne changera de toute façon pas d'avis – nous a longuement parlé du trafic ferroviaire. Mais enfin, où est la vérité dans ce pays? J'extrais les chiffres du rapport rédigé par le département de M. Ogi. Dans le trafic nord-sud, la proportion des marchandises transportées par le rail représente 44 pour cent et celle par la route 56 pour cent. Nous savons que dans cet axe il y a trois grands passages: à l'ouest le Fréjus et le Mont-Blanc, à l'est le Brenner et la Suisse au centre. Les chiffres détaillés montrent que nous avons entrepris les efforts nécessaires. A l'ouest, les marchandises transportées par le rail représentent 30 pour cent et 70 pour cent par la route; à l'est, 22 pour cent par le rail et 78 pour cent par la route; et en Suisse – le savez-vous? M. Miville l'a-t-il laissé entendre dans son discours? – 82 pour cent des marchandises sont transportées par le rail et 18 pour cent par la route. Veut-on encore plus, 100 pour cent par le rail? Faut-il rêver de cette façon?

Quatre-vingt-deux pour cent du trafic passant du nord au sud et du sud au nord à travers la Suisse utilisent déjà le rail, grâce au matériel et au personnel des CFF et à la construction géniale de ses tunnels que nous devons à de grands financiers zurichoises. Le personnel fait fonctionner ces trains, été comme hiver, dans les conditions les plus difficiles, en observant scrupuleusement les horaires et en offrant les meilleures possibilités de transport pour les marchandises. Ces éléments sont à la base du succès des CFF. Arrêtons de rêver et de leur donner encore plus de tâches. Toute augmentation du trafic marchandises des CFF correspond à un accroissement de leur déficit, parce que les conditions de prix des transports par chemin de fer sont évidemment plus onéreuses que celles par route. La concurrence n'est donc pas possible sans une large subvention de la Confédération. De toute façon, il ne faut pas rêver, car nous n'arriverons pas à plus de 82 pour cent du trafic à travers la Suisse par chemin de fer. Ce n'est pas possible. Il y aura toujours 18 à 20 pour cent du trafic par la route. C'est déjà incomparable avec la situation chez nos voisins. En outre, notre égoïsme national – cela y ressemble beaucoup – continuera-t-il à repousser dans les pays voisins ce trafic que nous ne supportons pas mais dont nous bénéficiions? Mon voisin direct, qui est un homme que j'aime beaucoup, appartient à un canton d'où viennent mes ancêtres et qui est exemplaire sur le plan de la route et du rail. Le canton de Fribourg a connu peu de développement en cent ans de rail et un succès incomparable en dix ans d'autoroutes. Cette région a enfin réussi, grâce à la route. C'est incontestable, puisque même les Chemins de fer fribourgeois ont mis en service un autocar rapide utilisant l'autoroute entre Bulle et Fribourg. Regardez donc la réalité comme elle est! Ne la déguissons plus. Ces prochaines années, nous allons supporter à 100 pour cent l'infrastructure des chemins de fer. Nous allons payer à 100 pour cent, sans aucun espoir de remboursement, le tunnel de base du Gothard. Y aura-t-il une subvention allemande ou italienne comme lors de la première étape? Peut-être. Nous allons assumer la totalité des charges, ce qui est énorme. Veut-on encore, par une initiative comme celle-là, faire en sorte que la charge soit encore plus lourde pour les citoyens? Ils risquent de refuser ce que nous allons leur demander, parce qu'ils sont des contribuables et que dans ce pays, par chance, ils ont leur mot à dire. Je vous suggère donc d'adhérer aux conclusions de notre commission, parfaitement présentées par son président, M. Delalay, de refuser d'entrer en matière, de suivre par conséquent l'avis du Conseil fédéral qui est de refuser cette initiative et de dire non à la minorité de notre conseil.

Jagmetti: Wie die meisten meiner Vorredner bin ich ein Befürworter des öffentlichen Verkehrs und stehe dafür ein – im kantonalen Bereich wie hier. Aber ich bin ein Befürworter von Beschlüssen, die Resultate bringen und sich nicht bloss in abstrakten Aeusserungen erschöpfen. Beschlüsse, die Resultate bringen, bedingen aber, dass man sie ganz nüchtern betrachtet, dass man nicht nur auf einem Höhenflug auf der Anerkennung des öffentlichen Verkehrs beharrt, sondern bis zur Realität vorstösst. Wenn man das macht, stellt man doch fest, dass wir heute in zwei Verfassungsartikeln Grundlagen haben, die den Bund zu ganz massgebenden Leistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs veranlasst haben.

Ich will nicht die Geschichte der Unterstützung der Eisenbahnprojekte vom 19. Jahrhundert bis heute nachzeichnen. Denken wir doch nur an die Beschlüsse, die wir in den letzten Jahren gefasst haben! Die Zürichberg-Linie, hier im Bund beschlossen und im Kanton Zürich in einer Volksabstimmung gutgeheissen, wird vom nächsten Frühjahr an funktionieren. Wir haben die «Bahn 2000» beschlossen; sie ist in der Volksabstimmung gutgeheissen worden. Den Vereinatunnel haben wir ebenfalls beschlossen. Mit dem Leistungsauftrag der SBB ist entschieden worden, dass die Investitionskosten zum grössten Teil aus der Bundeskasse getragen werden. Regelmässige Leistungen an die konzessionierten Transportunternehmen sind im weiteren hervorzuheben. Wir werden den grossen Schritt zur Neat hoffentlich bald tun; ich wünsche uns allen dabei vollen Erfolg. Wir werden diesen Schritt wie die früheren gestützt auf Artikel 23 und 26 Bundesverfassung tun können, mit oder ohne diesen hier beantragten Verfassungsartikel! Er ändert an der Möglichkeit der Neat nichts. Wie die Leistungen, so stützen sich auch die rechtlichen Grundlagen auf geltendes Verfassungsrecht. Vor kurzem haben wir die Differenzen beim Anschlussgeleisegesetz bereinigt. Wir haben den kombinierten Verkehr schon in der Verfassung verankert. In Regionen ist man daran, den Tarifverbund auf heutiger Grundlage zu verwirklichen, so dass also auch hier sehr viele Grundlagen bestehen.

Da fragt man sich: Wofür denn eine neue Verfassungsbestimmung? Soll sie einfach eine plebisitäre Bestätigung bisheriger Entscheide und bisheriger Politik sein, oder soll sie Neuerungen bringen? Persönlich kann ich für eine Verfassungsänderung eintreten, wenn sie Neuerungen bringt, wenn damit etwas Neues geschieht, nicht aber, wenn einfach Bisheriges bestätigt wird. Im Verfassungstext selbst sehe ich drei Neuerungen; zwei weitere sind in den Uebergangsbestimmungen vorgesehen.

Die erste Neuerung, von der heute – ausser dem Herrn Kommissionspräsidenten – noch niemand gesprochen hat, ist eine erhebliche Verschiebung der Zuständigkeiten Bund/Kantone. Ich weise Sie auf den vorgeschlagenen Absatz 2 und auf Absatz 4 von Artikel 26 hin. Zum ersten soll das Basisangebot vom Bund finanziert werden, ein Basisangebot, das nach Aussagen der Initianten unterschiedlich zu bemessen ist – je nach den Verkehrsbefürfnissen. Dieses Basisangebot würde auch den regionalen und den lokalen Verkehr erfassen. Vorbehalte sind keine angebracht worden. Wünschen wir diese Verlagerung von Aufgaben, die heute von Kantonen und Gemeinden wahrgenommen werden, auf den Bund? Ich stelle das als Frage in den Raum. Es mag für sehr viele Regionen erwünscht sein; aber wir sind doch bisher immer davon ausgegangen, dass die lokale Verantwortung lokal und die regionale regional wahrgenommen werden kann. Das war nicht nur ein Bekenntnis; das hat sich in Leistungen für den öffentlichen Verkehr gespiegelt.

Mit Absatz 4 sollen die Kantone zu «weitergehenden Leistungen» verpflichtet werden. Wir wissen nicht genau, was mit diesen weitergehenden Leistungen gemeint ist, aber wollen die Kantone dazu verpflichten. Warum sollen die Kantone nicht selbst entscheiden können, was sie an weitergehenden Leistungen brauchen, wünschen und realisieren? Meines Erachtens kann man ihnen das überlassen. Ich sehe in dieser Verschiebung der Aufgaben Bund/Kantone keine Notwendigkeit. Die zweite Neuerung sind die zusätzlichen Leistungen. Die Initiative verlangt mehr Investitionen. Sie verlangt darüber hinaus auch betriebliche Leistungen, etwa mit der Formulierung

«Dichte Fahrpläne und günstige Tarife». Investitionen haben wir – gestützt auf unsere heutigen Grundlagen – beschlossen, und ich wiederhole: Wir werden hoffentlich einen weiteren grossen Beschluss bei der Neat fassen. Dabei merken wir, dass beim Betrieb Probleme auf uns zukommen. Sie kostet recht viel; aber noch wichtiger sind für mich die Probleme der Menschen. Wir haben unbediente Stationen, unbegleitete Züge, Schwierigkeiten bei der Rekrutierung der Lokomotivführer. Können wir alle diese tatsächlichen Probleme, mit denen wir konfrontiert sind, durch eine Verfassungsbestimmung lösen? Ich glaube kaum. Wir müssen sie durch tatkräftiges und engagiertes Handeln zu lösen versuchen. Ein Bekenntnis in der Verfassung ändert nichts; denn wir wollen ja die Probleme lösen, und wir können sie aufgrund der heutigen Grundlagen lösen: die gesetzlichen Grundlagen sind da. Die Schwierigkeiten beginnen bei den Tatsachen. Dort müssen wir einsetzen.

Das dritte Neue ist das Verhältnis Schiene/Strasse, die Verschiebung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Diese Idee geniesst meine volle Sympathie und – ich bin davon überzeugt – die Sympathie des Bundesrates und der Bundesversammlung. Aber streuen wir uns nicht etwas Sand in die Augen, wenn wir einen internen Beschluss auf Verfassungsstufe fassen und einfach sagen, wir seien dafür?

Es wird noch zwei Dinge geben, um die wir kämpfen müssen. Einmal um die Beibehaltung der Lastgrenze auf 28 Tonnen. Wir wissen, dass wir diesen Kampf nicht einfach in der Schweiz austragen können, sondern dass wir ihn auf dem internationalen Parkett austragen müssen. Ich wünsche Herrn Bundesrat Ogi vollen Erfolg bei seinen weiteren Bemühungen! Er kann sicher sein, dass er dabei von der Bundesversammlung unterstützt wird. Aber dafür genügt eine Verfassungsbestimmung nicht. Dafür müssen wir auf dem internationalen Boden kämpfen. Wir müssen zweitens ein gutes Angebot schaffen – auch da erwartet uns eine Vorlage –, zusätzlich zu dem, was wir bisher getan haben in Sachen Förderung des kombinierten Verkehrs, den wir ja schon in die Verfassung eingeschrieben haben. Auch hier geht es nicht um eine Verankerung von neuen Regeln in der Verfassung, sondern um tatsächliches, engagiertes Handeln.

Zwei weitere Neuerungen bringen die Uebergangsbestimmungen. Die erste Neuerung betrifft die Neuverteilung der Treibstoffzollerträge. Vom Zollertrag soll nur noch ein Drittel zweckgebunden sein, während es heute die Hälfte ist, beim Zollzuschlag sollen es zwei Drittel sein, während es heute der ganze Ertrag ist. Vergessen wir nicht: Mit diesen zweckgebundenen Mitteln werden auch Umweltschutzmassnahmen finanziert, und zwar solche, die in den Projekten enthalten sind, und zusätzliche. Ich möchte nur, dass diese Bestimmung nicht zum Bumerang wird und am Schluss zu wenig Mittel für diese Zwecke zur Verfügung stehen.

Eine eigentliche Finanzierungsvorlage für den öffentlichen Verkehr enthalten die Bestimmungen, die von allen Vorrednern eigentlich schon als «nicht sehr glücklich im heutigen Zeitpunkt» bezeichnet worden sind, nämlich die Uebergangsbestimmungen, die an die verworfene KVP-Vorlage anknüpfen. Hier müssen wir – wenn wir das wollen – eine andere Lösung finden. In diese Richtung tendiert ja auch der Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag übernimmt weder die Änderung der Zuteilung der Treibstoffzölle, noch enthält er eine Finanzierungsregel, sondern er will sich ausschliesslich auf die ersten drei Punkte konzentrieren, die zu erwähnen ich mir erlaubt habe.

Das führt mich bei ganz nüchterner Beurteilung zur Ablehnung der Initiative: als ein Befürworter des öffentlichen Verkehrs, als einer, der engagiert für Beschlüsse eingetreten ist, die Resultate bringen werden und zum Teil schon gebracht haben, aber auch als einer, der es nicht für notwendig hält, unsere Verfassung durch Bestimmungen zu ergänzen, die nicht notwendig sind oder die Probleme nicht lösen.

Ich beantrage Ihnen, die Initiative abzulehnen.

Ziegler: Ich nehme nur zur Initiative Stellung. Sie muss ja schliesslich als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Eine Stellungnahme zum Gegenvorschlag wird damit vorbehalten.

Obwohl ich dem öffentlichen Verkehr verpflichtet bin, obwohl ich sehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eintrete, wie meine Vorredner, obwohl nach der Initiative der Bund die Erschliessung der Berg- und Randgebiete zu fördern hat und obwohl die Initiative die Strasse vom Gütertransitverkehr entlasten will – was zweifellos auch im Kanton Uri begrüßt würde –, obwohl ich auch sonst die positiven Seiten dieser Initiative sehe, beantrage ich Ihnen, Volk und Ständen zu empfehlen, die Initiative abzulehnen.

Ich nehme nur zu einem Punkt Stellung, nämlich zur Beziehung Koordinierte Verkehrspolitik (die wir abgelehnt haben) und Initiative: Die Probleme im Zusammenhang mit dem Verkehr – auch mit dem öffentlichen Verkehr – bestehen nach wie vor, nachdem der Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine Koordinierte Verkehrspolitik am 12. Juni 1988 abgelehnt worden ist. Neue Verfassungsgrundlagen sind notwendig; da gehe ich mit meinen Vorrednern nicht einig. Will man die Probleme des Verkehrs in den Griff bekommen, müssen neue Verfassungsgrundlagen geschaffen werden. Ob nur auf Gesetzesebene Regelungen möglich sind, hängt selbstverständlich davon ab, was man will, was man befiehlt.

Nachdem aber die Initiative zustande gekommen ist und meines Erachtens eben Verfassungsbestimmungen notwendig sind, muss man doch prüfen, ob mit dieser Initiative gerade diese Probleme, die gelöst werden sollten, gelöst werden können. Ich spreche der Initiative diese Möglichkeit ab. Sie setzt ja gerade die verworfenen Verfassungsbestimmungen über die koordinierte Verkehrspolitik voraus.

1. Die Vertreter der Initianten haben deutlich erklärt, dass sie mit der Annahme der KVP gerechnet haben. Die Initiative könnte somit ohne die KVP eigentlich nicht bestehen, müsste diese ergänzen.

2. Die Uebergangsbestimmungen setzen ganz eindeutig die KVP voraus, die KVP, die wir abgelehnt haben. In den Uebergangsbestimmungen wird zweimal ausdrücklich festgehalten: «Bis zum Inkrafttreten der Verfassungsbestimmungen über eine Koordinierte Verkehrspolitik» Die Uebergangsbestimmungen würden somit nicht nur für eine Uebergangszeit gelten, sondern dauernd bestehen. In den Uebergangsbestimmungen ist aber gerade die Finanzierung geregelt, die Finanzierung, von der man sagt, dass sie die KVP «gebotigt» habe. Wollen wir nun diese Uebergangsbestimmungen, die wir ja vorher offenbar nicht wollten, über einen Irrweg in die Verfassung bringen?

Im übrigen sei doch auf die Aufgabeneuverteilung, die da vorgenommen werden soll, verwiesen – ich mache aber dazu keine Ausführungen, Herr Kollege Jagmetti hat sie bereits gemacht. Und es ist auch zu berücksichtigen, was die Kantone als «weitergehende Leistungen» in diesem öffentlichen Verkehr zu erbringen hätten, nachdem man in der Initiative schon eine ganze Reihe Einzelmaßnahmen, die meines Erachtens nicht in die Verfassung gehören, aufgenommen hat!

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen Ablehnung der Initiative.

Zumbühl: Mit Verkehrsfragen jeder Art sind wir alle angesprochen. Die einen argumentieren mehr aus der Sicht der Mobilität, die anderen mehr aus der Perspektive des Umweltschutzes usw. Es kommt ja nicht von ungefähr, dass alle anwesenden Kommissionsmitglieder das Wort ergriffen haben.

Ich halte mich kurz: Gelegentlich hat man den Eindruck, dass es sehr viele professionelle Verkehrsplaner gibt. Ich zähle mich nicht zu ihnen und möchte mich deshalb auch nicht aufs Glatteis begeben und nur als Durchschnittsbürger, als Bahn- und Strassenbenutzer, zu dieser Vorlage Stellung nehmen. Einmal zur Botschaft: Ich habe bereits in der Kommission darauf hingewiesen, ich hätte es eigentlich für gut befunden, wenn über diese Initiative ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden wäre. Warum man das nicht getan hat, sehen Sie auf Seite 5 der Botschaft.

Ein Zweites: Es hat eine Zeit gegeben, etwa vor zehn Jahren, zu der jedes zweite Wort im Zusammenhang mit Verkehrsfragen «Gesamtverkehrskonzeption» lautete. Dieses Buch von 418 Seiten wurde über Jahre von unzähligen Politikern und

Verkehrsleuten unter dem Präsidium von Nationalrat Alois Hürlimann erarbeitet. Aber in der Botschaft habe ich nirgends einen Hinweis auf diese GVK gefunden. Herr Bundesrat Ogi hat in der Kommission gesagt, die Phase der Gesamtverkehrskonzeption sei jetzt vorbei, wir befinden uns jetzt in der Phase der Realisierung. Trotzdem glaube ich, dass auch im Hinblick auf diese Initiative das dicke Buch GVK doch noch eine gewisse Bedeutung hat und dass die Initiative kaum mit dieser GVK in Einklang steht.

Kurz meine Stellungnahme: Es sind drei Punkte, die mich überzeugen, den Antrag des Bundesrates auf Ablehnung der Initiative zu unterstützen, und zwar ohne Gegenvorschlag.

1. Artikel 26 Absatz 2 umschreibt den Auftrag an den Bund, und Absatz 4 lautet: «Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.» Man kann kaum ermessen, wie gross die Tragweite dieser Formulierung für den Bund wäre, aber noch viel weniger die Konsequenzen für die Kantone.

2. Ich bin davon überzeugt, dass bei Annahme dieser Initiative eine neue, zusätzliche Unruhe in die ohnehin verzwickte Verkehrspolitik hineingetragen wird.

3. Der Bundesrat stellt auf Seite 26 richtig fest, dass die auf eine nicht absehbare Dauer erfolgende, massive Zweckänderung der Treibstoffzollgelder ein wichtiger Grund für die Ablehnung der Initiative sei. Hier hat der Bundesrat vollständig recht. Warum ein Gegenvorschlag und keine Uebergangsbestimmungen? Ich stelle mir die Abstimmung vor. Wie soll der Bürger bei der Abstimmung abwägen, was nun besser sei? Verkehrsfragen sind ja ohnehin kompliziert. Mit dem Gegenvorschlag machen wir die Sache noch unübersichtlicher, und wir helfen keineswegs mit, dem Bürger den Entscheid zu erleichtern.

Ich stimme dem Antrag des Bundesrates auf Ablehnung, ohne Gegenvorschlag, zu. Ich hoffe aber auch – und bin mir bewusst, dass das so sein wird –, dass sich der Bundesrat immer wieder bemüht, auch in der Verkehrspolitik die Zügel in den Händen zu behalten. Zu viele Köche verderben den Brei.

Frau Weber: Zuerst ist einmal festzustellen, dass der Bund in diesem Jahr den Einsatz für den öffentlichen Verkehr auf rund 2 Milliarden Franken budgetiert hat. Das ist sehr erfreulich. Wenn aber berücksichtigt wird, dass der Bund noch 1960 lediglich 32 Millionen und 1970 erst 100 Millionen pro Jahr für den öffentlichen Verkehr aufwendete, wird klar, dass heute in Folge der Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs seit dem Zweiten Weltkrieg ein riesiger Nachholbedarf zu decken ist. Wir haben denn auch die entsprechenden Projekte auf dem Tische des Hauses liegen. Während in derselben Zeit der Stassenverkehr massiv unterstützt wurde, was auch wichtig war, müssen die Eisenbahnen immer noch auf den Strecken aus dem letzten Jahrhundert verkehren. Erstaunlich dabei ist, dass die Bahnen trotz der alten Infrastruktur eine derart grosse Leistung erbringen.

Ich meine, und das meinen auch die Initianten, es muss nun ein Mehreres getan werden, und es liegt nun eine Initiative vor, von der man sicher sagen kann, dass sie massvoll ist, dass sie eine vernünftige Lösung bringt und dass sie vor allem viel klarer formuliert ist als die damalige KVP-Vorlage. Das war ja eigentlich der Hauptvorwurf, den man damals der KVP-Vorlage – übrigens ein Vorschlag auf Verfassungsebene – gemacht hat. Der Bundesrat sagt nein zu dieser Initiative. Die Gründe, die er vorbringt – ich sage das offen –, leuchten mir nicht ein. Und auch einige Gründe, die in diesem Kreis vorgebracht worden sind, bringen mich eigentlich nur eher zum Schmunzeln. Aber wenn man die Botschaft des Bundesrates genau anschaut, muss man sagen, dass er im Grunde genommen Abschied nimmt von der Gesamtverkehrskonzeption. Das ist sehr bedauerlich! Denn er setzte sich doch noch vor der Abstimmung vom 12. Juni 1988 sehr engagiert für die KVP ein. Die Ablehnung der damaligen Vorlage sollte kein Grund dafür sein, jetzt überhaupt nichts mehr zu tun und gleich auch noch die vorliegende Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» abzulehnen, die ja gerade die positiven Aspekte der KVP enthält.

Die Initiative will den öffentlichen Verkehr fördern. Das ist der Grundsatz, die grosse Linie dieser Initiative. Die Initiative nennt

auch konkrete Ansätze und Instrumente. Ich will auf drei hinweisen: Sie verlangt zum Beispiel, es müsse eine leistungsfähige Infrastruktur geschaffen werden. Sicher entspricht doch das Schienennetz, das aus dem letzten Jahrhundert stammt, nicht mehr den Bedürfnissen unserer Siedlungsstruktur. Es kann und muss ausgebaut und auf den technisch neuesten Stand gebracht werden.

Die Initiative sagt auch, dass die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse wichtig sei. Sicher ist es doch so, dass bessere Anschlüsse der Rand- und Berggebiete durch Autobuslinien das Umsteigen auf die Bahn begünstigen. Wer weite Strecken mit dem Auto zurücklegen muss, bis er eine Hauptbahnlinie erreicht, steigt nicht mehr um, sondern fährt direkt bis zum Fahrziel.

Es heisst in der Initiative auch, der Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr sei wichtig. Sicher ist es doch so, dass im Güterverkehr über längere Distanzen Bau und Betrieb von Anschlussgleisen zu Fabriken und Lagerräumen die wichtigsten Förderungsmassnahmen darstellen. Firmen, die Anschlussgleise haben, benützen diese auch, sofern konkurrenzfähige Tarife verlangt werden. Die Initiative fordert also nicht Dinge, die schon bestehen. Vielleicht sind bestimmte Forderungen im Ansatz vorhanden, aber sie bringt auch Neues. Sie geht genau in die Richtung, die bis jetzt die Richtung des Bundesrates war.

Nun haben verdienstvollerweise einige meiner Kollegen hier im Rat einen Gegenvorschlag formuliert. Damit übernehmen sie mehr die ideelle Seite der Initiative. Die Konkretisierung bezüglich der Frage der Finanzierung, des Gedankens der Initiative, lassen sie offen. Man hätte die Initianten rügen müssen, wenn sie die Übergangsbestimmungen nicht formuliert hätten; sie hätten sich nämlich in diesem Fall kein konkretes Umsetzen überlegt. Man würde ihnen sicher vorwerfen, sie hätten nur Ideen, aber keine Vorstellung davon, wie man die ganze Sache finanzieren könnte. Die Übergangsbestimmungen weisen klar darauf hin, wie eine Realisierung möglich wäre. Ich muss meinem Kollegen Ducret widersprechen: Man betrügt den Bürger mit dieser Initiative nicht, man sagt in den Übergangsbestimmungen sehr klar, wie man sich eine Finanzierung vorstellen könnte. Heute fehlt es vor allem am Geld, um den öffentlichen Verkehr zu fördern, wie es im Gesamtinteresse nötig wäre; verfügbar sind derzeit nur die im Strassenbau nicht mehr benötigten Treibstoffmittel. Nach dem Verursacherprinzip sind Spezialabgaben aus dem Verkehr wieder für den Verkehr zu verwenden: Die Initiative geht vom Verkehrsfonds aus, wie er im Entwurf für eine koordinierte Verkehrspolitik ebenfalls vorgesehen war. Vom Treibstoffzollzuschlag soll ein Drittel für den öffentlichen Verkehr verwendet werden. Für die Verteilung des Reinertrages des Grundzolls ist eine gewisse Flexibilität vorgesehen: Je mindestens ein Drittel gehen an den öffentlichen Verkehr und an die Strasse; das letzte Drittel bleibt in der allgemeinen Bundeskasse. Andererseits werden die Kantone und auch die allgemeine Bundeskasse durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs gemäss dieser Initiative fühlbar entlastet.

Die Initiative bringt genau das, was es heute braucht, um den öffentlichen Verkehr für die Anforderungen einer modernen Verkehrskonzeption zu rüsten. Wir wollen in Richtung einer modernen Verkehrskonzeption gehen. Ich meine auch, dass die Initiative diese Forderungen und Ideen genau zum richtigen Zeitpunkt bringt. Es ist mir deshalb unverständlich, dass der Bundesrat die Initiative mit doch zum Teil bedürftigen Argumenten ablehnt. Aber wahrscheinlich ist es einfach so, dass es am guten Willen fehlt. Und die Initiative hat für die, die sie ablehnen, einen weiteren «Fehler»; erlauben Sie mir die Bemerkung, die ich Herrn Nationalrat Eisenring nachspreche. Er hat im Nationalrat einmal gesagt: Eine gute Idee kommt wahrscheinlich aus der falschen Ecke.

Danioth: Für mich ist diese Initiative wie jede andere Ausdruck eines Missbehagens, das die Änderung der gesellschaftlichen oder staatlichen Strukturen bezeichnen soll.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir es mit einem weitverbreiteten Missbehagen über die ungebremste Zu-

nahme des Strassenverkehrs zu tun – trotz all den Massnahmen, die Herr Jagmetti aufgezählt hat –, des ungehemmten Lastwagen- bzw. Schwerverkehrs. Ich erinnere mich – ich war bei der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels im Herbst 1980 dabei –, dass der damalige Bundesrat Hürlmann feierlich erklärte: «Der Gotthardstrassentunnel» – die Worte sind auch für Sie verbindlich, Herr Bundesrat Ogi – «darf nicht zum Korridor des internationalen Schwerverkehrs werden.» Warum es soweit gekommen ist, wissen Sie. Bald benutzen 4000 Lastwagen pro Tag den Tunnel. Die Luftbelastung, der Lärm, die Zunahme der Gifttransporte, die schon in vielen Fällen um ein Haar zu Katastrophen geführt haben – ich habe hierzu einen Vorstoß gemacht, der Bundesrat hat ihn akzeptiert –, hätten bewirken sollen, dass man auch auf internationaler Ebene etwas unternimmt. Gegangen ist meines Wissens bisher nichts, man begnügt sich offenbar mit Symptombekämpfung. Aus den betroffenen Gegenden kommen verschiedenartige Signale, und meiner Meinung nach ist es nicht gut, wenn einzelne Landesgegenden majorisiert werden.

Ich nenne für meinen Kanton drei Signale: Der Kanton Uri hat die KVP-Vorlage mit einem Rekordergebnis von 68 Prozent angenommen; im Kanton Uri ist die zweite Röhre am Gotthard, obwohl sie strassentechnisch sinnvoll und unabdingbar ist, politisch kein Thema; man ist der Meinung, dass es sich um ein letztes Pfand handelt, das im internationalen Verkehrs geschehen ausgespielt werden muss. Im Kanton Uri ist – wie in anderen Orten – für die sogenannte Alpen-Initiative, die auf eidgenössischer Ebene eingereicht werden soll, die Unterschriftensammlung angelaufen. Es gibt aber auch eine Standesinitiative im Kanton Uri, die innerhalb kürzester Zeit das Rekordergebnis von 3300 Unterschriften auf sich vereinigt hat. Das ist ein Mehrfaches der üblichen Unterschriftenzahl.

Ich muss hier allerdings gleich beifügen, dass diese Alpen-Initiative nicht nur von der Einheit der Materie her fragwürdig ist, sondern auch in den Forderungen viel weiter geht. Und wenn Herr Kollege Ducret uns hier Prozente vorlegt, muss ich sagen, dass die Bewohner der betroffenen Gegenden den Verkehr nicht in Prozenten wahrnehmen, sondern unter den Immissionen der Lastwagenkolonnen leiden.

Ich bin sehr erfreut, Herr Bundesrat, dass in jüngster Zeit auch Signale aus anderen Ländern gekommen sind. Vor allem bin ich erfreut, dass im Duell, im Kraftakt zwischen Österreich und Italien Minister Streicher gegenüber Bernini gewonnen hat, vor allem gegenüber der massiven, arroganten und brutalen Gewalt, die gewisse Lastwagenchauffeure glauben anwenden zu müssen, um ihr Anliegen durchzusetzen. Woher kommt das Machbarkeitsdenken? Die Verkehrsstrategen in Brüssel und vielleicht noch weiter nördlich müssen einsehen, dass sie nicht die ganzen europäischen Transporte mit der billigsten Variante durch halb Europa schicken können, ohne Rücksicht auf die Bewohner der betroffenen Gebiete zu nehmen. Auch deshalb ist der Umschwung begrüßenswert, und ich bin erfreut darüber, dass die Schweiz nun mit Österreich eine Fronterweiterung erreicht und Herr Bundesrat Ogi einen Bundesgenossen erhalten hat. Ich bin positiv beeindruckt, wie der Bundesrat in dezidiert, EG-konformer Form die Ziele der Verkehrspolitik formuliert und darlegt. Wir dürfen hierfür insbesondere unserem Verkehrsminister Lob und Anerkennung zollen.

Ich bin der Meinung, dass der Minderheitsantrag Cavalry – im Gegensatz zu den Ausführungen von Herrn Jagmetti – nicht einfach abstrakte Begriffe enthält, sondern klare grundsätzliche Forderungen, die in die Verfassung gehören. Deshalb ist dieser Minderheitsantrag eine unabdingbare Voraussetzung zur Akzeptanz der Neat, eine Voraussetzung dafür, dass die flankierenden Massnahmen den Umlagerungseffekt von der Strasse auf die Schiene verstärken. Ich bin der Meinung, dass die Initiative im Gehalt des Minderheitsantrages keineswegs offene Türen einrennt. Im Gegenteil: Es sind verfassungsmässig notwendige und zulässige Begriffe, die hier festgehalten werden. Ich bin für Handels- und Gewerbefreiheit, ich bin für Verkehrsfreiheit. Ich möchte Sie aber fragen: Was nützt uns die Handels- und Gewerbefreiheit, was nützt uns die Verkehrsfreiheit, wenn unsere Verkehrspolitik im Chaos des ungeregelten Verkehrs steckenbleibt?

Bundesrat Ogi: Ich möchte zunächst dem Herrn Kommissionspräsidenten bestens danken für seine klare Darstellung der Vorlage, und Ihnen allen möchte ich danken für Ihre sehr interessanten Ausführungen. Die Verkehrspolitik ist heute vor grosse Probleme gestellt; deshalb sind wir jedem dankbar, der etwas Licht in die «verwickelte Verkehrspolitik» hineinträgt, wie Herr Ständerat Zumbühl gesagt hat.

Der Bundesrat müsste eigentlich über die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» recht glücklich sein. Die Initiative visiert lauter vernünftige Dinge an, wie Herr Miville gesagt hat. Sie visiert ähnliche Ziele an wie die KVP, die Ihnen der Bundesrat damals vorgeschlagen hat. Das Parlament hat die KVP unterstützt, das Volk hat sie aber am 12. Juni 1988 verworfen. Die KVP-Verfassungsartikel waren als Grundlage für eine koordinierte, umweltgerechte und langfristig ausgerichtete Verkehrspolitik vorgesehen. Der Bund hätte für den öffentlichen Regionalverkehr Grundsätze erlassen und die Kantone bei der Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs unterstützt: Mit einem festen Anteil der Bundesinnahmen wollte man, analog zum Strassenverkehr, die langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten. Massnahmen zur Entlastung der Strassen vom Güterverkehr wären auf dem Gesetzgebungsweg möglich gewesen.

Die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» ist der KVP in wichtigen Punkten ähnlich: Die Initiative will den öffentlichen Verkehr massiv fördern, was der Bundesrat mit hoher Priorität ebenfalls vorantreibt, und ich bin dankbar für die verschiedenen Hinweise, die zum Ausdruck bringen, dass unsere Bestrebungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Kenntnis genommen werden. In Zukunft sollen diese noch vermehrt folgt werden. Trotzdem sagt der Bundesrat nein zur Initiative: aus politischen, sachlichen, aber auch aus formalrechtlichen Überlegungen. Das Schweizer Volk hat vor einem knappen Jahr zur KVP nein gesagt. Wir haben diesen demokratisch gefällten Entscheid zu akzeptieren. Die LdU-Initiative geht zudem in wesentlichen Punkten entschieden weiter als die KVP-Vorlage. Herr Ständerat Gadient hat es erwähnt und die Punkte aufgezählt; ich trete nicht näher darauf ein.

Wenn aber der Souverän zur KVP nein sagt, wird er die Landesring-Initiative, die mehr verlangt, nicht akzeptieren. Die Übertragung der Verantwortung für die landesweite Basiserschließung an den Bund widerspricht unserem föderalistischen System. Die Kantone können diese Aufgabe besser und bedürfnisgerechter erfüllen, sie können den regionalen Besonderheiten besser Rechnung tragen als der Bund. Der Bund soll sie selbstverständlich unterstützen mit finanziellen Mitteln, mit gezielten Massnahmen und mit einer wirksamen Anpassung der gesetzlichen Grundlagen. Der Bund soll sich aber in erster Linie den grossen Aufgaben wie dem Ausbau der nationalen und internationalen Schieneninfrastruktur widmen.

«Bahn und Bus 2000»: Sie wissen, was uns dies kosten wird. 5,4 Milliarden Franken hat das Volk bewilligt, aber zum heutigen Zeitpunkt müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die «Bahn 2000» wesentlich teurer zu stehen kommt. Zunächst einmal muss man feststellen, dass die angelaufene Teuerung bereits 1 Milliarde Franken umfasst. Die Umweltschutzvorschriften, die jetzt zum Tragen kommen, waren zum Zeitpunkt, als das Schweizer Volk über die «Bahn 2000» abstimmte, noch nicht in allen Teilen bekannt; diese Auswirkung ist heute bereits mit 0,4 Milliarden Franken zu budgetieren. Über der Zunahme des Baukostenindexes liegen die Landpreisseigerungen mit 0,2 Milliarden Franken. Schliesslich gibt es Projektergänzungen für 0,4 Milliarden Franken und Konzeptoptimierungen für 0,1 Milliarden. Das macht heute bereits 2,1 Milliarden Franken, und in diesen Zusatzkosten sind beispielsweise die Ansprüche auf weitere Tunnels noch nicht inbegriffen. Hinzu kommt – wenn man dem so sagen darf –, als Jahrhundertwerk, die Neat. Was die Neat kosten wird, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht mit Genauigkeit gesagt werden.

In dieser Ausgangslage geht es darum, dass wir Schwergewichte setzen. Und diese Schwergewichte sind: «Bahn und Bus 2000», die Neat, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und an vierter Stelle der Agglomerationsverkehr; dazu ist die Vernehmlassung im Gang. Der Bundesrat hat grosse

Aufgaben vor sich. Er ist bereit, diese grossen Aufgaben anzugehen, und er will damit auch den Gütertransitverkehr verbessern. Wir sind aber nicht auf einer Insel: Wir müssen in minutiöser Zusammenarbeit mit dem Ausland versuchen, den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse international durchzusetzen. Aufgrund der Diskussionen mit meinen Kollegen aus Frankreich, Oesterreich, Italien und der Bundesrepublik Deutschland habe ich in den letzten Tagen den Eindruck gewonnen, dass die neue Transportphilosophie, die neue Transportart langsam an Boden gewinnt. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass letzten Endes nicht wir über den Erfolg oder Misserfolg dieser neuen Transportart entscheiden: Entscheiden wird Europa, die EG, die Konferenz der Verkehrsminister – nicht der Kommissar van Miert, nicht die Kommission, sondern die 12 EG-Verkehrsminister. Hier haben wir manchmal Probleme, unsere Vorstellungen durchzubringen, weil wir bei den Entscheiden nicht dabei sind; wir stehen nicht einmal draussen vor der Tür. Deshalb müssen wir jede Gelegenheit nutzen, unsere Gegebenheiten, unsere Topographie, unsere Ausgangslage im Massstab 1 : 1 darzustellen.

Wir wollen als Transitland auch in Zukunft Europa dienen, aber wir wollen das «à notre façon» tun und nicht aufgezwungen von der EG oder von jemandem, der uns zu einem 40-Tonnen-Korridor drängen möchte. Aber wir können nicht insular entscheiden, sondern es ist wichtig, dass wir in Abstimmung mit den andern Nationen versuchen, unsere Transportphilosophie des kombinierten Verkehrs – für weite Strecken die Schiene und für kurze Strecken, für die Feinverteilung, den Lastwagen – zu verwirklichen.

Es wird immer wieder behauptet, wir würden unsren Aufgaben nicht gerecht. Herr Ständerat Ducret hat es erwähnt. Wir sind heute in der Verteilung der Tonnagen, die durch die Alpen transitiert werden, etwa in der gleichen Lage wie die Franzosen und die Oesterreicher. Wir transitierten zusammen 60 Millionen Tonnen, 20 Millionen die Franzosen, 20 Millionen die Oesterreicher und 20 Millionen die Schweiz. Die Schweiz transitiert rund 80 Prozent der Tonnage auf der Schiene und 20 Prozent auf der Strasse. Diese 20 Prozent ergeben eben 350 000 bis 450 000 Lastwagen. In Oesterreich und in Frankreich ist es umgekehrt. Rund 80 Prozent der Tonnage reisen auf der Strasse und 20 Prozent auf der Schiene. Das hat nicht zuletzt auch zur Lastwagenblockade am Brenner geführt. Die Blockade am Brenner hat zwei Seiten, wie Herr Ständerat Dañioth gesagt hat. Die eine Seite ist die positive. Man wird hoffentlich in Europa einsehen, dass wir die Zukunft nicht auf diese Art bewältigen können. Auf der anderen Seite sie klar bewusst gemacht, dass die Alpen zu einem Riegel werden könnten.

In dieser Ausgangslage gilt es also, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Deshalb haben wir Prioritäten gesetzt.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, doch einzusehen, was der Bund bereits eingeleitet hat und welche Verbesserungen er anstrebt.

Würde die Landesring-Initiative angenommen, so hätte das eine markante Umverteilung der zweckgebundenen Mittel zur Folge. Es wurde mehrmals ausgeführt, dass jährlich rund 600 bis 700 Millionen Franken weniger zur Verfügung stehen würden. Dies würde sich nicht nur auf den Bund, sondern auch auf den Mittelbedarf der Kantone auswirken. Wichtige Aufgaben im Strassenbereich könnten nicht mehr ordnungsgemäss erfüllt werden. Ich erinnere daran – Herr Miville hat es zwar gesagt, aber ich muss es etwas korrigieren –: Es kann nicht damit gerechnet werden, dass sich die Auslagen im Strassenbau und im Strassenunterhalt – vor allem letzteres zählt – stark reduzieren werden. Es ist nicht vorgesehen, das Nationalstrassennetz weiter auszubauen, aber der Strassenunterhalt nimmt zu, und eine Reduktion der heutigen Ausgaben ist nicht möglich. Auf dringenden Wunsch der Kantone befasst sich bereits eine Arbeitsgruppe mit der Überprüfung des Hauptstrassennetzes. Es ist klar, wenn wir anders klassieren, werden auch neue Begehrlichkeiten aufkommen.

Die Treibstoffzölle sind eingeführt worden, um auf Bundesebene eine zweckbestimmte und verursachergerechte Strassenfinanzierung zu gewährleisten. Die vorgeschlagene massive Umlagerung von Treibstoffzollgeldern würde gegen das

Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und gegen das Verursacherprinzip verstossen. Die Automobilisten könnten es zu Recht als Vertrauensmissbrauch auffassen, wenn der Bundesrat nach den Abstimmungen von 1958 und 1983 über den Treibstoffzollartikel nun auf die Linie der Initiative einschwenken würde.

Formell regelt die Initiative zahlreiche Fragen, die nicht auf Verfassungsstufe zu regeln sind. Das gilt insbesondere für den umfangreichen Massnahmenkatalog in Artikel 26 Absatz 3. Den Übergangsbestimmungen in Artikel 19 ist mit der Ablehnung der KVP-Vorlage zudem die Basis entzogen worden. Dies sind die wichtigsten Gründe, die den Bundesrat veranlasst haben, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Ich darf etwas zur Basiserschliessung beifügen. Wenn der Bund eine Basiserschliessung für den öffentlichen Verkehr gewährleisten müsste, wäre sie für das ganze Land möglichst einheitlich zu definieren. Das könnte zu regionalen Ungerechtigkeiten führen und würde einer vernünftigen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen widersprechen.

Zum Einwand, dass es jetzt plötzlich auch ohne Verfassungsbestimmung geht, muss ich sagen: Die KVP-Verfassungsbestimmungen wären nötig gewesen, um die Ziele dieser Vorlage auf Verfassungsebene zu verankern. Aber bei der Initiative geht es «nur» um die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dafür braucht es keine speziellen Verfassungsbestimmungen, wie in der Botschaft dargelegt wird.

Ich komme zum Gegenvorschlag. Ich bitte Sie, ihn ebenfalls abzulehnen. Ein Gegenentwurf müsste die einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten der Strassenmittel vermeiden. Er müsste vor allem eine Gesamtkoordination des Verkehrs anstreben und somit ganz ähnliche Elemente enthalten wie die vom Volk verworfene KVP-Vorlage. Das würde der Stimmabstimmung – da kann man sagen, was man will, Herr Cavefty – so kurz nach dem 12. Juni 1988 als Zwängerei empfinden. Die von der Kommissionsminderheit ins Auge gefasste Beschränkung des Gegenvorschlages auf den Artikel 26 Absatz 2 bis 5 der Initiative bringt keine befriedigende Lösung. Die erwähnten Probleme bezüglich landesweiter Basiserschliessung und Gütertransitverkehr würden nicht beseitigt. Herr Cavefty, wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, dass wir nicht alleine sind. Unsere Verhandlungen mit der EG, die jetzt in eine entscheidende Phase treten, würden erschwert: Wir würden uns wieder Auflagen einhandeln. Wir haben schon genügend Auflagen erhalten, und die Verhandlungen mit der EG in Sachen 40-Tonnen-Korridor sind sehr schwierig, weil wir in den letzten Jahren sehr viele Hindernisse aufgebaut haben, die wir nicht so leicht wieder abbauen können.

Für die Durchsetzung des Massnahmenkataloges in Artikel 26 Absatz 3 ist im heutigen Zeitpunkt keine neue Verfassungsgrundlage nötig. Die gesetzlichen Grundlagen dazu bestehen bereits oder können durch begrenzte Anpassungen vorgenommen werden.

Der Bundesrat hat im vergangenen Januar nach dem KVP-Nein die verkehrspolitische Marschrichtung veröffentlicht. Die Grundideen der KVP sollen weiterverfolgt werden. Dazu gehört auch die starke Förderung des öffentlichen Verkehrs. Was da alles vorgesehen ist, ist hinlänglich bekannt. Es muss nicht noch einmal in Erinnerung gerufen werden. Es soll aber so weit als möglich im Rahmen der bestehenden Verfassungsgrundlage verwirklicht werden. Die Herren Lauber und Jagmetti haben das klar zum Ausdruck gebracht. Damit sind auch die Argumente von Herrn Ständerat Cavefty nicht schwer zu widerlegen.

Ich möchte Sie bitten, die Initiative sowie den Gegenvorschlag abzulehnen und dem Bundesrat für die freie Fahrt in der vorgesehenen Verkehrspolitik grünes Licht zu geben.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

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

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Cavefty, Miville, Piller)

Abs. 1

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Der Gegenentwurf lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 26 Abs. 2 – 5 (neu)

Abs. 2

Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er stellt die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Finanzierung eines Basisangebots an Fahrmöglichkeiten sicher.

Abs. 3

Um Leistungsfähigkeit und Leistungsangebot im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und auszubauen, fördert der Bund insbesondere:

- a. die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
- b. dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
- c. die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
- d. den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
- e. den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
- f. den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.

Abs. 4

Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.

Abs. 5

Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Cavefty, Miville, Piller)

Al. 1

Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

Le contre-projet a la teneur suivante:

La Constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 26 al. 2 – 5 (nouveaux)

Al. 2

La Confédération encourage les transports publics, notamment par le rail. Elle assure une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transport public appropriés en finançant un éventail de services de base.

Al. 3

Afin de maintenir et de développer l'efficience et l'éventail des services dans les secteurs voyageurs et marchandises, la Confédération encourage en particulier:

- a. La création d'une infrastructure efficiente;
- b. L'établissement d'horaires bien étoffés et de tarifs avantageux;
- c. La desserte de régions montagneuses ou écartées y compris les raccordements et les correspondances nécessaires;
- d. L'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent;
- e. Les transports combinés rail-route;

f. La construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic des marchandises.	89.040
Al. 4 Les cantons assurent la réalisation de services plus poussés.	Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Volksinitiativen
Al. 5 La Confédération prend des mesures visant à ce que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail et appuie les efforts visant à accroître la part du chemin de fer dans le transport des marchandises à grande distance.	Suppression de la taxe sur les poids lourds et de la vignette routière. Initiatives populaires
<i>Abstimmung – Vote</i>	Botschaft und Beschlusseentwürfe vom 31. Mai 1989 (BBI II, 1009) Message et projets d'arrêté du 31 mai 1989 (FF II, 917)
Für den Antrag der Minderheit	13 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen
Art. 2	
<i>Antrag der Kommission</i>	<i>Antrag der Kommission</i>
<i>Mehrheit</i>	Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates	<i>Proposition de la commission</i>
<i>Minderheit I</i>	Adhérer au projet du Conseil fédéral
(Cavelti, Miville, Piller)	Piller, Berichterstatter: Im Jahre 1983 haben sich sowohl der Nationalrat wie der Ständerat klar für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe und einer Autobahnbenutzergebühr ausgesprochen. Ebenso deutlich stimmten Volk und Stände am 26. Februar 1984 diesen Beschlüssen zu. Die beiden Strassenbenützungsabgaben werden seit dem 1. Januar 1985 erhoben und sind bis Ende 1994 befristet. Schon kurz nach Inkrafttreten dieser Abgaben wurden die beiden heute zur Diskussion stehenden Initiativen mit dem Ziel eingereicht, beide Abgaben wieder abzuschaffen. Die Initiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe» wurde am 24. Juni 1986 mit 112 970 gültigen Unterschriften eingereicht. Getragen wird sie von einem Ad-hoc-Komitee unter Mitwirkung verschiedener Verbände des Automobilgewerbes. Das Sekretariat führt Herr Böhi aus Basel. Die Initiative verlangt die ersatzlose Streichung von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen BV, d. h. die Aufhebung der Verfassungsgrundlage für die Schwerverkehrsabgabe.
...., die Initiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.	Am 8. Juli 1986 wurde ebenfalls von einem Ad-hoc-Komitee mit Herrn Böhi die Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahnvignette» eingereicht. Sie vereint 113 539 Unterschriften. Auch sie verlangt die ersatzlose Streichung in Artikel 18 der Uebergangsbestimmungen unserer Verfassung.
<i>Minderheit II</i>	Die beiden Initiativen betreffen Sachbereiche, die in vielerlei Hinsicht miteinander verbunden sind. Deshalb werden Sie in der gleichen Botschaft behandelt.
(Piller, Miville)	Der Bundesrat beantragt, beide Volksbegehren abzulehnen. Es kann heute gesagt werden, dass sich – nach anfänglichen Schwierigkeiten – diese Strassenbenützungsgebühren gut eingespielt haben und der Vollzug keine nennenswerten Probleme bietet. Der Bundesrat möchte die Uebergangszeit von zehn Jahren nutzen, um die Möglichkeiten für leistungsabhängige und zweckgebundene Abgaben zu studieren. In diese Abklärungen sollen auch die Vorschläge der EG einbezogen werden. Die EG-Kommission postuliert nämlich – entgegen anderslautender Behauptungen – die volle Anlastung der Strassenkosten nach dem Territorialitätsprinzip. Eine vorzeitige Aufhebung unserer Verkehrsabgaben würde nach Meinung des Bundesrats der politisch erwünschten Kontinuität widersprechen. Es war immer die Meinung, dass Strassenbenützungsabgaben gerechtfertigt sind, solange der private Verkehr die Verursacherkosten nicht deckt. Heute wird für beide Kategorien, also beim Schwerverkehr und bei den PW eine Kostenunterdeckung ausgewiesen – ich komme noch darauf zu sprechen.
Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird:	Der Bundesrat verzichtet bei beiden Volksbegehren auf einen Gegenvorschlag. Ein direkter Gegenentwurf wäre nur sinnvoll, wenn er eine Kompetenz zur Erhebung leistungsabhängiger Strassenbenützungsabgaben enthalten würde. Dieser würde somit nicht in die gleiche oder zumindest ähnliche Richtung der Initiativen gehen. Das Vorgehen wäre somit rechtlich problematisch.
...., die Initiative anzunehmen.	Ihre Kommission hat sich am 12. September mit der Botschaft befasst. Sie empfiehlt Ihnen einstimmig und ohne Enthaltung, beide Initiativen abzulehnen. Vor den Beratungen standen
Art. 2	
<i>Proposition de la commission</i>	
<i>Majorité</i>	
Adhérer au projet du Conseil fédéral	
<i>Minorité I</i>	
(Cavelti, Miville, Piller)	
.... de rejeter l'initiative et d'approuver le contre-projet.	
<i>Minorité II</i>	
(Piller, Miville)	
Proposition subsidiaire en cas de rejet de la proposition de la minorité I:	
.... d'approuver l'initiative.	
Le président: Le vote à l'article 1bis ayant rendu caduque la proposition de la minorité I, nous opposons la majorité à la minorité II.	
<i>Abstimmung – Vote</i>	
Für den Antrag der Minderheit II	6 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	30 Stimmen
<i>Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble</i>	
Für Annahme des Beschlusseentwurfes	30 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen
<i>An den Nationalrat – Au Conseil national</i>	

Förderung des öffentlichen Verkehrs. Volksinitiative
Encouragement des transports publics. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.015
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	481-492
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 968