

Zehnte Sitzung – Dixième séance**Dienstag, 22. Juni 1982, Vormittag****Mardi 22 juin 1982, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Frau Lang

82.017

**Treibstoffzölle. Zweckbindung
Taxes sur les carburants. Affectation***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 820 hiervor – Voir page 820 ci-devant

Jost: Seit der Verteilung der Burgunderbeute ist es so, dass sich die Eidgenossen fast nie einigen können, wenn es etwas zu verteilen gibt. Nicht ganz zu Unrecht hat Herr Bundesrat Ritschard kürzlich diese Feststellung gemacht. Da die Interessenlagen und Zielsetzungen der im Vernehmlassungsverfahren und der in Eingaben und Aufrufen geäusserten Anliegen sehr unterschiedlich sind, gilt es, einen Kompromiss zu finden, der nicht allein möglichst gerecht ist, sondern der auch Aussicht auf die Zustimmung des Souveräns hat, weil wir sonst vor einem Scherbenhaufen stehen, den kaum jemand will und der der öffentlichen Hand aller Stufen finanzielle Mittel vorenthalten würde, auf die sie dringend angewiesen ist. Die Planung, die bisherige Ausführung und auch das Finanzierungssystem unserer Nationalstrassen dürfen gesamthaft sicher als weitsichtig und gut gelungen bezeichnet werden, und allen jenen, die daran beteiligt waren und sind, gebühren Dank und Anerkennung.

Der Fertigstellung dieses grossen Gemeinschaftswerkes gehört, wenn Einzelprobleme auch noch nicht gelöst sind, die erste Priorität. Diese Einstufung, wie sie vom Bundesrat richtig vorgesehen wird, bedingt bis ungefähr Mitte der neunziger Jahre annähernd die bisherigen jährlichen Finanzaufwendungen. Es ist deshalb irreführend und weckt falsche Hoffnungen, wenn heute in der Presse und in den Medien bereits vom nahenden Ende des Nationalstrassenbaues und von dadurch freiwerdenden Milliardenbeträgen berichtet wird. Es geht einstweilen und noch auf längere Sicht, auch in Berücksichtigung der allfälligen Teuerung, um jenen Betrag, der durch die vollständige Rückzahlung des Bundesvorschusses frei wird, nämlich um etwa 400 bis 450 Millionen Franken oder um 10 bis 11 Rappen pro Liter des Treibstoffzollzuschlages, die inskünftig ausfallen würden, wenn der Souverän nicht einer Erweiterung ihrer Zweckbestimmung beipflichten würde. Damit würde aber

- a. die Verwirklichung der GVK im privaten Verkehrsbereich nachhaltig beeinträchtigt,
- b. die dringend notwendige schrittweise Aufholung eines ausgewiesenen hohen Nachholbedarfs auf dem sehr bedeutsamen Gebiet der Haupt- und Verbindungsstrassen in den Kantonen und Gemeinden langfristig behindert, was wiederum den Thesen der GVK widersprechen würde, und
- c. es müsste auf eine Finanzierungsquelle verzichtet werden, die niemanden spürbar belastet.

Nur schwer verständlich dürfte es sein, einerseits mit Vignetten, Schwerverkehrsabgaben oder sogar Tunnelgebühren neue Finanzquellen zu suchen und andererseits auf jene Massnahme teilweise zu verzichten, die sich bewährt hat und die sich auch inskünftig ohne jeglichen zusätzlichen

administrativen Aufwand fortführen lässt. Über die Richtigkeit der Zweckbindung reiner Fiskalabgaben kann man sehr wohl geteilter Meinung sein. Die Diskussion zu diesem Thema scheint mir aber beim uns beschäftigenden Problembereich müssig, denn bei den Treibstoffzöllen handelt es sich bekanntermassen nicht allein um Fiskal-, sondern zu einem grossen Teil um Kausalabgaben im Sinne des Verursacherprinzips, die wohl in kombinierter Form, aber in erfreulich kostensparender Weise erhoben werden. Gerade deshalb ist auch die Verwendung dieser Mittel für den kostenverursachenden Strassenbau und -verkehr im weiteren Sinne vorgegeben, damit wir dem eingangs erwähnten Grundsatz der Gerechtigkeit möglichst folgen können.

Der Katalog der Verwendungsmöglichkeiten im vorgesehenen Artikel 36ter der Bundesverfassung kann deshalb bei aller Anerkennung des Gewichtes verschiedener Anliegen nicht beliebig aufgebläht werden, wenn wir vor dem Souverän nicht Schiffbruch erleiden wollen. Die Aufhebung der Zweckbindung der Treibstoffzölle im Sinne des Antrages von Herrn Ratskollege Herzog hätte zur Folge, dass die Automobilisten zur Finanzierung von allgemeinen Bundesaufgaben herangezogen würden, bei denen sie allein weder Verursacher noch Nutzniesser sind. Der Grundsatz der Nichtzweckbindung einzelner öffentlicher Einnahmen hat sich in der Praxis nie durchsetzen können. Unter den heutigen Grundsätzen des Äquivalenzprinzips, das wir anstreben, haben zielgerichtete Zweckbindungen – um eine solche handelt es sich hier – im Gegenteil entscheidend an Bedeutung gewonnen. Herr Herzog beruft sich offensichtlich auf veraltete und nicht marktwirtschaftliche Grundsätze der Finanzwissenschaft. Abgesehen davon können wir uns seinen Antrag materiell gar nicht leisten, weil die Treibstoffzölle in den öffentlichen Haushalten zu gewichtig sind, als dass wir sie in den Kamin schreiben können. Sein Antrag aber würde dazu führen. Ich bitte Sie deshalb höflich, seinen Antrag abzulehnen und auf die Vorlage im Sinne der Kommission einzutreten.

Frau Uchtenhagen: Die Vorlage, wie sie Ihnen die Mehrheit der Kommission vorschlägt, ist das Resultat einer Verständigung, wie sie nicht immer erzielt werden kann. Es handelt sich nicht um irgendeine billige Konsenslösung, die zustande kam, weil die unterschiedlichen Probleme und Ansichten nicht ausdiskutiert wurden, sondern diese Meinungen wurden sehr wohl vertreten, nämlich die des privaten Verkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Umweltschutzes, der Sanierung der Bundesfinanzen und der Entflechtung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen. Zum Teil schlagen sich diese Ansichten noch in Minderheitsanträgen nieder. Aber die Kommissionsarbeit unter der sehr ruhigen und kompetenten Führung unseres Präsidenten, Herrn Huggenberger, war geprägt vom Willen, eine für alle annehmbare Lösung zu erarbeiten, die realpolitisch auch in der Volksabstimmung eine Chance haben sollte.

Die Erweiterung und Präzisierung des Zweckbindungskatalogs beschränkt sich nicht zuletzt mit Rücksicht auf die Automobilverbände auf Massnahmen, die dem motorisierten Verkehr dienen, wie dies Massnahmen der Entflechtung und der gegenseitigen Ergänzung des Verkehrs, der Schutzbauten und der Umweltschutzmassnahmen tun. Ich war deshalb sehr enttäuscht, als ich am Samstag hörte, dass der TCS eine Volksinitiative lancieren will. Diese Lancierung ist für mich schwer verständlich, nicht einmal wenn sie bloss als Druckmittel gedacht ist. Der TCS ist ja nicht irgendeine kleine, wilde Gruppierung, sondern er ist ein sehr grosser Verband und trägt damit auch staatspolitische Verantwortung. Er sollte meines Erachtens aus diesem Grund Hand bieten zu einer vernünftigen Verständigungslösung.

Sehr viele Mitglieder – viele unter uns sind sehr wahrscheinlich Mitglied des TCS – nehmen die Dienstleistungen dieses Verbandes sehr gern in Anspruch, sind aber nicht gewillt, sich damit gleichzeitig in ein ideologisches Korsett zwingen zu lassen und unter allen Umständen nur die Interessen des motorisierten Verkehrs zu vertreten ohne Rücksicht auf

übergeordnete Allgemeininteressen, quasi ohne Rücksicht auf Verluste.

Wenn das Vorgehen des TCS eine Einzelercheinung wäre, könnten wir sehr wahrscheinlich stillschweigend darüber hinweggehen. Aber – und das erfüllt uns wahrscheinlich alle mit Sorge – immer häufiger schliessen sich unsere Bürgerinnen und Bürger zu Interessengruppierungen, Bürgerinitiativen und ähnlichen losen Organisationen zusammen, die sich ausschliesslich mit einem Problembereich beschäftigen, über den dann natürlich Konsens besteht. Viele Bürger sind offensichtlich der Ansicht, dass ihre wohlverstandenen Interessen von Parlament und Regierung nur unvollständig wahrgenommen werden. Ich gehöre mit vielen von Ihnen zu jenen, die sowohl die zunehmende Stimmabstimmungsrate wie auch die zunehmenden sich ausserhalb der Parteien abspielenden politischen Aktivitäten ernst nehmen.

Aber ich sehe auch, dass damit Gefahren verbunden sind, nämlich die Verstärkung der bereits bestehenden Polarisierungen und Erschwerungen der für unser politisches System nötigen Konsensarbeit sowohl im Parlament als auch bei den Volksabstimmungen. Das Abwägen von sich widersprechenden Interessen und Ansichten, die Durchsetzung des Machbaren, ist schwieriger zu vertreten und zu verteidigen als ausschliessliche, leicht in Schlagworte umzumünzende Stellungnahmen. Aber solange es Parlamente gibt, wird es immer auch Aufgabe der Parlamentarier sein, nicht nur ihre eigenen Vorstellungen durchzusetzen, sondern auch Lösungen zu erarbeiten, die die Vielfalt der Meinungen und Interessen berücksichtigen, und dabei einen Konsens zu erarbeiten, der von der Mehrheit der Stimmbürger akzeptiert werden kann.

In diesem Sinne möchte ich an Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, appellieren und Sie bitten, der Vorlage zuzustimmen, vor allem aber auch Ihren ganzen Einfluss geltend zu machen, dass sowohl die Umweltschutzorganisationen wie insbesondere der so mächtige TCS Hand bieten für eine Verständigungslösung, sonst kommt es wirklich so hinaus, wie Herr Kollege Lüchinger gesagt hat: dass wir zuletzt dann alle die Verlierer sind.

Martignoni: Im Grunde genommen stehen die eidgenössischen Räte vor einer recht klaren und übersichtlichen Alternative. Es geht nämlich um die konkrete Frage, ob rund 400 Millionen Franken Treibstoffzollerträge auch weiterhin in der Verfügung der Öffentlichkeit bleiben oder ob sie – um es vielleicht etwas zurückhaltend auszudrücken – in den Markt zurückfliessen sollen. Es herrscht in diesem Saal mit dem Bundesrat Willensübereinstimmung, dass diese 400 Millionen Franken der öffentlichen Hand erhalten bleiben sollen; aber nicht nur hier im Saal, wo die Kommissionsreferenten, die Fraktionssprecher und die Einzelvotanten sich in dieser Richtung geäussert haben, sondern darüber hinaus auch in den befragten Kreisen, bei den Interessierten, den Kantonen und auch bei den Automobilverbänden herrscht im Prinzip Übereinstimmung, dass diese Treibstoffzollzuschläge weiter erhoben werden sollen.

Wieweit können und sollen Volk und Stände sich dieser Auffassung anschliessen? Es stellt sich also die Frage nach der Referendumstauglichkeit der Vorlage, die ja jetzt immer wieder aufgeworfen worden ist.

Ich bin der Meinung, dass die Anträge des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit, so weit sie Artikel 36bis und 36ter betreffen, eine taugliche Grundlage bieten. Ich möchte sogar sagen, dass sich auch die Automobilisten überzeugen lassen können, dass auch von ihrer Seite ein gewisser Beitrag zur Verbesserung der Bundesfinanzen geleistet werden soll, dass also die Frage der Relationen, 50 oder 60 Prozent für den Strassenverkehr aus den Grundzöllen, trotz der Initiative, die der TCS lanciert hat, nicht im Vordergrund steht, nicht die entscheidende Frage ist, die hier spielen kann. Meines Erachtens geht es hier um eine andere, wichtigere referendumpolitische Frage, nämlich um die Frage der Zielsetzung, der Zweckbestimmung. Ich habe vor etwa zwei Jahren hier in diesem Parlament gesagt, dass der Bau von Mehrzweckflugzeugen in der helvetti-

schen Finanzpolitik untauglich sei, dass diese Flugzeuge abstürzen.

Wenn wir die Anträge, die ausserhalb der Kommission unterbreitet worden sind, etwas genauer ansehen, so stellen wir fest, dass wiederum ein gewisses Risiko besteht, dass hier im Parlament ein Mehrzweckflugzeug gebaut wird. Ich möchte unterstreichen, dass die Artikel 36bis und 36ter mit der Fassung der Kommissionsmehrheit durchaus tauglich sind; aber alle Anträge, die weitergehen in Richtung der Zweckerweiterung oder sogar der Zweckentfremdung, sind meines Erachtens Sargnägel für diese Vorlage. Ich möchte noch einen Schritt weitergehen und auch die Übergangsbestimmung Absatz 2 des Artikels 11 zur Diskussion stellen. Bei allem Verständnis für die Sorgen des Bundesrates muss ich hier meine Bedenken anmelden, und zwar nicht als Finanzdirektor oder, wie man uns jetzt bezeichnet, als «Schlüssler» eines Kantons, sondern als Staatsbürger, der referendumpolitische Bedenken hat. Wenn wir die Kompensationsfrage bereits hier einbringen und sie jetzt in der Verfassung verankern, so öffnen wir die Schleusen für alle möglichen Interpretationsmöglichkeiten. Ich habe bereits heute nicht nur von den Verkehrs- und von den Automobilverbänden, sondern auch von der anderen Seite, nämlich vom öffentlichen Verkehr, kritische Stimmen vernommen. Von beiden Seiten wird diese Übergangsbestimmung bereits kritisiert. Ich glaube nicht, dass wir damit etwas Gutes tun für die Erhaltung dieser Vorlage.

Wir bringen diese Treibstoffzollvorlage nur durch, wenn wir das Motto wählen «Umstellen vom quantitativen auf den qualitativen Strassenverkehr, Umdenken in Richtung eines menschlichen und umweltgerechten Strassenverkehrs» (ich unterstreiche Strassenverkehr). Wenn wir aber quasi als Motto wählen «Von einem Kässeli ins andere Kässeli», dann werden wir unweigerlich Schiffbruch erleiden. Ich bitte Sie, bei der Detailberatung diese Überlegungen ebenfalls anzustellen, dass wir zuhanden des Volkes eine ganz klare, einfache und nicht nach allen möglichen Richtungen interpretierbare Vorlage erstellen; der Souverän soll ganz klar entscheiden können, ob diese 400 Millionen Franken weiterhin für einen menschlichen Strassenverkehr verfügbar bleiben sollen oder eben nicht.

Kopp: Ich bin zusammen mit Herrn Coutau und Herrn Biel nicht sehr glücklich, dass wir diese sehr wichtige Vorlage derart unter Zeitdruck behandeln müssen, und ich bin noch unglücklicher darüber, dass wir sie nicht in einem grösseren Zusammenhang, nämlich in jenem der Gesamtverkehrskonzeption, behandeln können. Aber das ist nicht der Grund, weshalb ich hier das Wort ergreife, denn darüber haben sich schon mehrere Kollegen beklagt. Hingegen scheint es mir, dass noch ein Punkt der Klärung bedarf, und zwar im Rahmen dieser Eintretensdebatte.

Herr Barchi hat festgestellt, dass diese Vorlage praktisch das Ende der Gesamtverkehrskonzeption bedeuten könnte. Unser Präsident, Herr Kollege Huggenberger, hat gesagt, dass die Vorlage die GVK in keiner Art und Weise präjudiziere, sondern sie gar durch die Mittelbeschaffung erleichtere. Die Ansicht von Herrn Kollege Huggenberger ist aber nur dann richtig, wenn im dannzumaligen Zeitpunkt diese Mittel auch im Sinne und gemäss den Vorstellungen der GVK eingesetzt werden können. Und in dieser Richtung habe ich nun eine Frage an Herrn Bundesrat Ritschard: Ist der Bundesrat der Auffassung, dass, wenn es darum gehen wird, einen Verfassungsartikel für die Gesamtverkehrskonzeption zu schaffen, der Artikel, über den wir heute diskutieren, wieder mit in diese ganzen Überlegungen miteinbezogen wird. Oder bleibt dieser Artikel wie eine heilige Kuh stehen? Und wird die Gesamtverkehrskonzeption, wenn man dann überhaupt noch von einer Gesamtverkehrskonzeption sprechen kann, so quasi um diesen Artikel herumgebaut? Diese Frage ist insofern von einer gewissen Bedeutung, als es mir je nach der Antwort richtig oder falsch scheint, dass wir einen festen Prozentsatz zweckgebunden in die Verfassung aufnehmen. Wenn der Artikel, der heute zur Diskussion steht, im Zusammenhang mit der GVK

neu überdacht wird, dann erhält er – zumindest materiell – den Charakter einer Übergangsbestimmung. In diesem Sinne ist es zweifellos richtig, und auch abstimmungspolitisch ist es zweifellos besser, wenn wir einen festen Prozentsatz für zweckgebundene Mittel in die Verfassung aufnehmen. Sollte dies aber nicht der Fall sein, dann müsste man sich doch überlegen, ob es nicht besser wäre, nur einen Höchstsatz für zweckgebundene Mittel festzulegen, damit man für einen späteren Zeitpunkt eine gewisse Flexibilität hat. Ich gebe auch gerne zu, dass mir an sich die Vorlage, wie sie das Departement ausgearbeitet hat, besser schien als diejenige, die wir nun zu diskutieren haben; aber dieser Zug ist natürlich unterdessen längstens abgefahren. Die Beantwortung dieser Frage ist aber auch für all diejenigen wichtig, die nun Minderheitsanträge gestellt haben, die weitergehend als diejenigen der Kommission sind und die mehr Elemente der Gesamtverkehrskonzeption in diesen Artikel hineinbringen möchten. Persönlich bin ich der Meinung, dass wir diese Minderheitsanträge, auch wenn sie von der Sache her berechtigt sein mögen, ablehnen müssen, weil sie die Vorlage – auch meine Vorredner haben darauf hingewiesen – in hohem Ausmass gefährden. Ich bin der Meinung, dass die Vorlage, so wie sie jetzt aus der Kommission herausgegangen ist, ein Optimum darstellt und dass ihr alle Kreise einigermaßen – mehr kann man bei den verschiedenen Interessenlagen ja nicht erwarten – zustimmen könnten.

Und nun noch ein Wort zum Rückweisungsantrag von Herrn Herczog: Herr Herczog, Sie mögen mit gewissen ökologischen Anliegen, die Sie immer wieder vertreten, zum Teil recht haben. Hier muss ich aber sagen: Wenn man dieser Vorlage den Vorwurf macht, dass sie nur den Strassenbau begünstige, dann liegen Sie nicht richtig, dann wird man dieser Vorlage nicht gerecht, denn diese Vorlage enthält noch zahlreiche andere Elemente. Es sind dies Beiträge, die der Sicherheit im Strassenverkehr dienen, denken wir nur an die Beiträge zur Aufhebung von Niveauübergängen, an jene für die Verkehrsentflechtung. Ich bin der Meinung, dass die Sicherheit im Strassenverkehr durchaus auch zur Lebensqualität gehört. Nicht zuletzt finden wir in diesem Verfassungsartikel auch die rechtliche Basis für notwendige Umweltschutzmassnahmen.

Wir leben nun einmal in einer technischen Zivilisation, und es kann nicht darum gehen, zur Natur zurückzukehren. Wir haben nun einmal den motorisierten Verkehr, und wir profitieren alle davon. Es kann deshalb nicht darum gehen, nun keine Strassen mehr zu bauen, sondern es muss darum gehen, die noch notwendigen Strassen zu bauen, und zwar so sicher und so umweltschonend wie möglich, aber auch – was Herr Loretan mit seinem Antrag will – so landschaftsfreundlich wie möglich.

Ich möchte Sie, Herr Bundesrat, nun bitten, diese Frage zwischen dem Verhältnis des Artikels 36bis und 36ter und dem zukünftigen Artikel über die Gesamtverkehrskonzeption zu beantworten und schliesse mich dem Appell von Herrn Lüchinger und Frau Uchtenhagen an, alles zu unternehmen, damit diese Vorlage auch in der Volksabstimmung Erfolg hat.

Bircher: Eigentlich müsste man ja meinen, weil hier unser Finanzminister Platz genommen hat, dass es sich bei den Treibstoffzollabgaben um eine ausschliessliche Finanzvorlage handelt. Aber die kaum zufällig auf unser Sessionsprogramm abgestimmten und zum Teil handfesten Stellungnahmen von Verkehrsorganisationen zeigen uns, dass mit dieser Vorlage auch und in erster Linie Verkehrspolitik betrieben wird. Wie ist nun der fiskalpolitische und wie der verkehrspolitische Charakter der Vorlage zu beurteilen?

Fiskalisch gesehen habe ich für die Treibstoffzollvorlage grosses Verständnis. Wir können nicht behaupten, dass unsere Bundesfinanzen auf die Dauer saniert sind. Die Defizite werden wieder wachsen. Und Neueinnahmeprojekte sind auf die lange Bank geschoben worden oder werden – wie bei der Schwerverkehrsabgabe – als stark gerupftes Huhn kaum mehr sehr grosse Eier legen. In dieser Situation

und auch aus grundsätzlichen finanzpolitischen Überlegungen gehörte meines Erachtens der Grundzoll in die Bundeskasse und müsste vom Strassenverkehrszweck entbunden werden. Wem fiel es denn zum Beispiel ein, bei anderen Gebühren und Zöllen einen ähnlichen Verwendungszweck vorzuschreiben? Ich denke da etwa an den Tabakzoll, Zölle für gebranntes Wasser oder für den Importzucker. Auch ist die Fiskalbelastung beim Benzin im europäischen Vergleich, das zeigt eine Tabelle hinten in der Botschaft, keineswegs überdurchschnittlich; nur noch Spanien und Luxemburg besteuern mit 30 bzw. 33 Prozent den Treibstoff weniger hoch als wir mit rund 45 Prozent. Wo denn sonst, so frage ich Sie, als hier beim Benzin, wäre eine gesicherte und erst noch nach dem Verursacherprinzip gerechte Bundes-einnahme zu finden, für die der Bürger sicher ein grösseres Verständnis aufbringt, als gemeinhin – gerade jetzt etwa von Verkehrsverbänden – behauptet wird? Wir werden meines Erachtens hier beim Grundzoll eine grosse Möglichkeit versäumen, der Sanierung der Bundeskasse einen entscheidenden Schritt näherzurücken, wenn wir uns auf diese nur 50 Prozent Abzweigung des Grundzolles in die Bundeskasse beschränken.

Nun zur verkehrspolitischen Beurteilung der Vorlage: Leider fehlte bei weiten Kreisen – auch hier muss ich wiederum die Verkehrsverbände erwähnen –, die Einsicht, dass eine Weichenstellung für eine Trendwende beim Strassenbauautomatismus fällig gewesen wäre. Noch immer sollen also in Zukunft die Hälfte des Grundzolles von rund einer halben Milliarde sowie die 1,3 Milliarden des Treibstoffzollzuschlages in den Ausbau des Strassennetzes fliessen, während andererseits für den Nachholbedarf beim öffentlichen Verkehr, der uns allen dienen würde, nichts Entsprechendes existiert. Es ist eben nicht so, wie Frau Kopp gesagt hat, dass hier eine wesentliche Umlagerung stattfinden wird; gemäss Verteilschlüssel kommen für diese Umwelt- und verkehrsentflechtenden Massnahmen ganze 70 Millionen zum Einsatz, gegenüber weit über anderthalb Milliarden für den eigentlichen Strassenbau.

Die strassenzweckgebundene Verwendung dieser ergebigen Finanzquelle hat bisher schon genug Wunden in unserem Lande geschlagen. Ich denke etwa an die stetig grösser werdende Strassenfläche, die heute bereits grösser ist als die Kantone Schaffhausen und Zug. Sie verkleinert unsere Kultur-, Wohn- und Erholungsgebiete. Ich denke an das perfekte, fast alle Hindernisse überwindende Nationalstrassennetz mit gigantischen Brücken, Stützmauern und Dämmen – mit gewaltigen Schäden in der Landschaft. Als Beispiel erwähne ich die N 2 in der Leventina, die Bielersee-Autobahn, die N 6 entlang der Aare oder die Zürcher Sihllochstrasse.

Für mich stellt sich die Grundsatzfrage, ob wir im Strassenbau weiter «begradigen» und verbreitern, Dörfer zerschneiden und Landschaften zerschandeln wollen, getreu der Devise, dass jeder Engpass und feststellbare Mehrverkehr mit neuen Bauten behoben werden soll. Diese Rechnung wird nicht aufgehen. Nicht nur üben neue, schnellere Strassen eine direkte Magnetwirkung auf den Individualverkehr aus; auch indirekt verdrängen die Lärm- und Abgasfolgen dieser Strassen weite Bevölkerungskreise in entferntere Wohngebiete, schaffen neuen Pendelverkehr und rufen nach erneutem Strassenbau. Ein Teufelskreis also!

In Städten und Dörfern engt unser Strassennetz die Bewegungsfreiheit des Fussgängers immer mehr ein und benachteiligt schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Velofahrer, Kinder und Ältere. Mir wäre es recht – wie es Frau Kopp gesagt hat –, wenn hier eine Umlagerung stattfinden würde und die Mittel schwergewichtig stärker als Landschaft-, Umwelt- und Lärmschutzmassnahmen Verwendung finden könnten oder eben andere Strassenbenützer, wie Fussgänger und Radfahrer, etwas mehr von diesen Treibstoffzollabgaben erhalten könnten.

In diesem Sinne bin ich der Vorlage gegenüber sehr skeptisch, hoffe aber noch auf wesentliche Verbesserungen in der Detailberatung.

Zbinden: Ich habe mit der Präsidentin gewettet, dass ich nicht länger als zwei Minuten spreche. Ich muss mich also kurz halten.

Treibstoff ist eine explosive Flüssigkeit, und deren Belastung mit Zöllen bildet den Zündstoff dazu. In einen grösseren Rahmen der Verkehrsabgaben gestellt, könnte sich das Gesamte als geballte Ladung entpuppen. Ich befürworte grundsätzlich die vorgeschlagenen Treibstoffzölle und erachte sie als unerlässlich und prioritär. Es ist aber zu befürchten, dass wir unser Stimmvolk mit der gleichzeitigen parlamentarischen Behandlung von drei verschiedenen Verkehrsabgaben – Treibstoffzölle, Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette – kopfscheu machen. Deshalb erkläre ich schon heute, drei verschiedenen kumulativen Verkehrsabgaben nicht zustimmen zu können. Es wäre dies wohl ein gewagtes Spiel.

Die zeitlich vorgezogene Treibstoffzollvorlage hingegen unterstütze ich voll und ganz. Die Vorlage ist auch insofern angemessen und zumutbar, als die Hälfte des Grundzolls in die allgemeine Bundeskasse fliesst. Ich fürchte aber, dass die andere Hälfte des Grundzolls und der Zollzuschlag als gebundene Abgaben in allzu viele verschiedenartige, teils verkehrsfremde und gelegentlich auch skurrile Kanäle, geleitet werden sollen. Wenn wir diese Abgaben nicht strikte an echte, verkehrsgebundene Kriterien knüpfen, gefährden wir meines Erachtens die Vorlage. Ich werde daher alle Anträge mit Ballast ablehnen. Mit Speck fängt man zwar Mäuse und mit grosszügigen Zweckbestimmungen die Nutzniesser. Aber die Maus dürfte unschwer merken, dass der Speck in einer Mausefalle liegt. Beschränken wir daher die Zweckbestimmung der Treibstoffzölle auf einige wenige verkehrsgebundene Kanäle und auf nationale Aufgaben und vermeiden wir jede sachfremde Widmung. Dann, aber nur dann, gebe ich der Vorlage eine echte Chance.

Bundi: Zu dieser Vorlage gestatte ich mir drei Bemerkungen.

1. Zur Fixierung des zweckgebundenen Anteils des Grundzolls: Am 8. September 1981 überwies der Nationalrat auf Antrag der Kommission Nebiker –, die sich damals mit der Schwerverkehrsabgabe usw. beschäftigte –, ein Postulat, mit dem gefordert wurde, es sei vorzusehen, dass höchstens die Hälfte des Treibstoffzolles nebst dem Zollzuschlag für Strassenzwecke verwendet werde. Es ging also dort um das bedeutsame Wörtchen «höchstens». In diesem Sinne wollte dann der Bundesrat auch handeln. Inzwischen ist das Vernehmlassungsverfahren ins Land gegangen, und es haben Besprechungen zwischen Kantonen, Automobilverbänden und einer Bundesratsdelegation stattgefunden. Als Kompromiss, der unter anderem auch ein angedrohtes Referendum fernhalten sollte, hat sich nun beim Grundzoll die Formel «50 Prozent zweckgebunden, 50 Prozent in die Bundeskasse» herausgeschält. So sehr man einerseits für Kompromisslösungen dieser Art Verständnis haben kann, muss man andererseits bedauern, dass nicht eine flexiblere Lösung gewählt wurde. Was soll man von solchen Kompromissen halten, wenn der «Verhandlungspartner» auch diese mittlere Linie desavouiert, wie das die nun angekündigte Initiative des TCS demonstriert?

Eine Formulierung mit bis höchstens 50 Prozent Zweckgebundenheit des Grundzolls, wie es auch Frau Kopp in ihrem Votum erwähnte, hätte ermöglicht, weitere Mittel für die allgemeine Verwendung einzusetzen. Sachlich hätte sich dies gerechtfertigt, da die Verwaltung aufzeigte, dass nicht so viel zweckgebundene Mittel benötigt werden. Heute wird nicht eine befristete Verfassungsänderung gemacht, und demnach hätte eine auf längere Dauer ausgerichtete Bestimmung vorgezogen werden sollen. Nachdem ein entsprechender Antrag in der Kommission keine Chancen hatte, verzichtete ich darauf, hier einen solchen einzubringen.

2. Zur Verteilung der Beiträge an die Kantone: Der Artikel 36ter bietet die Grundlage für eine angemessene Verteilung

der Beiträge an die Kantone. Für einen Teil davon wird eine neue Regelung im demnächst zu revidierenden Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 vorgesehen. Es ist zu hoffen, dass dabei – wie in der Botschaft ausgeführt – die Kantone, die wegen der schwierigen topographischen und klimatischen Bedingungen grosse Opfer für den Strassenbau erbringen, gebührend entlastet werden. Bei bevölkerungsschwachen Kantonen mit einem ausgedehnten Strassennetz ist die Belastung pro Kopf der Bevölkerung unverhältnismässig höher als im schweizerischen Durchschnitt. Es muss darum auch der Finanzausgleich im Strassenwesen verbessert werden.

3. Eine Bemerkung zu den Investitionen des Gesamtverkehrs: Nach Meinung verschiedener Vernehmlasser sollte die Zweckbindung des Grundzolls von 50 Prozent nicht allein für Ausgaben des Strassenwesens verwendet, sondern auch für Investitionen des Gesamtverkehrs reserviert werden. In diesem Zusammenhang wurden auch bestimmte Quoten vorgeschlagen. Mit Recht hat man auf starre Fixierungen verzichtet. Nun bietet der Antrag der Minderheit III respektive II auf der zweiten Fahnenseite die Möglichkeit, den Grundzollanteil grundsätzlich für den Gesamtverkehr, also auch für öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden. Für Strassenzwecke soll davon nur soweit wie nötig Gebrauch gemacht werden. Diese Umschreibung ist flexibel und gestattet es, weitgehend die ursprünglichen Vorstellungen des Bundesrates, aber auch des Nationalrates, als er vor dreiviertel Jahren sein Postulat überwies, zu realisieren. Ich bitte Sie deshalb, diesen Minderheitsantrag III unterstützen zu wollen.

Oehen: Ich werde den Rückweisungsantrag von Herrn Kollege Herczog unterstützen und ihm zustimmen und möchte diese Haltung kurz begründen. Herr Kollege Barchi hat gestern hier den Antrag Herczog als selbstmörderisch bezeichnet. Dieser Ausspruch veranlasst mich, jetzt das Wort zu ergreifen.

Herr Barchi behauptete, dass die Anrufung des Verursacherprinzips durch Herrn Herczog ein Widerspruch in sich sei. Ich meine, dass hier die Aussagen von Herrn Kollega Barchi und von Herrn Herczog zwei Welten offenbart haben, nämlich auf der einen Seite das ökonomische Denken des Herrn Barchi und auf der anderen Seite das ökologische Denken, das neuerdings in den Kreisen von Herrn Herczog offenbar gepflegt wird. Diese beiden Welten scheinen mir vorläufig so weit auseinander zu liegen, dass die Vertreter sich ganz einfach nicht verstehen können oder verstehen wollen. Wenn man beim Verkehr vom Verursacherprinzip spricht und dieses ökologisch versteht, denkt man natürlich nicht bloss an die Verkehrsprobleme im engeren Sinne, dies übrigens an die Adresse und in Unterstützung von Herrn Affolter, sondern auch an die Folgen des ungeheuren und ungebremsten Bewegungsdrangs der Menschen in den reichen Industrieländern. Ein Drang, der mit Hilfe des Automobils auf für den einzelnen billige Weise, für die Gemeinschaft aber auf höchst kostspielige, ja tragische Art befriedigt wird.

Wenn Frau Kopp hier erklärt, diese Vorlage sei doch sehr positiv, denn sie enthalte Wesentliches, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu verbessern, dass man eben in einer technischen Zivilisation lebe, und kein «Zurück zur Natur» propagieren könne, so beweist auch die sonst so aufgeschlossene Frau Kopp, dass sie das Problem, ökologisch gesehen, nicht durchschaut hat. Wenn Sie, Frau Kopp, sagen: Wir müssen die notwendigen Strassen bauen, dann muss ich Sie fragen: Wann und wo hört denn die Entwicklung auf, dass immer wieder noch weitere Strassen gebaut werden müssen? Wenn unsere Gesellschaft, wenn wir nicht den Mut haben, irgend einmal einen Endpunkt zu setzen, dann hört eine solche Entwicklung natürlich nie auf; es werden immer neue Bedürfnisse entstehen.

Herr Herczog begründet seinen Rückweisungsantrag mit drei Feststellungen. Er sagt, die Vorlage bevorzuge den privaten Strassenverkehr zulasten des öffentlichen Verkehrs, sie bevorzuge den Strassenverkehr zulasten anderer Auf-

gaben der öffentlichen Hand. Ohne auf die Begründung des Antragstellers näher einzugehen, muss ganz nüchtern festgestellt werden, dass diese Behauptungen, wenn man sie genau überlegt, im Ernst nicht bestritten werden können. Man könnte vielmehr noch weitere Punkte aufführen, wie zum Beispiel jene, dass dieses von uns so gehätschelte Verkehrssystem trotz allen Sicherheitsmassnahmen Jahr für Jahr über 1000 Tote und über 30 000 Verletzte fordert und ungeheure volkswirtschaftliche Folgekosten mit sich bringt, dass immer neue Gebiete unseres Landes unter den vernichtenden Hammer des ungebremsten Bewegungsdranges (Privatverkehr) kommen und mit diesem Verkehrssystem unersetzliche Rohstoffe in irrsinnigem Tempo vernichtet werden. Ich kenne auf diesem Gebiet nichts Dringenderes, als dass man das Problem in seiner ganzen Tiefe überdenken würde, um ein Verkehrsverhalten und ein Verkehrssystem zu entwickeln, das weniger Blutzoll, Tränen und Schmerz, Kulturland und Erholungsraum kostet und prinzipiell nur dem effektiv notwendigen Verkehr dient, während der Luxusverkehr belastet werden müsste.

Gewiss, man könnte auch 100 Prozent des Zollertrages für die Kosten des Strassenverkehrs reservieren, ohne dass deswegen die wirklichen Kosten dieses Verkehrssystems tatsächlich abgedeckt würden. Man kann sich auch fragen, ob nicht ein massiver Geldmangel für den Strassenbau eine heilsame Wirkung auf das Verkehrsverhalten der Menschen haben würde. Würde man nämlich den Privatverkehr an sich selbst ersticken lassen, liessen sich möglicherweise breite Bevölkerungskreise zum Umdenken veranlassen.

Wir suchen jetzt eine Lösung der politischen Realisierbarkeit mit Augenmass, wie ein Kollege gesagt hat, einen Kompromiss, der allen etwas gibt und zur mittleren Unzufriedenheit führen soll. Es wird nun tapfer um Details gefeilscht werden, aber das Grundsätzliche wird kaum eine Rolle spielen. Wir haben gehört, dass der TCS gegen diese Vorlage des Augenmasses das Referendum ergreifen will.

Unter verschiedenen Gesichtspunkten muss man die Haltung der TCS-Gewaltigen als kurzfristig, ja verantwortungslos gegenüber der eigenen Gemeinschaft bezeichnen. Würden diese sogenannten Vertreter des Privatverkehrs ihrer Verantwortung gerecht, müssten sie nämlich mithelfen, dass ein Umdenken einsetzt, ein Umdenken gegenüber der eigenen Sucht des unbeschränkten Bewegungsdranges. Ich betrachte die Zustimmung zum Rückweisungsantrag und alle Anträge zur teilweisen Freisetzung der Mittel zugunsten anderer Staatsaufgaben als Manifestation der Einsicht, dass wir einen anderen Weg zur Lösung der echten Verkehrsbedürfnisse suchen müssen. Ich hoffe, dass die Realpolitiker nicht am Schluss vor einem Scherbenhaufen stehen werden!

Meier Werner: Dem unbestreitbaren Positivum, dass nun alle Parteien für die Weitererhebung des Zollzuschlages eintreten, also einen Einnahmehausfall verhindern wollen, steht andererseits ein Negativum im Sinne einer ausschliesslich strassenbezogenen Zweckbindung gegenüber.

Wie in dieser Debatte bereits dargelegt wurde, musste der Bundesrat seine ursprünglich weiter gesteckten Ziele zurücksetzen. Die mächtigen Strassenorganisationen wie auch die grossen bürgerlichen Parteien haben die zaghaft in die Vernachlässigung gegebene Idee einer Zweckerweiterung in Richtung Gesamtverkehrspolitik unter Einschluss des öffentlichen Verkehrs abgelehnt. Der Bundesrat hat dann verkehrspolitische Gedanken fallengelassen und dafür abstimmungspolitische und fiskalische Konsequenzen gezogen.

Ich kritisiere diesen bundesrätlichen Realismus nicht; sicher ist es besser, den Spatz in der Hand zu haben, als die Taube auf dem Dach; aber ich muss einfach feststellen, dass diese Vorlage des Bundesrates und nun auch die leicht verbesserte Version der Kommission einen Kompromiss darstellen; der seine für unsere verkehrspolitische Situation typischen Merkwürdigkeiten enthält. So wird im Buchstaben c des Verfassungsartikels – der zentralen Bestimmung – von Entlastung der Strasse, Förderung,

gegenseitiger Ergänzung, Entflechtung des Verkehrs gesprochen. Das sind wohl sehr begrüßenswerte Grundsätze; man muss sich jedoch fragen, wie diese realisiert werden können, wenn das Ganze unter das Motto gestellt sein soll: «Alles Geld, jeder Rappen nur für die Strasse, keine Unterstützung des öffentlichen Verkehrs.» Mit diesem Motto laufen wir im alten Trott weiter.

Eine verkehrspolitische Kehrtwende, wie sie längst notwendig gewesen wäre – ich schliesse mich diesbezüglich den Ausführungen des Kollegen Oehen an –, ist leider nicht in Sicht. Gewiss sind die Anträge, die stark mehrheitlich in der Kommission angenommen worden sind (ich denke an die Förderungsbeiträge an den kombinierten Verkehr, Beiträge am begleiteten Motorfahrzeugtransport durch die Alpentunnel, Beiträge an Bahnhofparkings) wenigstens bescheidene Ansätze zu Lenkungsmaßnahmen. Es sollte jedoch jedermann klar sein, dass eine wirksame Entlastung der Strassen, die also im Interesse des Strassenbenützers und auch des TCS liegen soll, nur im Sinne des Antrages der Minderheit II, des Kollegen Affolter, realisiert werden kann, nämlich indem gesamtverkehrspolitische Aspekte miteinbezogen werden. Alles andere ist meines Erachtens Stückwerk, wenn nicht gar in der Praxis Illusion. Von den rein verkehrspolitischen Überlegungen her könnte ich den Ausführungen der Kollegen Herczog und Oehen zustimmen, aus realistischen Erwägungen will und kann ich das aber nicht tun. Hingegen bekenne ich mich zum Minderheitsantrag Bircher zu Litera g betreffend Beiträge an Fuss- und Radwege, ein verkehrspolitisch hochinteressanter und hochaktueller Aspekt. Ebenso unterstütze ich die beiden Minderheitsanträge Biel und Affolter, weil beide wenigstens gesamtverkehrspolitische Tendenzen enthalten.

Was nun – und da möchte ich ein Wort an Herrn Bundesrat Ritschard richten – die Übergangsbestimmung Artikel 18 betrifft, ist mir die Formulierung des Bundesrates etwas zu vage. Dasselbe trifft zu für die vorliegenden diesbezüglichen Anträge. Gerne hätte ich dazu einen eigenen Antrag eingebracht in dem Sinne, dass der Bundesrat nicht einfach eine Entlastung des Bundes in anderen Bereichen erwartet, dass er vor allem nicht an eine Einschränkung seiner eigenen Leistungen für den öffentlichen Verkehr denkt, sondern dass er im Gegenteil die Kantone zu einem gegenüber dem bisherigen Stand vermehrten finanziellen Engagement zugunsten des öffentlichen Verkehrs auffordert. Ich weiss, dass ein solcher Antrag unter der vorliegenden Konstellation kaum eine Chance hätte, obwohl ich von verschiedenen Kollegen, auch aus dem bürgerlichen Lager, auf eine derartige Möglichkeit hin angesprochen worden bin.

Die Strassenlobby und deren propagandistisches Kessel-treiben, das seit langem im Gange ist, sind heute zu starke politische Hindernisse für umweltgerechte und energiesparende, grundsätzliche verkehrspolitische Lösungen, so dass ich auf einen solchen Antrag verzichte.

Gleichgültig, ob Artikel 18 im Sinne der vorliegenden Anträge geändert wird (die Kompensation bedürfte ja ohnehin einer gesetzlichen Regelung) oder ob er gestrichen wird: ich wäre dem Bundesrat äusserst dankbar für eine Erklärung dahingehend, dass der Bund auf seiner immer wieder neu in den Regierungsrichtlinien proklamierten Priorität der Förderung des öffentlichen Verkehrs beharrt und dass er diesbezüglich keinerlei eigene Restriktionen zu Lasten der Kantone anvisiert, sondern dass er von den Kantonen nach der nun vorgesehenen Entlastung auf dem Strassensektor zusätzliche Leistungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs erwartet. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

Huggenberger, Berichterstatter: Alle Fraktionssprecher sind für Eintreten und damit für die Erhaltung des Zollzuschlages. Die Dringlichkeit der Vorlage wurde anerkannt. Die Unzulänglichkeiten des rasch abgewickelten Verfahrens als Einzelvorlage wurden erwähnt, aber sie treten vor dieser Dringlichkeit in den Hintergrund. Es besteht allgemein der Wille, eine Lösung zu finden, was eine einfache, eine Mittel-

lösung verlangt. Wir können somit in die recht anspruchsvolle und umfangreiche Detailberatung einsteigen. Der Rückweisungsantrag von Herrn Herczog ist doch eine recht theoretische, planerisch ökologische Abhandlung und geht an den Gegebenheiten eines demokratisch regierten Landes vorbei, in dem das Volk an der Urne entscheidet. Wir können hier nicht irgendeine wissenschaftliche Abhandlung machen, sondern wir brauchen einen Verfassungstext, der einen Rückhalt findet. Zu der heraufbeschworenen Strassenbaueuphorie, die mit diesen Mitteln eintreten sollte, möchte ich doch immerhin feststellen, dass von den knapp 500 Millionen 100 Millionen in die allgemeine Bundeskasse fließen sollten, gegen 200 Millionen benötigen der Strassenunterhalt und der Betrieb, so dass noch knapp 200 Millionen übrigbleiben, um im ganzen Land Kantonen und Gemeinden unter die Arme zu greifen für all diese zusätzlichen Massnahmen, die wir hier in den Katalog aufnehmen. Die Gefahr einer Strassenbaueuphorie besteht bestimmt nicht.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: M. Herczog demande le renvoi au Conseil fédéral afin qu'il supprime l'affectation de la taxe et de la surtaxe. M. Oehen – curieuse alliance – l'appuie. Dès lors, je vous demande, messieurs Herczog et Oehen, êtes-vous masochistes? Vous n'ignorez pas en effet, que l'affectation est précisément le point central de cet objet, le passage obligé, et que si nous supprimons l'affectation, il n'y a aucun consensus possible; donc vous savez fort bien que ce projet n'a alors aucune chance ni dans cette salle ni devant le peuple et les cantons.

Hier, M. Vetsch a dit – et je voudrais le souligner – qu'en fait le passage de 60 à 50 pour cent de l'affectation de la taxe de base n'est pas le plus important: le passage obligé, le point central, c'est l'affectation au seul domaine routier.

Monsieur Herczog, votre coreligionnaire d'occasion, M. Crevoisier, a déclaré hier qu'il était pour l'affectation car c'était un acte de défiance envers le Parlement. A contrario, on peut constater qu'en étant contre l'affectation, vous faites acte de confiance à l'égard du Parlement et nous vous en remercions. Ce n'est toutefois pas suffisant pour soutenir votre position.

Tous les porte-parole des groupes se sont déclarés favorables à l'entrée en matière. La plupart des porte-parole ont regretté cependant l'absence de liens avec la conception globale suisse des transports. On a parlé de manque de coordination, de politique décousue. Je crois personnellement que ce débat, comme celui qui l'a précédé à propos de la vignette et des taxes pour les tunnels routiers, est aussi une occasion d'enterrer, hélas! la conception globale suisse des transports. Nous devons tirer de ce débat et du précédent un enseignement: la conception de globale n'a été d'une manière générale qu'une mode coûteuse et qui n'a servi ni à la définition d'une politique ni à la clarification d'une volonté politique.

Tous les groupes sont favorables à l'entrée en matière; la commission à l'unanimité vous propose également d'entrer en matière.

Bundesrat Ritschard: Die Vorlage bringt viel, aber sie bringt nicht alles, hat gestern Herr Vetsch sehr klug gesagt. Ich glaube, dass damit die Vorlage richtig charakterisiert wurde. Es sind bei weitem nicht alle Wünsche erfüllt. Man kann, wie das Herr Herczog gestern mit seinem Rückweisungsantrag gemacht hat, aus grundsätzlichen Überlegungen ablehnen. Aber man muss bei dieser Vorlage von ganz entscheidenden Fakten ausgehen, an denen sich das Bewusstsein des Volkes in dieser Frage in den letzten Jahrzehnten gebildet hat; ich denke da nicht nur an engstirnige Automobilisten. Man muss davon ausgehen, dass wir in unserem Lande seit 1961 für 17,5 Milliarden Franken Autobahnen gebaut haben, 52 Millionen kostete die Verwaltung und 1,6 Milliarden beanspruchten die Zinsen. Diese gewaltige Summe von 20 Milliarden Franken Ausgaben innert zwanzig Jahren ist bis auf eine halbe Milliarde aus laufenden Benzinolleinnahmen bar bezahlt worden. Das ist ein Faktum, das sich über

zwanzig Jahre hinweg entwickelt hat, an das man sich eben auch gewöhnt hat und über das man nicht einfach – wenn man politisch denkt – hinweggehen kann. Man kann behaupten, wir hätten zu viele Autobahnen oder wir hätten die falschen gebaut. Darüber wird man immer streiten; Herr Biel wird jetzt mit seinem Kommissionsbericht diesen Streit endlich beerdigen. Aber bis auf die A-fonds-perdu-Leistung von 1,2 Milliarden Franken, die der Bund bis 1977 geleistet hat, ist für den Bau, für die Verwaltung und für alles, was mit diesen Autobahnen zusammenhängt, der Steuerzahler mit seinen direkten und indirekten Steuern nie zur Kasse gebeten worden.

Alles ist über diesen Benzinzoll und über diesen Benzinzollzuschlag bezahlt worden. Diese Tatsache muss man sich einfach vor Augen halten, wenn man die Autobahnpolitik politisch beurteilen will. Dieser Autobahnbau hat nicht nur wirtschaftlich etwas gebracht. Er ist eben auch bezahlt worden. Diese Tatsache wird ganz sicher unser Volk vor Augen haben, wenn es über die Vorlage, die wir jetzt hier beraten, zu entscheiden hat. Niemand ist ja – auch die Verkehrsverbände nicht – gegen die Weiterführung des Zollzuschlages von 30 Rappen, obschon er nach den geltenden Bestimmungen an sich reduziert werden könnte. Aber Herr Schärli und Herr Couteau haben es gestern ja mitgeteilt und auch richtig gesagt, dass eine Reduktion des Benzinpreises, des Zolles oder des Zollzuschlages in unserem Lande wahrscheinlich nicht zu niedrigeren Benzinpreisen führen würde. Vor allem die grossen internationalen Gesellschaften würden es wahrscheinlich nicht zulassen, dass an den Grenzstellen grosse Preisunterschiede bestehen würden. Diese würden sehr rasch wieder verschwinden.

Dass man nun neu die Verwendung der Benzinzölle nicht mehr allein auf den Bau von Autobahnen beschränkt, ist ja an sich auch in dieser Debatte nicht bestritten worden. Ich weiss, dass die Anhänger des öffentlichen Verkehrs gerne eine konsequentere Verteilung in Richtung der Eisenbahnen sehen würden. Aber ich glaube, gerade sie sollten hier nicht nur das sehen, was nicht erreicht worden ist. Sie sollten doch auch das in Betracht ziehen, was mit dieser Vorlage für den öffentlichen Verkehr – Herr Meier hat es schweren Herzens jetzt auch gesagt und sich zum Kompromiss durchgerungen – erreicht wird. Die Aufhebung und die Sanierung von Niveauübergängen hat man schon bis jetzt aus diesen Strassenmitteln finanziert. Neu hinzu kommt aber in die Verfassung die entscheidende Bestimmung, welche die Kommission in Absatz b umschrieben hat, dass auch noch andere Massnahmen zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel finanziert werden können, was zur Entlastung von Strassen und Entflechtung des Verkehrs sehr wichtig sein kann. Das können im Einzelfall sehr entscheidende Hilfen auch für den öffentlichen Verkehr sein. Es ist unbestritten, dass darunter die Ausgaben für die Trennung von Schiene und Strasse wie auch für die Einrichtungen, die für den zukunftssträchtigen Huckepackverkehr notwendig sind, verstanden werden können. Das ist nicht nichts, das kann uns einiges erleichtern, und das ist auch Geld für den öffentlichen Verkehr. Man darf das wirklich nicht vergessen.

Ich weiss, dass man gerne mehr Geld für den Regionalverkehr hätte. Aber vielleicht könnten ja die Kantone hier etwas dem Beispiel Zürich folgen, das mit seinem Fonds angefangen hat, selber auch ganz wesentlich für diesen Regionalverkehr aufzukommen. Wenn dieses Beispiel Zürich etwas Schule macht, dann werden in vermehrtem Masse eben auch Mittel für diesen etwas notleidenden Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Ich bin froh, dass die Vertreter des öffentlichen Verkehrs – mit Ausnahmen – das einsehen. Es wäre falsch, gegen diese Vorlage zu sein, weil sie für den öffentlichen Verkehr eben nicht mehr bringt. Wenn man die Relationen sieht, wird klar, dass nicht einfach von einem «Stiefkinddasein» des öffentlichen Verkehrs gesprochen werden kann. Es gibt in der Schweiz 4981 Kilometer Eisenbahnen; und es gibt 64 800 Kilometer Strassen. In der Zeit von 1971 bis 1980 sind in diese rund 5000 Kilometer Eisenbahnen 7,9 Milliarden Franken vom Bund inve-

tiert worden, und in die Strassen, in diese 65 000 Kilometer, dreizehnmal mehr. Es sind seit 1971, also in den letzten zehn Jahren, 13,2 Milliarden investiert worden.

Die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) – ich möchte das ganz allgemein sagen – muss die Prioritäten setzen; und hier werden wir die Auseinandersetzungen führen müssen. Der Bundesrat steht ganz eindeutig auf dem Boden dieser Gesamtverkehrskonzeption. Dabei wollen wir uns vor Augen halten, dass auch das, was die GVK an neuen Linien will – denken Sie an die NHT, denken Sie an die Rangierbahnhöfe –, in der Öffentlichkeit auf einigen Widerstand stossen wird und dass bei vielen eben dieses Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr genau dort aufhört, wo er selber betroffen wird.

Herr Herczog hat von Frau Kopp und von Herrn Jost die Antworten erhalten. Ich kann mir nicht vorstellen – auch wenn man das grundsätzlich begründen kann, wie Sie es getan haben, Herr Herczog –, dass Sie hoffen, Ihr Antrag würde angenommen. Ich hoffe, Sie hoffen das nicht! Sonst müsste ich wirklich an Ihrem Verstand zweifeln, aber solchen haben Sie! Das würde dazu führen, dass wir «vis-à-vis de rien» stehen würden. Im nächsten Jahr müssten wir den Benzinzollzuschlag reduzieren; wir würden 400 Millionen Franken verlieren. Damit wäre wirklich niemandem geholfen.

Ich teile die Auffassung von Herrn Oehen etwa gar nicht. Herr Oehen teilt die ganze Bevölkerung immer in zwei Sorten ein: die einen sind wie er, und das sind die Richtigen, und die anderen sind wie wir, und wir sind die Falschen. Es gibt jedoch nicht nur Ökologen und Nichtökologen; es gibt auch noch Politiker, die sehen, was in diesem Lande möglich ist. Es gibt ein Volk, das nicht so rein ökologisch denkt, wie Sie denken mögen. Ich weiss nicht, ob Sie es in allen Teilen tun, nehme aber an, dass Sie keinen Kunstdünger im Tessin unten verwenden, sondern die Sonne wirken lassen und den Regen. (*Heiterkeit*).

Auch ich halte mich für einen Ökologen in dem Sinne, als ich überall ja sage zu dem, was den Umweltschutz fördert, und ich bin auch bereit, dafür finanzielle Opfer zu erbringen. Aber man muss die politischen Grenzen sehen. Wie Sie mit dieser Vorlage Ökologie treiben wollen, ist mir eher etwas rätselhaft.

Wir hätten gerne – wie das Herr Bundi und auch Herr Werner Meier gesagt haben – das Wort «höchstens» in dieser Vorlage gehabt, aber der Widerstand von den Autoverbänden und vor allem von den Kantonen war derart, dass wir aus politischen Gründen auf diese Flexibilität verzichten müssen.

Es wird immer wieder kritisiert – auch Frau Kopp machte es; Herr Affolter hat es gestern getan –, dass die Vorlage des Bundesrates zur Gesamtverkehrskonzeption noch nicht vorliegt. Der Bundesrat hätte diese Vorlage schon längststens verabschiedet, wenn sie fertig wäre und alle Abklärungen vorliegen würden. Aber zur Frage, wie man die Kantone an den Kosten des Regionalverkehrs beteiligen will, sagte der Expertenbericht über die GVK leider nichts aus. Das stand nicht in diesen Thesen, sondern musste in den vergangenen zwei, drei Jahren vom Stab für Gesamtverkehrsfragen erarbeitet werden, nachdem man beim Leistungsauftrag zuerst auf diese Frage gestossen war und nachher gesehen hatte, dass man genaue Kriterien schaffen muss, wie man die Kantone heranziehen soll. Diese Arbeit ist erst in den letzten Tagen fertig geworden. Aber die GVK wird Ihnen voraussichtlich noch dieses Jahr unterbreitet werden, wie das Herr Schlumpf ja immer wieder sagt.

Frau Kopp, diese Vorlage ist ein Schritt in Richtung der Gesamtverkehrskonzeption. Und ich glaube mit Ihnen, dass diese Vorlage irgendwie in diese Verkehrskonzeption integriert werden muss. Möglicherweise drängen sich Anpassungen oder Ergänzungen in einzelnen Fragen auf. Sicher präjudiziert diese Vorlage die GVK in keiner Weise. Wir haben das nicht nur mit dem Verkehrsdepartement, sondern auch mit dem Stab für Gesamtverkehrsfragen und mit dem Präsidenten, Herrn Hürlimann, abgesprochen.

Herr Nationalrat Reiniger: Wenn wegen des Baus von Autobahnen Häuser abgebrochen werden müssen, dann muss aus Autobahngeldern voller Ersatz geleistet werden. Das war schon bis jetzt so, und diese Vorlage hat sicher nichts damit zu tun. Herrn Ganz kann ich mitteilen, dass der Bundesrat zu dem steht, was Herr Hürlimann am 28. März auf sein Postulat mit Bezug auf die Fahrradwege geantwortet hat.

Herr Nationalrat Biel, der von der Fiskalität gesprochen hat, weiss natürlich so gut wie ich, dass die Strassenrechnung im ganzen gesehen noch immer eine Unterdeckung aufweist. Die Eigenwirtschaftlichkeit beträgt nur 87,2 Prozent. Der Bundesrat strebt keineswegs eine Fiskalisierung dieses Zolles an. Da das Zollwesen dem Finanzdepartement angegliedert ist, ist mein Departement im letzten Jahr beauftragt worden, sich mit dieser Vorlage auseinanderzusetzen. Aber wir wollen, wenn wir von Fiskalisierung reden, immerhin feststellen, dass auch der Benzinzoll ein Gewichtszoll ist. Er hat also in keiner Weise mit dem Wert dieses eingeführten Benzins oder Rohöls Schritt gehalten. Da ist überhaupt nichts fiskalisiert worden! Ich darf auch festhalten, dass bis 1958 der Bund bereits 50 Prozent Anteil am Grundzoll hatte, den er jetzt zurückhaben will, weil der Strassenbau mit etwas weniger auskommt, hier mit 10 Prozent weniger. Ich sehe nicht ein, weshalb der Bund diese 50 Prozent in seiner heutigen finanziellen Situation nicht wieder zur Verfügung haben soll. Ansonsten wird ja dieser Treibstoffzoll weiterhin so zur Verfügung stehen, wie er gedacht ist: im Bereich des Strassenbaus und allem im Zusammenhang mit dem, was wir hier jetzt beraten.

Man kann sicher sagen, dass diese Vorlage – Sie haben das ja auch bestätigt – ausgewogen ist. Herr Bundesrat Hürlimann und ich mit unseren Mitarbeitern haben das, was wir Ihnen unterbreiten, zweimal mit den Spitzenverbänden des Automobilverkehrs diskutiert. Herr Hürlimann und ich hatten nach der zweiten Besprechung die Überzeugung, dass auch die Verkehrsverbände mit unserem Vorschlag, so wie er jetzt vorliegt, einverstanden sind. Die Gründe, weshalb nun trotzdem eine Initiative lanciert wird, sind uns nicht bekannt. Aber die Initiative ändert gar nichts daran – das sollten wir unterstreichen –, dass wir diese Vorlage jetzt behandeln und jetzt dem Volke vorlegen müssen.

Ich bitte Sie sehr, diese Vorlage so gestalten zu helfen, dass ihr das Volk dann zustimmen wird. Ich würde glauben, dass das, so wie die Vorlage jetzt gestaltet ist, auch der Fall sein wird. Bei einer Verwerfung – Herr Lüchinger hat das gestern in seinem Votum gesagt – würden wir alle die Verlierer sein, und daran kann ja weiss Gott niemand ein Interesse haben!

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsidentin: Es liegt ein Rückweisungsantrag Herczog vor.

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Herczog	3 Stimmen
Dagegen	146 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36bis Abs. 4 und 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36bis al. 4 et 5*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Huggenberger, Berichterstatter: Hier habe ich noch eine Feststellung der Kommission zu machen. Mit diesem Artikel wird ja neu der Bund verpflichtet, auch an den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen Beiträge zu leisten.

Was sind Betrieb und Unterhalt? Die Kommission legt Wert darauf, festzustellen, dass unter Betrieb auch die Kosten für die Polizeidienste mitzuberücksichtigen sind. Es ist ja vorgesehen, all diese Beiträge für Unterhalt und Betrieb pauschal nach verschiedenen Abstufungen auszurichten, und dazu gehören nach Ansicht der Kommission auch Beiträge an den Polizeidienst.

M. **Frey-Neuchâtel**, rapporteur: Je voudrais apporter une simple précision à l'article 36bis, 4^e alinéa, concernant le point «exploitation et entretien des routes nationales». La commission est d'accord d'inclure également les coûts afférents à la surveillance des routes nationales par la police.

Angenommen – Adopté

Art. 36ter Ingress*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Biel, Coutau)

... zusammen mit drei Fünfteln des Reinertrages ...

Minderheit II

(Barchi, Coutau, Lüchinger, Oehler)

... des Treibstoffzolls im Bereiche des Strassenwesens:

Minderheit III

(Affolter, Bircher, Christinat, Deneys, Meier Werner, Uchtenhagen)

Der Bund erhebt auf Treibstoffen einen Zollzuschlag und verwendet ihn für:

Art. 36ter préambule*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Biel, Coutau)

..., avec trois cinquièmes du produit net ...

Minorité II

(Barchi, Coutau, Lüchinger, Oeler)

..., aux fins suivantes dans le domaine routier:

Minorité III

(Affolter, Bircher, Christinat, Deneys, Meier Werner, Uchtenhagen)

La Confédération prélève une taxe supplémentaire sur les carburants et l'affecte aux fins suivantes:

Huggenberger, Berichterstatter: Hier geht es um das Wesentliche dieser Vorlage. Die Formulierung, die dieser Verfassungsartikel nun gefunden hat, erhebt neu zum Grundsatz, dass für die Finanzierung von Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nebst einem Anteil des Grundzolls ein Zollzuschlag erhoben werden soll. Bisher konnte ein Zollzuschlag gemäss Artikel 36ter Absatz 2 nur dann erhoben werden, sofern die verfügbaren Mittel zur Deckung des Anteils des Bundes an die Kosten der Natio-

nalstrassen nicht ausreichten, und zwar durch allgemein verbindlichen Bundesbeschluss. Die Höhe des Zollzuschlages wird neu in den Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung in Artikel 18 geregelt. Der Betrag soll dort entsprechend dem heutigen Ansatz mit 30 Rappen je Liter beziffert werden. Eine Änderung des Belastungssatzes ist nur durch einen dem fakultativen Referendum unterstellten Erlass möglich. Sodann ändert der neue Artikel den Anteil, wie weit der Grundzoll zweckgebunden verwendet werden soll. Neu werden 50 Prozent beantragt, gegenüber den 60 Prozent, die etwas mehr als zwanzig Jahre Geltung hatten. Schliesslich geht es noch darum, dass der neue Artikel für Grundzoll und Zollzuschlag einen einheitlichen Verwendungszweck statuiert und diesen Zweck gegenüber den bisherigen Umschreibungen erweitert. Die Behandlung dieses Artikels zerfällt in zwei Bereiche: auf der einen Seite sind es die verschiedenen Zweckbestimmungen Literae a bis f, und auf der anderen Seite geht es um die grundsätzliche Festlegung, wie die Gelder verteilt werden sollen. Dafür liegen einige Minderheitsanträge vor, teilweise betreffen sie den Einleitungssatz zu Artikel 36ter Absatz 1, teilweise wird dafür ein neuer Absatz 2 beantragt.

Welches sind nun die Differenzen, über die es zu entscheiden gilt und über die wir zuerst abzustimmen haben? Die Kommission beantragt Ihnen, neu soll die Hälfte des Grundzolls, nämlich 50 Prozent, zweckgebunden sein, dies gegenüber einem Antrag, der dafür 60 Prozent oder drei Fünftel statuieren möchte. Wir haben bereits beim Eintreten ausgeführt und auch heute gehört, dass der Grundzoll seit 1937 als Zoll, der auf dem Gewicht erhoben wird, unverändert mit Fr. 26.50 festgesetzt ist.

Heute sieht man den Aufgabenberg des Nationalstrassenbaus nicht mehr vor sich. Man glaubt, man könne ihn in absehbarer Zeit abtragen, und damit bestehe die Möglichkeit, die vor zwanzig Jahren eingeführte Erhöhung des Grundzollanteils wieder von 60 Prozent auf 50 Prozent zu reduzieren. Damit profitiert der Bund 100 Millionen Franken, die nicht zweckgebunden in die Kasse fliessen. Dabei ist zu erwähnen, dass er im Verlaufe der Jahre immerhin 1,2 Milliarden Franken à fonds perdu geleistet hat. Damit, dass er nun jährlich etwa 100 Millionen erhalten würde, könnte ein gewisser Ausgleich dafür geschaffen werden.

Nun muss man bei diesen Prozentzahlen (50 bzw. 60 Prozent) auch die effektiven Summen sehen, die dahinter stecken. Es geht darum, diese Gelder gesamthaft zu verwenden. Wir haben einmal den Zollzuschlag von 1,3 Milliarden, und zu diesem kommt nun noch ein Anteil des Grundzolls hinzu. Nach der Ansicht des Bundesrates und der Kommission sind das 50 Prozent oder rund 500 Millionen. Das ergibt total 1,8 Milliarden, die für diese Aufgaben zur Verfügung stehen. Nach dem Antrag Biel/Coutau, der auf 60 Prozent oder drei Fünftel geht, kommen zu diesen 1,3 Milliarden 600 Millionen dazu, was 1,9 Millionen macht. Das ergibt die Differenz von 100 Millionen, von der wir immer gesprochen haben. 100 Millionen auf 1,9 Milliarden, hier sieht man die Relation, sind etwa 5 Prozent. Es ist schwer verständlich, warum gerade der TCS bei seiner Initiative auf diese Position derart Gewicht legt, dieser 100 Millionen wegen, die doch wirklich dem Bund, der 1,2 Milliarden vorgeleistet hat, auch zu gönnen sind.

Nun haben wir noch einen Minderheitsantrag II von Herrn Barchi. Da geht es nicht um die Verteilung der Gelder, sondern um die grundsätzliche Einleitung, wie die Gelder verwendet werden können. Herr Barchi beantragt, der Einleitungssatz sei mit dem Zusatz zu ergänzen, die Gelder seien «im Bereich des Strassenwesens» zu verwenden. Die Kommission hat diesen Zusatz mit deutlichem Mehr abgewiesen. Warum? Sie ging davon aus, dass die wörtlich umschriebenen Verwendungszwecke in diesem Artikel 36ter verbindlich und abschliessend aussagen, wozu diese Gelder verwendet werden können. Es soll keine Differenz entstehen zwischen einem global umschriebenen Verwendungszweck und den wörtlich umschriebenen Verwendungszwecken in den einzelnen Buchstaben a bis f.

Wir beantragen Ihnen von seiten der Kommission 50 Pro-

zent zweckgebundenen Grundzollanteil und Ablehnung des Minderheitsantrages Barchi.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: En ce qui concerne la taxe de base, la commission, par 19 voix contre 2, vous propose la répartition prévue par le Conseil fédéral, soit 50 pour cent. Il ne nous paraît pas que le refus d'en rester aux 60 pour cent soit un abcès de fixation. L'affectation au seul domaine routier est beaucoup plus importante, selon la majorité de la commission, que cette répartition entre 50 et 60 pour cent. Il faut rappeler, en effet – M. Ritschard, conseiller fédéral, l'a fait tout à l'heure – que nous avions déjà une répartition au taux de 50 pour cent avant 1958. En 1958, nous avons passé à 60 pour cent pour faire un effort en faveur de la construction des routes nationales. Alors que nous avons atteint la vitesse de croisière dans la construction des routes nationales et, surtout, que la Confédération éprouve des difficultés financières très réelles, il nous paraît raisonnable d'en revenir au *statu quo ante*, soit à une répartition au taux de 50 pour cent.

Une proposition de la minorité II, représentée par M. Barchi, tend à insérer dans l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, les mots «aux fins suivantes dans le domaine routier». Lors des délibérations de la commission, il a paru inutile de préciser «dans le domaine routier» parce que nous avons considéré que cela allait de soi. Depuis quelques jours, soit depuis le lancement d'une initiative populaire, on peut simplement se poser la question de savoir si cela va de soi, ou si cela ne va pas mieux en le disant, en le répétant. Il ne s'agit donc pas de modifier le contenu de l'article quant au fond, mais uniquement quant à la forme, en le précisant.

Cependant, lors de ses délibérations, la commission a suggéré de rejeter cette proposition – formulée sous la forme de deux variantes – cela par 17 voix contre 2 et par 15 voix contre 1. Le contexte a maintenant simplement quelque peu changé et, psychologiquement, il peut être utile d'inclure cette précision.

Une minorité III présente une proposition relative à l'alinéa 1. Nous y reviendrons par la suite, étant donné que cette proposition est intimement liée à celle de M. Affolter concernant l'article 36^{ter}, 2^e alinéa, à savoir l'affectation aux transports en général.

Biel, Sprecher der Minderheit I: Die Minderheit I beantragt Ihnen, wie bisher drei Fünftel des Reinertrages zweckgebunden zu verwenden. Mein Antrag steht natürlich im Zusammenhang mit dem, was die Kommission in bezug auf den Inhalt der Zweckbestimmung geändert hat, sowie mit meinem Antrag zu einem Absatz 2, den Sie auf der Rückseite der Fahne finden. Allerdings kommt diesem Minderheitsantrag auch durchaus selbständige Bedeutung zu, ich musste aber doch darauf hinweisen, dass hier Zusammenhänge bestehen. Unser Antrag dient der ganzen Vorlage, da er nicht nur dem Anliegen der nun viel genannten Strassenverkehrsverbände entspricht, sondern auch wörtlich dem, was die Gesamtverkehrskonzeption in ihrem Schlussbericht festhält.

Der Treibstoffgrundzoll ist ein Fiskalzoll. Seine Höhe ist immer mit der Zweckbestimmung begründet worden, vor allem seit man 1923 den Grundzoll verdoppelte. Man hat gesagt, man brauche diese Verdoppelung, um Strassen zu bauen. Den Wechsel hat man allerdings spät, erst nach dem Zweiten Weltkrieg, richtig einzulösen begonnen. Der damalige Bundesrat Häberlin hat 1923 erklärt: «Der hinterste Rappen strömt wieder hinaus in die Kantone.» Da hat er den Mund allerdings voll genommen, denn der hinterste Rappen ist eben nicht in die Kantone hinausgeströmt, sondern ist all die Jahrzehnte in der Bundeskasse verblieben, und nur ein Teil davon ist weitergegangen.

Wie wir bereits in der Eintretensdebatte betont haben, ist schon heute die eigentliche Fiskalleistung des Strassenverkehrs ausserordentlich hoch, nämlich etwa so hoch wie alles, was der Bund jährlich für die Schiene ausgibt – mehr als 1 Milliarde. Das sollte man nicht vergessen, wenn man hier eine Änderung des Schlüssels diskutiert. Aus meiner

Sicht sehe ich keine Begründung aus dem Verkehr, die eine Änderung dieses Schlüssels rechtfertigt. Schon heute dürfen aus dem Treibstoffgrundzoll pro Liter 9 Rappen in die allgemeine Bundeskasse gehen. Das sind immerhin 15 Prozent der 60 Rappen betragenden allgemeinen Abgaben auf dem Liter Benzin. Das scheint mir genügend zu sein.

Wir wollen ja – und ich bin froh, dass das Herr Bundesrat Ritschard betont hat – eine verursachergerechte Verkehrsfinanzierung. Wie sieht diese aus? Meines Erachtens so, wie heute die Treibstoffbelastung verteilt wird. Hier möchten wir nichts ändern: Drei Fünftel sollten zweckbestimmt bleiben. Dann sollte natürlich der Zolzuschlag fest zweckbestimmt bleiben. Da haben wir keine Differenz. Dazu – das möchte ich auch betonen – sind wir aus unserer Gruppe für die Schwerverkehrsabgabe eingetreten. Neuerdings streitet man ja darüber, wieviel sie betragen sollte.

Ich habe seinerzeit, aufgrund der damaligen Rechnung, den Anträgen des Bundesrates mit der Ausgangslage von 300 bis 350 Millionen zugestimmt. Nun haben neuere Studien ergeben – wir konnten es der Presse entnehmen –, dass es um wesentlich weniger geht und man natürlich auch die Kategorienverteilung neu überprüft. Ich werde hier von uns aus keinen Streit entfachen. Ich akzeptiere das, wenn diese Rechnung einigermaßen vernünftig ist; mit diesen Elementen sehe ich eine verursachergerechte Verkehrsfinanzierung.

Allerdings glaube ich nicht, dass die Kilometerzählung, so wie sie der Bundesrat beim Schwerverkehr vorgesehen hat, richtig ist, weil die Unkosten in einem schlechten Verhältnis zum Gesamtertrag stehen. Berechnungen aufgrund schwedischer Erfahrungen haben ergeben, dass man pro Jahr und Fahrzeug mit Kosten für den Staat und für den Fahrzeughalter von 1300 Franken rechnen muss. Es wäre ein Unsinn, eine solche Abgabe zu erheben. Eine Pauschale drängt sich darum auf. Richtigerweise müsste jedoch nach Überlandverkehr und Nahverkehr differenziert werden. Aber darüber wird hoffentlich, wenn die Grundlagen vorliegen, noch diskutiert werden.

Nun noch ein Wort zur Strassenrechnung. Es stimmt, Herr Bundesrat, dass nach der Strassenrechnung, so wie sie heute vorliegt, eine Unterdeckung vorhanden ist. Das habe ich nie bestritten. Aber wir wissen jetzt noch nicht genau, wie sie kategorienmässig aussieht. Bei den mittleren und grossen Personwagen scheint eine Überdeckung vorhanden zu sein. Aber das Argument ist insofern für Sie nicht günstig, als natürlich die Strassenrechnung die Aufwendungen der Kantone und der Gemeinden auch enthält. Wenn wir nur den Bund ansehen, macht er das beste Geschäft, das man aus der ganzen Geschichte machen kann. Darum ja die Forderung der Kantone, dass sie einen grösseren Anteil bekommen, weil sie vor allem auch den Gemeinden Mittel weiterleiten müssen; so, wie wir es heute wissen, sind es die Gemeinden, die grosse Lasten tragen und über keine entsprechenden Einnahmen verfügen.

Unser Antrag entspricht vollumfänglich dem Grundsatz 23 der GVK und auch dem Begleittext im Schlussbericht. Wir lehnen es ab, weitere Mittel aus der Treibstoffbelastung in die allgemeine Bundeskasse abzuführen, weil genau diese Umverteilung von weiteren 100 Millionen eine fiskalische Komponente hat, und gegen die wehren wir uns.

Ich komme noch auf die Bemerkung unseres Kommissionspräsidenten zurück. Er hat von der Vorleistung der Bundeskasse – von diesen 1,2 Milliarden – gesprochen. Wenn Sie all die Jahre zurück aufaddieren, was alles allein aus der Treibstoffbelastung kommt, haben natürlich die Strassenbenützer auch diese 1,2 Milliarden bezahlt und nicht die allgemeine Bundeskasse. Ich bitte Sie im Interesse der Vorlage, der Minderheit zuzustimmen und diese Änderung in der Verteilung nicht vorzunehmen.

Begrüssung – Bienvenue

Präsidentin: Ich habe das Vergnügen, auf der Tribüne die Delegation des dänischen Parlamentes, des Folketings, zu

begrüssen. Die Delegation weilt auf Einladung der Bundesversammlung in der Schweiz. Sie wird vom Präsidenten des Folketings, Herrn Svend Jakobsen, geleitet. Wir wünschen der Delegation einen guten und angenehmen Aufenthalt in der Schweiz.

Barchi, Sprecher der Minderheit II: Ich möchte zuerst dem Berichtersteller französischer Zunge für das grosse Wohlwollen danken, das er meinem Minderheitsantrag gegenüber gezeigt hat. Er hat gesagt, mein Antrag sei in der Kommission abgelehnt worden, weil die von mir vorgeschlagene Präzisierung als nicht unbedingt notwendig betrachtet wurde. Aber er hat richtig betont: Nachdem die TCS-Initiative angekündigt worden sei, werde meine Präzisierung wenn nicht notwendig, so doch nützlich sein.

Was für einen Sinn hat die von mir vorgeschlagene Präzisierung? Sie hat den Sinn, dass die Beiträge im Bereiche des Strassenwesens verwendet werden müssen. Einmal hat diese Präzisierung den Sinn, noch vor der Enumeration der Beitragsfälle ganz generell festzulegen, dass jede Massnahme bzw. jeder Beitrag einen direkten Konnex mit dem Strassenwesen aufweisen, d. h. dem Strassenbenützer direkt zugute kommen muss, und dass die Massnahme nicht die Konkurrenzfähigkeit anderer Leistungsträger erhöhen darf.

Einen zweiten Sinn hat diese Präzisierung. Sie will eine Auslegungshilfe schaffen, die eine Interpretation betreffend die genaue Tragweite der verschiedenen Massnahmen, die in der Enumeration aufgezichnet sind, erleichtern soll. Ist diese Präzisierung wichtig? Das ist das Problem, mit dem wir konfrontiert sind. Ich behaupte, dass diese Präzisierung wichtig ist:

1. Referendumspolitisch, psychologisch hat sie eine grosse Bedeutung. Warum? Weil die Automobilverbände einen grossen Wert darauf legen, dass der Benzinrapen nur für die Strassenbedürfnisse verwendet wird. Das ist psychologisch, referendumspolitisch sehr wichtig.

2. Der zweite Grund, warum diese Präzisierung wichtig ist: Sie stellt eine Sicherung dar. Wir dürfen nicht ableugnen, dass eine Gefahr besteht, nämlich die Gefahr, dass unter dem Vorwand, den Strassenverkehr zu entlasten, möglicherweise eine direkte Finanzhilfe an andere Verkehrsträger geleistet wird, und das wollen wir nicht. Diese Präzisierung ist also eine Absicherung in der Verfassung gegen die Gefahr dieses Missbrauches.

Ich empfehle Ihnen, meinen Minderheitsantrag gutzuheissen.

M. Coutau: Je m'exprimerai tout d'abord au sujet de la proposition de la minorité I relative à la part du produit des droits de base qui doit être versée dans la caisse fédérale. Je tiens à souligner combien sont aujourd'hui déterminants et démontrés les besoins en matière de routes et l'importance non seulement des besoins, mais également des engagements qui ont été pris dans ce domaine. Je ne vous ferai pas une longue énumération, mais vous rappellerai simplement, en ce qui concerne les routes nationales – le rapporteur de langue française l'a souligné dans le débat d'entrée en matière – qu'il importe absolument de tenir les engagements que nous avons pris dans le domaine de la construction du réseau routier et de le réaliser tel que le Conseil fédéral l'a programmé. En effet, il reste des lacunes béantes et il convient que les travaux entrepris puissent se poursuivre sans que le programme subisse la moindre restriction.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, les dispositions de la loi relatives à la protection contre le bruit – le long des routes en particulier – que nous sommes en train de voter imposeront aux cantons et aux communes des charges considérables et à ce titre précisément une partie du produit des droits de base doit pouvoir être disponible. Il en va de même en ce qui concerne toute une série de travaux de contournement d'agglomérations. Il y va là

non seulement de la sécurité du trafic et de sa fluidité, mais également de la qualité de la vie à l'intérieur de nos villes et de nos villages. Ce sont là aussi des éléments qui sont coûteux et auxquels une part importante du produit des droits de base doit être affectée. Il en va de même du besoin de rattraper les retards qui sont intervenus dans la construction de certaines routes principales. Elle a été dans plusieurs régions délaissée au profit de celle, prioritaire, du réseau des routes nationales; mais là aussi, les deux genres de routes sont complémentaires et il convient de ne négliger en aucun cas cette complémentarité.

Enfin, il a été ajouté au projet du Conseil fédéral, pour tenir compte de la complémentarité des trafics, toute une série de dispositions auxquelles le groupe libéral souscrit, mais cela implique aussi que les recettes correspondantes soient effectivement disponibles.

Cela pour bien marquer que les besoins en matière de construction de routes sont durables et démontrés et qu'ils répondent à des promesses et à des engagements qu'il convient de tenir.

Mon deuxième argument a trait à la part actuelle en pourcentage des droits sur les carburants qui est versée à la caisse fédérale.

En 1981, la valeur des importations de carburants sur lesquelles des droits de douane sont prélevés s'élevait à 1,634 milliard de francs. Etant donné que 400 millions de francs en chiffre rond sont tombés dans la caisse de la Confédération au titre de la quote-part de 40 pour cent du produit des droits de base, on constate que le quart de la valeur des importations vient alimenter la caisse fédérale. Je connais peu de marchandises de consommation courante qui sont frappées dans notre pays d'un droit de douane de l'ordre de 25 pour cent au profit de la caisse générale de la Confédération, c'est à dire sans affectation particulière.

Si la proposition visant à une répartition 50 pour cent – 50 pour cent est acceptée, cette marchandise serait frappée d'un impôt non plus d'un quart, mais d'un tiers. Il serait très exactement de 32 pour cent. Nous estimons qu'il est excessif d'affecter un tiers de la valeur d'importation des carburants aux besoins généraux de la collectivité. L'effort demandé aux automobilistes doit être en priorité consacré à la couverture de besoins qui sont en rapport avec le trafic routier.

Quant à la proposition de la minorité II, je ne peux que répéter ce que M. Barchi a déclaré tout à l'heure à propos de l'opportunité d'affecter en priorité ces ressources au «domaine routier».

Il semble effectivement que ce qui va sans dire va mieux encore quand on le dit. L'annonce du dépôt d'une initiative devrait nous inciter à confirmer notre volonté effective, que nous n'avons pas exprimée mais qui, je le répète, semble devoir être plus explicite. Elle sera de nature à apaiser les inquiétudes de ceux qui pensent que la nouvelle affectation des taxes sur les carburants n'est rien d'autre qu'une tentative de détournement des fonds qu'ils mettent eux-mêmes à la disposition de la Confédération.

Voilà les raisons pour lesquelles je vous invite à soutenir les propositions des minorités I et II.

Lüchinger: Ich äusserere mich zugunsten des Minderheitsantrages II (Barchi). Wir möchten mit diesem Minderheitsantrag den Automobilverbänden eine Brücke bauen. Die Kommission hat im Zusammenhang mit Artikel 36ter Litera c einzelne, ganz konkrete Massnahmen diskutiert, die mit den Benzinollzuschlägen finanziert werden können. Wir haben einzeln darüber abgestimmt, was zulässig ist und was nicht. In einem zweiten Schritt haben wir die Massnahmen, denen wir zugestimmt haben, in einer generellen Formulierung zusammengefasst. Wir haben Ihnen folgendes beantragt – ich zitiere Litera c –: Die Beiträge sollen verwendet werden «... für andere Massnahmen zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel, zur Entlastung von Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs.»

Die Automobilverbände, die nicht in der Kommission waren, können natürlich den Werdegang dieser sehr allgemeinen

Bestimmungen nicht nachvollziehen. Wir hatten letzte Woche einen Kontakt mit der Verbandsleitung des ACS der Schweiz; dort hat man uns gesagt, dass die allgemeine Formulierung so generell sei, dass man damit auch eine Tarifverbilligung für den Regionalverkehr finanzieren könnte. Das war selbstverständlich nicht die Meinung der Kommission. Mit unserem Antrag möchten wir zum Ausdruck bringen, dass keine extensive Interpretation der allgemeinen Formulierung in Litera c zulässig ist. Es ist, wie Herr Barchi zu Recht gesagt hat, eine Auslegungshilfe.

Dieser Antrag hindert aber nicht, dass man mit dem Benzinzollzuschlag auch Massnahmen des öffentlichen Verkehrs unterstützen kann, zum Beispiel Bahnhofparkierungsanlagen: das dient dem öffentlichen Verkehr, dient aber auch der Strasse, ist also zulässig; Huckepackverkehr: dient auch der Strasse und dem öffentlichen Verkehr, ist also zulässig; Autotransporte durch Bahntunnel: dienen der Strasse, sind auch zulässig.

Ich bin der Meinung, dass wir mit diesem Antrag an den Auffassungen und Vorschlägen der Kommission nichts ändern, dass wir aber damit die Automobilverbände beruhigen und ihnen eine Zustimmung erlauben.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

82.031

**KUVG und Arbeitslosenversicherung.
Versicherter Verdienst
LAMA et assurance-chômage. Gain assuré**

C

**Bundesbeschluss betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über die Arbeitslosenversicherung
Arrêté fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur l'assurance-chômage**

Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Dringlichkeitsklausel 161 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.017

**Treibstoffzölle. Zweckbindung
Taxes sur les carburants. Affectation**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 832 hiervoor – Voir page 832 ci-devant

Einleitungssatz von Artikel 36ter wurden begründet. Die Berichterstatter verzichten auf das Wort.

Bundesrat **Ritschard**: Ich habe einigermaßen Mühe, die beiden Anträge zu verstehen.

Zum Antrag der Minderheit I: Der Bund hat Anspruch auf diese neuen 10 Prozent. Er könnte sie schon geltend machen mit Rücksicht auf den 1,2-Milliarden-Vorschuss, den er à fonds perdu geleistet hat. Der Antrag von Herrn Biel (Minderheit I) ist also abzulehnen.

Den Antrag der Minderheit II verstehe ich nicht: Er will den Bereich des Strassenwesens deutlich einengen, vermutlich um die Verkehrsverbände zu beruhigen. Sie schreiben mit dieser Vorlage ganz deutlich in der Verfassung, was Sie mit diesem Geld alles tun wollen. Sie wollen die Hauptstrassen subventionieren, Sie wollen für die Entlastung des Strassenverkehrs, für die Entflechtung Geld geben. Ich fürchte sehr: Wenn Sie im Einleitungssatz derart einengen, wird man später laufend Schwierigkeiten haben, wenn man die Buchstaben a bis f anwenden will. Immer wieder wird dann geltend gemacht werden, es gehe hier um Strassenzwecke, und gefragt, was nun wirklich ein Strassenzweck sei. Der Streit wird dann doppelt so gross sein.

Deshalb finde ich, dass diese Beruhigung, die man da ausdrücken will, einfach nicht nötig sei. Die Beruhigung kommt, indem man in der Verfassung abschliessend aufzählt, was mit diesem Benzinzoll alles gemacht werden darf. Mir scheint, das müsste genügen; man sollte das nicht noch juristisch – soweit ich das verstehe – erschweren.

Herr Coutau hat einmal mehr darauf hingewiesen, dass der Benzinzoll am meisten belastet werde. Wir haben jetzt auf dem Verkaufspreis eine Zollbelastung (mit dem Zuschlag, mit der WUST, mit der Carbur-Gebühr usw.) von 46 Prozent. Dabei ist dieser Benzinzoll zur Hauptsache zweckgebunden, im Sinne eines Verursacherprinzips. Wir haben beim Alkohol oder Tabak, ohne von einem Verursacherprinzip sprechen zu können, eine Zollbelastung von 52 Prozent. Das Geld geht an die AHV. Gut, wir müssen den starken Rauchern wahrscheinlich in den meisten Fällen etwas früher eine AHV- oder IV-Rente geben. Aber im Grunde genommen ist hier der Konnex und das Verursacherprinzip viel weniger gegeben. Wir haben bei den gebrannten Wassern Zollabgaben an der Grenze bis zu 75 Prozent, beim Whisky zum Beispiel. Da gibt es auch kein eigentliches Verursacherprinzip, es geht hier um den Schutz der inländischen gebrannten Gewässer und natürlich um die Volksgesundheit. Es gibt die Zölle auf Wein, die allerdings kleiner sind, es gibt die Zölle auf Bier, all diese Artikel sind sehr stark belastet mit Fiskalabgaben. Man kann nicht sagen, dass das Benzin über Gebühr belastet würde, um so mehr nicht, weil ja all dieses Geld wieder für die Strassen verwendet wird.

Ich bitte Sie, im Sinne der Klarheit dieser Verfassungsvorlage auf die Zusätze zu verzichten und die 50 Prozent zu beschliessen. Ich glaube, wir werden so die Sache viel besser anwenden können!

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 124 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 26 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit II 52 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit 96 Stimmen

Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Let. a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Präsidentin: Wir fahren mit der Detailberatung weiter. Die Anträge der Mehrheit, Minderheit I und Minderheit II zum

Treibstoffzölle. Zweckbindung

Taxes sur les carburants. Affectation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	832-842
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 525

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.