

Achte Sitzung – Huitième séance

Donnerstag, 6. Dezember 1984, Vormittag
Jeudi 6 décembre 1984, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Koller Arnold

84.020

Treibstoffzölle**Droits d'entrée sur les carburants**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1648 hiervor – Voir page 1648 ci-devant

Präsident: Ich wünsche Ihnen einen guten Morgen und erkläre die Sitzung als eröffnet.

Sie werden im Verlaufe des heutigen Vormittags ein neues Programm für die dritte Sessionswoche erhalten. Ich muss Sie aber bereits jetzt darauf aufmerksam machen, dass diese Vorlage in dieser Session nicht mehr verabschiedet werden kann, wenn es uns heute nicht gelingt, sie im wesentlichen abzuschliessen.

Art. 21, 22

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 21, 22

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 23

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Vannay)

Abs. 1

Streichen

Abs. 2

Beiträge an den kombinierten Verkehr und an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge sollen Tarifverbilligungen ermöglichen, die im verkehrs-, regional- und umweltpolitischen Interesse liegen.

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Carobbio

Abs. 3

Die Bundesversammlung teilt die Mittel ...

Antrag Schmidhalter

Abs. 3

Der Bundesrat teilt nach Anhören der Kantone die Mittel für ...

Art. 23

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Vannay)

Al. 1

Biffer

Al. 2

Les contributions allouées pour le trafic combiné et pour le transport ferroviaire de véhicules à moteur accompagnés doivent permettre de procéder à des réductions tarifaires qui sont dans l'intérêt de la politique des transports, de la politique régionale et de la politique de l'environnement.

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Carobbio

Al. 3

L'Assemblée fédérale attribue les ressources...

Proposition Schmidhalter

Al. 3

Le Conseil fédéral attribue, après avoir entendu les cantons, les ressources pour...

Abs. 1 und 2 – Al. 1 et 2

Bircher, Sprecher der Minderheit: Bei diesem Antrag zu Artikel 23 geht es im Grunde genommen um eine wirksame Entlastung der Strasse vom Güterverkehr. Vordergründig könnte man zwar meinen, wenn Sie die Einleitung dazu studieren, es handle sich um einen Antrag, der in erster Linie den öffentlichen Verkehr, die Schiene, begünstigt. Aber wenn Sie sich dann genau mit dem Wortlaut befassen, werden Sie sehen, dass es in erster Linie darauf ankommt, die Strasse vom Güterverkehr zu entlasten. In diesem Sinne werden Sie sehr wahrscheinlich mit mir übereinstimmen, dass es ebenfalls um alle Autofahrer geht. Es ist also, wenn man so will, ein Antrag, der ebensogut vom TCS hätte gestellt werden können, ein Antrag, den eigentlich auch die Automobilwirtschaft, die Lobby der Autofahrer, hätte stellen müssen.

Es würde mich nicht verwundern, wenn dieser Antrag abgelehnt und sich der TCS ins Lager der Referendumsbefürworter schlagen würde. Ich möchte Ihnen sagen weshalb: Durch die grosse Zunahme des Schwerverkehrs auf der Strasse sind die Autofahrer heute effektiv die Gepeinigten. Wir verzeichnen einen erheblichen Rückgang der Gütertransporte auf der Schiene, und umgekehrt eine massive Zunahme der Nutzfahrzeuglasten auf der Strasse. Sie erinnern sich alle an unsere Debatte, ausgelöst durch den Vorstoss von Herrn Ständerat Muheim, der im Ständerat angenommen, bei uns leider knapp abgelehnt worden ist, und wo es darum ging, die gewaltige Zunahme des Schwerverkehrs auf der Gotthardroute etwas einzudämmen. Ich erinnere Sie an ein paar Zahlen. In den letzten vier Jahren hat sich das tägliche Aufkommen an Lastwagen nahezu verdoppelt: 970 Fahrzeuge 1979/80, vor der Eröffnung des Gotthard-Strasentunnels, nach vier Jahren 1700 Einheiten, also fast eine Verdoppelung. Umgekehrt stellen wir fest, dass sich der Transitverkehr auf der Schiene verringert hat, und zwar zwischen 1983 und 1982 um 4,5 Prozent und zwei Jahre vorher, von 1982 auf 1981, um 4,7 Prozent. Sie stimmen sicher mit mir überein, dass diese Entwicklung, d. h. dieser Rückgang der Gütertransporte auf der Schiene und die Verdoppelung der Gütertransporte auf der Strasse, für unsere Umwelt, aber sicher auch für die Bahnen auf die Länge nicht mehr tragbar ist.

Ich möchte ganz kurz auf einen Grund zu sprechen kommen, der eng mit der Technik, mit der Organisation des Huckepackverkehrs in unserem Lande zusammenhängt. Es gibt die Firma Hupac AG mit Sitz in Chiasso, die fast ausschliesslich den kombinierten Verkehr, den Transitschwerverkehrstransport durch unser Land organisiert und betreibt. Es ist relativ einsichtig, dass es natürlich darauf ankommt, wer im Besitze dieser Firma ist. Wenn meine Informationen stimmen, ist es nicht etwa eine Tochtergesellschaft der SBB. Das wäre an sich das naheliegendste, denn die SBB betrauen die Hupac mit der Organisation des Transitschwerverkehrs durch unser Land auf der Schiene. Die Hupac ist indessen mehrheitsmässig im Besitze der Transportfirma Danzas. Es ist eine Tragik, dass zahlreiche Lastwagenunternehmer in der Schweiz sich nicht bereit erklären, Schwerverkehrstransporte auf der Schiene zu machen, solange der Nutzniesser eine Transportfirma im Gewande der Hupac AG ist, wo die Firma Danzas Mehrheitsaktionärin ist, um mit ihren Huckepackgebühren nicht indirekt eine ihrer Konkurrenzfirmen zu begünstigen.

Es gibt sicher zahlreiche ausländische Firmen, die vom Huckepackangebot Gebrauch machen. Aber wann machen sie vorwiegend davon Gebrauch? Wenn sie die Nutzlast von 28 Tonnen, welche in der Schweiz generell gilt, überschreiten. Sie machen es aber dann nicht mehr, wenn sie Leer- oder Teilladungen haben, d. h. wenn sie die 28-Tonnen-Limite nicht erreichen, weil die Firma Hupac nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien die Tarife ansetzt und die Transportbedingungen diktiert. Es ist ein bestimmtes Angebot an Wagen, an Verladungsmaterial vorhanden – soviel ich weiss Basel-Chiasso pro Tag zwei Züge –, und wenn diese Kapazität ausgelastet ist, sind auch die Huckepacktransporte erschöpft. Gleichzeitig klagen zahlreiche Transportfirmen darüber, dass die Huckepacktarife sowohl für den beladenen wie für den leeren Lastwagen übersetzt sind und nicht den Marktbedürfnissen entsprechen. Das Fahrplanangebot ist zudem zu wenig dicht. Es verhält sich ein bisschen wie beim Personenverkehr: Man ist nicht bereit, stundenlang auf eine Transportmöglichkeit zu warten.

Zusätzlich – da sind wahrscheinlich dann technische Gründe massgebend – sind die Fahrzeiten der Huckepackzüge gegenüber der Fahrt auf der Strasse einfach immer noch zu lang und die Standzeiten bei den Grenzübergängen ebenfalls relativ lang.

Ich möchte in diesem Zusammenhang die Frage an Herrn Bundespräsident Schlumpf stellen, ob es wirklich stimmt, dass die SBB verpflichtet sind, diese Huckepacktransporte der Firma Hupac zu überlassen, und ob es stimmt, dass die Firma Hupac mehrheitlich im Besitze der Transportfirma – auch Lastwagenfirma – Danzas sei, dass also deshalb zahlreiche andere Transportfirmen aus innerem Antrieb und aus Konkurrenzdenken abgehalten werden, diesen Huckepacktransport auch zu benützen? Nach meinen Unterlagen und Kenntnissen funktioniert der Huckepacktransport heute durch die Schweiz schlecht, und er wird den Transportunternehmern nicht optimal angeboten.

Ich möchte jetzt den Antrag ganz kurz erläutern: Wenn Sie bei Artikel 23 die Differenz ausfindig machen, dann sehen Sie, dass es um wirksame Beiträge aus den Treibstoffzollgeldern zur Förderung des kombinierten Verkehrs geht. Wir wollen also erreichen, dass die Lastwagentransporte auf der Schiene oder die Containertransporte auf der Schiene wirksam, mit günstigeren Tarifen verbilligt werden. Wenn günstigere Tarife angeboten werden, ist bald einmal die Nachfrage grösser, und wenn die Nachfrage nach diesen Transporten steigt, ist sehr wahrscheinlich logischerweise auch bald einmal ein besseres Angebot an Fahrten, ein dichteres Fahrplanangebot oder auch eine bessere Ausgestaltung der technischen Bedingungen möglich.

Lassen Sie mich am Schluss nochmals an unsere Grundsatzüberlegungen und an unsere Grundsatzabsichten erinnern, die wir damals bei der Grundsatzdebatte zur Motion Muheim ins Feld geführt haben. Es galt damals, den Schwerverkehrstransport gänzlich von der N2-Route, von der Gotthardroute wegzuweisen. Da wurden von Herrn Bun-

desrat Schlumpf namhafte rechtliche Bedenken laut. Hier aber können Sie via eine Alimentierung mit Treibstoffzollgeldern den Huckepackverkehr verbilligen und damit eine einwandfreie Förderung des Schwerverkehrstransportes auf der Schiene erreichen. Die Autofahrer – das möchte ich nochmals deutlich erwähnen – sind es heute nachgerade satt, diese gewaltige Zunahme an Schwerverkehr und an Lastwagentransporten auf den Autobahnen ertragen zu müssen. Wenn Sie zu gewissen Zeiten unsere Autobahnen beobachten, könnte man meinen, man hätte Huckepackzüge auf den Autobahnen, so dicht fährt ein Lastwagen hinter dem anderen. Es war nicht zuletzt auch die Tessiner Regierung, die sich in einem Appell an den Bund gewandt hat, endlich den Huckepackverkehr massiv zu verbilligen und attraktiver zu machen, was vor allem auf der hauptsächlich betroffenen Gotthardroute diesen Verkehrsstrom verkleinern würde.

Es würde mich nicht erstaunen, falls Sie diesen Antrag ablehnen, wenn der TCS mithelfen würde, das Referendum gegen diese Vorlage zu ergreifen. Er ist ja Interessenvertreter der Autofahrer. Soviel ich weiss, sind die Schwerverkehrstransportunternehmen in der Astag zusammengeschlossen. Der TCS würde sehr wahrscheinlich bald einmal vom bisherigen Freund von Herrn Bundesrat Schlumpf zum Feind von Herrn Bundesrat Schlumpf, sollten Sie auch bei dieser wirksamen Förderung des Schwerverkehrs auf der Schiene nicht mitmachen wollen.

M. Clivaz: L'article 23 prévoit des contributions pour le trafic combiné «dans la mesure où l'équilibre financier de l'exploitation ne peut pas être atteint».

Nous devons être conscients que la possibilité d'atteindre cet équilibre s'éloigne chaque jour un peu plus car les conditions de concurrence de la route par rapport au rail s'améliorent chaque fois qu'un nouveau kilomètre d'autoroute est ouvert. Une entreprise de transports internationaux qui souhaite confier le plus grand nombre possible de transports au rail a attiré mon attention, il y a quelques jours, sur le fait que les distances tarifaires pour certains parcours routiers ont pu être réduites de 12 pour cent en raison de l'ouverture de nouveaux tronçons d'autoroute. Ce qui met les CFF et les autres entreprises de chemins de fer dans une position extrêmement difficile; elles ne peuvent plus offrir des prix compétitifs.

Les auteurs de la proposition de minorité me semblent, par conséquent, être tout simplement des réalistes qui ne croient pas à l'équilibre financier de ce trafic et demandent des réductions tarifaires.

Dans ses explications, au sujet de la votation du 27 février 1983, le Conseil fédéral a écrit ce qui suit: «Dans un pays montagneux tel que la Suisse, les trains routiers gênent considérablement le trafic. Afin de le rendre plus fluide, il est nécessaire de promouvoir le transport combiné par rail et par route. Aussi la Confédération apportera-t-elle son appui financier à la construction d'installations destinées au ferroutage et aux transports de gros conteneurs, notamment aux gares frontalières.» Cet appui de la Confédération est souhaitable. Personne ne le conteste, mais pour qu'il soit efficace il faut qu'il prenne en considération aussi la politique tarifaire. Faute de quoi rien ou presque rien ne sera changé.

M. Bircher, en défendant sa proposition, a rappelé la motion Muheim que nous avons discutée lors de la dernière session et qui exprimait un vœu pressant de la population de voir les transports lourds en transit passer de la route vers le rail. Je voudrais, pour ma part, attirer votre attention sur un autre élément que j'ai, du reste, cité dans le débat d'entrée en matière; je veux parler des efforts entrepris par un pays voisin, l'Autriche, pour précisément transférer ce genre de trafic de la route vers le rail.

Nous nous devons en Suisse d'accomplir le même effort. C'est pourquoi je vous invite ardemment à appuyer la proposition de minorité et à permettre à la Confédération d'intervenir également dans la politique tarifaire pour promouvoir

le trafic combiné et en particulier le ferroutage entre Bâle et Chiasso.

Oehler, Berichterstatter: Die Kommission beantragt Ihnen, diesen Antrag abzulehnen. Ich glaube nicht, dass es notwendig ist, dass wir die ganze Diskussion über die Motion Muheim hier wiederholen. Wenn Sie den Antrag des Bundesrates und den Beschluss des Ständerates mit dem Antrag der Minderheit vergleichen, stellen Sie zwei wesentliche Unterschiede fest: Wir wollen die Eigenwirtschaftlichkeit erhalten und den Begriff der Region nicht hineinnehmen, weil es unserer Ansicht nach nicht die Aufgabe dieses Treibstoffzollbeschlusses ist, den Verkehr von Deutschland nach Italien und von Italien nach Deutschland mit dem Benzinrappen zu subventionieren. Das ist letztlich der Hauptgrund, warum wir Ihnen den Antrag stellen, diese Subventionierung des Auslandsverkehrs abzulehnen.

M. Giudici, rapporteur: Comme Tessinois, je pourrais avoir quelque compréhension pour la proposition de minorité, mais en tant que rapporteur de la majorité, je vous invite à la rejeter.

L'article 23 fixe les contributions allouées pour le trafic combiné et pour le transport ferroviaire des véhicules à moteur accompagnés. Le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la majorité de votre commission prévoient que les contributions de la Confédération peuvent servir à réduire les tarifs dans l'intérêt de la politique des transports et de l'environnement, mais seulement dans le cas du transport ferroviaire des véhicules à moteur accompagnés: il s'agit du transport de voitures sous les Alpes.

La minorité suggère, au contraire, que les deux types de transport soient traités de la même façon. La différence avec cette proposition est que même les contributions pour le trafic combiné pourraient contribuer à réduire les tarifs. Le trafic combiné est presque exclusivement un trafic étranger et de transit. Il couvre les coûts seulement dans la mesure de 80 pour cent.

Voulez-vous subventionner ce trafic de transit qui, déjà, ne couvre pas les coûts? La majorité estime que le trafic combiné doit pratiquer l'autofinancement. Pour ces motifs, je vous invite à repousser la proposition de la minorité.

Bundesrat Schlumpf: Die kleine Änderung, die von der Minderheit vorgeschlagen wird, ist bedeutungslos. Die Worte «regionalwirtschaftlich», «regionalpolitisch» einzubeziehen, das ist bei uns im Wort «verkehrspolitisch» auch enthalten. Regionalpolitik ist ein Element der Verkehrspolitik, nicht nur hier, sondern überall. Es ist also nicht nötig. Wenn Sie es trotzdem haben wollen, dann schreiben Sie das hinein. Aber das bringt nichts, und in der Fassung des Bundesrates geht nichts verloren.

Bedeutend ist aber das andere. Auf den Unterschied, Nationalrat Bircher, sind Sie nicht eingegangen. Beim kombinierten Verkehr, und das ist zum überwiegenden Teil der internationale Gütertransitverkehr, soll nach unserer Version volle Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt werden, und – soweit das nicht möglich ist – sollen Beiträge aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen geleistet werden. Ich sehe nicht, weshalb der TCS oder andere Interessierte da Referendumsgelüste entwickeln sollten. Übrigens habe ich zum TCS weder ein Freundschafts- noch ein Feindschaftsverhältnis. Er ist ein Gesprächspartner für mich wie viele andere auch, sehr konstruktiv und offen.

Haben wir nun in der Tat ein Interesse daran, Transitgüterverkehr nicht kostendeckend auf Jahre und Jahre hinaus zu bewältigen? Das sehe ich nicht ein. Wir haben jetzt beim Transitgüterverkehr auf der Schiene eine Kostendeckung von etwa 80 Prozent. Wollen Sie die absinken lassen auf 50 Prozent und einfach die Differenz aus Treibstoffzollgeldern finanzieren, damit von Nord nach Süd und von Süd nach Nord Güter verschoben werden können, die auf den ausländischen Märkten zum Teil sogar unsere Exportgüter konkurrieren?

Wir sagen im Absatz 1: Für den kombinierten Verkehr soll Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt werden. Soweit das nicht möglich ist, sollen Beiträge geleistet werden. Das entspricht den Absichten zur Entlastung der Strasse durch die «rolende Strasse» (kombinierten Verkehr), Herr Bircher, die Sie verfolgen, vollständig. Das sind auch unsere Intentionen. Das wollen wir erreichen, aber nicht – etwas übertrieben gesagt – ohne Kostendeckung.

Im Absatz 2, wo es um den Transport begleiteter Motorfahrzeuge, vor allem durch die Tunnels, geht, soll nicht Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt werden müssen. Da sind Tarifverbilligungen ohne Bindung an eine Kostendeckung möglich. Ich möchte Sie also bitten, den Antrag der Kommission minderheit abzulehnen, der Mehrheit und dem Bundesrat zuzustimmen.

Nun noch zu Ihrer konkreten Frage, Nationalrat Bircher, soweit ich sie beantworten kann: Die SBB sind an der Hupac beteiligt. Ich kann Ihnen aber augenblicklich nicht sagen, mit wie vielen Prozenten. Die Danzas ist an der Hupac auch beteiligt, aber ich weiss auch nicht, mit wie vielen Prozenten. Die Danzas besorgt in Vedeggio bei Lugano einen Teil der Geschäftsführung. Ich kenne das Verhältnis intern nicht. Aber man könnte sicher nicht sagen, dass die Struktur dieser Hupac einer Übertragung von Transportaufträgen abträglich wäre. Wenn der Monte-Olimpino-Tunnel einmal gebaut ist, steht er jedermann zu gleichen Konditionen offen. Wir wollen möglichst günstige Konditionen anbieten, damit die Strasse wirksam entlastet wird. Wenn Sie detailliertere Angaben über die interne Struktur der Hupac wollen, will ich sie Ihnen gerne beschaffen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	54 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	80 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Präsident: Herr Carobbio zieht seinen Antrag zurück. Der Antrag von Herrn Schmidhalter ist bereits mit dem Entscheid bei Artikel 11 Absatz 3 angenommen worden.

Oehler, Berichterstatter: Wir verstehen den Antrag Schmidhalter so, dass nur die betroffenen Kantone angehört werden, nicht alle Kantone.

Angenommen gemäss Antrag Schmidhalter
Adopté selon la proposition Schmidhalter

Art. 24

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Loretan

... von Parkplätzen bei Bahnhöfen von öffentlichen Verkehrsmitteln soll ...

Art. 24

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Loretan

Les contributions ... près des gares desservant des transports publics...

Angenommen gemäss Antrag Loretan
(siehe Entscheid bei Art. 4 Bst. c Ziff. 3)

Adopté selon la proposition Loretan
(voir décision à l'art. 4 let. c ch. 3)

Art. 25

Antrag der Kommission

Abs. 1

... anrechenbaren Kosten. In schwer finanzierbaren Fällen

kann der Bundesrat den Beitragssatz um höchstens 10 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöhen.

Abs. 2 bis 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Anträge Flubacher

Abs. 1

Hauptantrag

Die Beiträge des Bundes betragen 20 bis 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Eventualantrag

... anrechenbaren Kosten. In schwer finanzierbaren Fällen kann der Bundesrat die Beitragssätze erhöhen.

Antrag Schmidhalter

Abs. 4

Der Bundesrat teilt nach Anhören der Kantone die Mittel für ...

Art. 25

Proposition de la commission

Al. 1

... des frais imputables. Dans des cas présentant des difficultés de financement, le Conseil fédéral peut augmenter ces taux à raison de 10 pour cent au plus des frais imputables.

Al. 2 à 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Flubacher

Al. 1

Proposition principale

... atteignent 20 à 50 pour cent...

Proposition éventuelle

... des frais imputables. Dans des cas présentant des difficultés de financement, le Conseil fédéral peut augmenter les taux (Biffer le reste de l'alinéa).

Proposition Schmidhalter

Al. 4

Le Conseil fédéral attribue, après avoir entendu les cantons, les ressources pour...

Flubacher: Nach meiner Meinung ist der Artikel 25 im Absatz 1 viel zu eng formuliert. Mit Subventionen von 10 bis 30 Prozent holen Sie keinen Hund hinter dem Ofen hervor, d. h. Sie können damit die notwendigen Parkanlagen bei den Bahnhöfen nicht bauen. Die Bahn, die ja selbst Bauherr ist, sollte diese Anlagen kostendeckend betreiben können. Ich stelle immer wieder fest, dass es an regionalen Schnellzugstationen praktisch unmöglich ist, zu parkieren. Drei Beispiele: In den letzten drei Wochen musste ich zweimal ins Bündnerland. Ich fuhr eine halbe Stunde vorher mit dem Wagen nach Olten und habe einen Parkplatz gesucht, bis die Zeit überhaupt nicht mehr ausreichte, um den beabsichtigten Zug zu nehmen. Das erste Mal bin ich einfach nach Davos durchgefahren, das zweite Mal bin ich bis nach Zürich gefahren und konnte dort einen Parkplatz finden, um den Schnellzug ins Bündnerland besteigen zu können. Richtung Bern: Kürzlich wollte ich nach Genf fahren. In Olten war kein Parkplatz zu finden; ich fuhr nach Bern und konnte dort parkieren, um dann mit dem Zug nach Genf zu fahren.

Ich könnte unzählige solche Beispiele aufreihen. Olten ist nicht ein Einzelfall, sondern wahrscheinlich eher ein Normalfall an Haltestationen für regionale Schnellzüge. Die Gemeinden selbst haben kein grosses Interesse, mit Steuergeldern ihrer Bürger Parkplätze zu schaffen, die nachher von Leuten der Umgebung benützt werden. Ich habe des-

halb den Antrag gestellt, die Subventionssätze von 20 auf 20 bis 50 Prozent der anrechenbaren Kosten festzulegen.

Hier möchte ich noch einmal feststellen: Ich habe unzählige Abrechnungen für Bauten, die vom Bund subventioniert wurden, gesehen. Selten hat eine den vollen Abrechnungsbetrag als subventionsberechtigt anerkannt. Man darf also nicht davon ausgehen, dass eine 50prozentige Subvention real ist; am Schluss werden Sie vielleicht 35 oder 40 Prozent der wirklichen Kosten gedeckt haben.

Sollten Sie diesen Antrag ablehnen, so wäre ich der Meinung, Sie sollten den Antrag der Kommission so weit abändern, dass in besonders schwer finanzierbaren Fällen der Bundesrat die Beitragssätze erhöhen kann. Es geht mir hier in erster Linie um die zinsgünstigen Darlehen, die da der Bundesrat gewähren kann. Es liegt im Interesse des öffentlichen Verkehrs, dem Autofahrer die Möglichkeit zu geben, sein Auto zu günstigen Bedingungen parkieren zu können. Man kann einen Unterschied machen zwischen denjenigen Leuten, die an einem öffentlichen Verkehrsmittel vorbei in die Städte fahren und dort günstige bundessubventionierte Parkhäuser benützen. Man könnte dem Autofahrer Verbilligungen gewähren, wenn er sich darüber ausweisen kann, dass er ein Billett gekauft hat. Wenn das nicht der Fall ist, kommt es vor, dass die Parkgebühren – sofern solche Parkhäuser jetzt schon vorhanden sind – und die Bahnkosten zusammen bedeutend mehr ausmachen als die vollen Autokosten.

Ich glaube, es liegt auch das im Interesse des Umweltschutzes. Jene, die am liebsten kein Auto auf der Strasse mehr sehen möchten, bitte ich, diesem Vorschlag zuzustimmen. Mit meinem Antrag wird es bestimmt auf den Durchgangsstrecken weniger Autos auf den Strassen geben und mehr Leute auf der Bahn.

Oehler, Berichterstatter: Die Kommission schlägt Ihnen einstimmig vor, beim vorgeschlagenen Wortlaut zu bleiben. Es handelt sich hier um Beiträge, die sich von dem, was wir bis anhin beschlossen haben, grundsätzlich unterscheiden. Zwar leisten wir hier Beiträge an gemischtwirtschaftliche oder sogar privatwirtschaftliche Unternehmungen. Die meisten Parkhäuser sind schon heute mindestens selbsttragend. Wir glauben nicht, dass wir auf diese Art und Weise nach dem Giesskannenprinzip vorgehen können. In Absatz 1 letzter Satz haben wir die Möglichkeit geschaffen, dass man in Härtefällen weitergehen kann, allerdings nur um höchstens 10 Prozent. Unser Vorschlag bringt den Erstellern von privaten Parkhäusern letztlich eine wesentliche Erleichterung beim Bau der Anlage. Aus diesem Grund glauben wir, dass wir richtig entschieden haben. Das Anliegen von Herrn Flubacher wurde in der Kommission vorgebracht. Wir haben deshalb als Puffer den eben erwähnten Zusatz mit der Möglichkeit eingefügt, die Beitragssätze um höchstens 10 Prozent zu erhöhen.

M. Giudici, rapporteur: L'article 25 fixe de 10 à 30 pour cent les contributions aux frais d'aménagement des places de parc dans les gares. Votre commission vous propose d'introduire une clause de rigueur: dans les cas qui présentent des difficultés de financement, le taux de 30 pour cent pourra ainsi être augmenté de 10 pour cent par le Conseil fédéral.

Une proposition de fixer un taux maximum de 50 pour cent avait déjà été examinée au sein de la commission, elle a été retirée en faveur de celle qui vous est soumise aujourd'hui, mais cette proposition est reprise par M. Flubacher. Il ne faut pas oublier, d'une part, que les usagers des places de parc doivent payer et, d'autre part, que ces installations sont parfois du domaine privé, ce qui explique le taux de contribution inférieur par rapport à ceux qui sont prévus pour les autres secteurs d'activités concernés. La proposition de votre commission tient compte d'une façon prudente, mesurée, avec une formule potestative, des cas particuliers où une contribution supplémentaire pourrait être justifiée.

Je vous invite donc à suivre la majorité de la commission et à rejeter la proposition Flubacher.

Bundesrat **Schlumpf**: Wir schliessen uns der Kommission an und bitten Sie, den Antrag von Herrn Flubacher abzuweisen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 38 Stimmen
Für den Hauptantrag Flubacher 69 Stimmen

Abs. 2 und 3 – Al. 2 et 3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Angenommen gemäss Antrag Schmidhalter (siehe Entscheid bei Art. 11 Abs. 3)

Adopté selon la proposition Schmidhalter (voir décision à l'art. 11 al. 3)

Art. 26

Antrag der Kommission

Mehrheit

...erforderlichen Umweltschutzmassnahmen. Im weiteren beteiligt er sich an den...
...Umweltschutzmassnahmen.

Minderheit

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genf, Revaclier, Stucky)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 26

Proposition de la commission

Majorité

La Confédération participe aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes ou, à défaut, aux frais des mesures d'isolation acoustique des bâtiments, qui doivent être prises en vertu de la loi sur la protection de l'environnement. En outre, elle participe aux frais des...

Minorité

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genève, Revaclier, Stucky)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Oehler, Berichterstatter: Ich gestatte mir, vor dem Beginn der Verhandlungen über Artikel 26 und 27 eine kurze Bemerkung zu machen. Es geht hier vermutlich um den Schicksalsartikel, nämlich um die Frage, ob das Referendum gegen dieses Gesetz ergriffen oder eben nicht ergriffen wird. Ich hoffe, dass es uns möglich sein wird, aufgrund der verschiedenen Anträge einen Artikel auszuarbeiten, der zu keinem Referendum Anlass gibt. Ich sage das nicht, um mich den Referendumsdrohungen zu beugen, sondern aus realpolitischen Überlegungen.

Von den Umweltschutzorganisationen, aber auch von den Automobilverbänden, hat man mir signalisiert, dass das Referendum nicht ergriffen werde, wenn ein bis zwei Prinzipien, die jetzt dann in diesem Rat erläutert werden, in diesen Artikel aufgenommen würden.

Ich bitte die Antragssteller bzw. die Mehr- und Minderheiten des Rates, dies zu berücksichtigen. Gerade weil wir hier ja keine Subventionssätze beschliessen müssen, sollte es möglich sein, die Referendumsklippe gemeinsam zu umschiffen.

Aliesch, Sprecher der Minderheit: In diesen beiden Artikeln 26 und 27 werden die Beiträge an die strassenverkehrsbedingten Umweltschutzmassnahmen geregelt. Beide Artikel gehören demnach zusammen.

Die Minderheit beantragt Ihnen, der ursprünglichen Fassung, wie sie uns der Bundesrat zu Artikel 26 und 27 vorgeschlagen hat, zuzustimmen. Allerdings – und darauf werde ich später zurückkommen – mit einem ganz wichtigen Zusatz, nämlich mit dem Zusatz, wie er Ihnen zu Artikel 27 Absatz 2bis von Frau Spoerry gestellt worden ist oder in ähnlicher Art gestellt wird durch die Minderheit der Kommission, vertreten durch Herrn Basler.

Wenn Sie die ursprüngliche Fassung des Bundesrates mit jener der Mehrheit vergleichen, vermuten Sie vielleicht, die Minderheit, die ich hier vertrete, wolle weniger Umweltschutz. Das ist nicht der Fall. Wir wollen nicht weniger Mittel in Umweltschutzmassnahmen investieren. Wir wollen dagegen die vorhandenen Mittel gezielter investieren können. Wir sind der Auffassung, dass wir auch bei diesen Investitionen jenes Prinzip beachten sollten, das wir als Privatpersonen oder Geschäftsinhaber beim Abschluss von Versicherungen beachten. Wir könnten selbstverständlich alles und jedes versichern, aber es besteht dann die Gefahr, dass wir für jene Prämien zu wenig Mittel zur Verfügung haben, die uns existenzbedrohende Gefährdungen absichern können. Diese Gefahr besteht nach unserer Auffassung ebenfalls, wenn wir hier alles und jedes nach dem Giesskannenprinzip subventionieren wollen.

Wo bestehen heute nämlich existenzbedrohende Gefährdungen? Heute ist in erster Linie der Wald gefährdet! Die Bannwälder können wegen den vorhandenen Schädigungen ihre Schutzfunktion verlieren. Gefährdet sind dann Zufahrtswege zu Dörfern, gefährdet sind die Dörfer.

Wo liegt konkret der Unterschied zwischen Mehr- und Minderheitsantrag und bundesrätlichem Vorschlag? Im ersten Satz von Artikel 26 will man sich beim ursprünglichen Antrag des Bundesrates auf Schallschutzmassnahmen konzentrieren. Der grosse Unterschied kommt jedoch beim zweiten Satz. Hier steht in der ursprünglichen Fassung: «Im weiteren kann er sich an den Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen beteiligen.»

Die Mehrheit der Kommission wird Ihnen nun eine zwingende Vorschrift vorschlagen: «Im weiteren beteiligt er sich... an den allgemeinen Umweltschutzmassnahmen...»

Diese Formulierung gibt uns weniger Möglichkeiten, Prioritäten zu setzen, da es nach Artikel 4 Aufgabe des Parlamentes ist, die Mittel für die einzelnen Aufgabengebiete zuzuteilen. Wenn Sie aber diese zwingenden Vorschriften beschliessen, haben Sie die Grundlage für jedwelche Subventionsgesuche. Damit stellt sich für mich die Frage des Mitteleinsatzes. Die beschränkt vorhandenen Mittel möchten wir schergewichtig für den Wald einsetzen, und nicht überall und an jedem Ort.

Gemäss Auskünften des Bundesamtes für Forstwesen sind im Alpengebiet aufgrund der Luftverschmutzung etwa 200 000 Hektaren Wald mit Schutzfunktion vom Waldsterben bedroht.

Für die Wiederaufforstung derartiger Gebiete brauchen wir Hunderte von Millionen Franken, und dazu brauchen wir einen gezielten Mitteleinsatz. Den können wir nur erreichen, wenn wir dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates zustimmen. Dann entfalten die Mittel, die wir investieren wollen, ihre volle Wirkung, und wir besitzen die absolut notwendige Flexibilität in der Mittelzuteilung.

Ich beantrage Ihnen demnach, bei Artikel 26 und bei Artikel 27 der ursprünglichen Fassung des Bundesrates zuzustimmen, als Massnahme eben für konkrete und effiziente Umweltschutzmassnahmen. Wenn Sie dann diese beiden Anträge annehmen, empfehle ich Ihnen, ebenfalls den Antrag von Frau Spoerry zu Artikel 27 Absatz 2bis anzunehmen. Mir scheint dieser Antrag besser formuliert als der Antrag der Kommissionsminderheit von Herrn Basler. Sie würden damit signalisieren, dass wir die Mittel schergewichtig beim Wald einsetzen wollen. Der Antrag von Frau Spoerry lautet nämlich folgendermassen: «Soweit Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden, sind sie anteilmässig aus den Erträgen der Treibstoffzölle zu beheben.»

Ich schliesse mit meiner tiefsten Überzeugung, dass für die Kreise des Umweltschutzes überhaupt kein Grund zu einer Opposition gegen den Antrag, den ich hier vertreten habe, besteht. Das Gegenteil ist der Fall.

M. Eggly-Genève: On dit qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Je ne sais pas comment il faut me qualifier, toujours est-il que je me rallie finalement à la

majorité de la commission, alors que sur le dépliant je figure, avec M. Aliesch, dans la minorité.

En réalité, en séance de commission, j'ai suivi cette minorité pour la raison suivante: nous avons constamment eu l'impression que l'on voulait nous éloigner de la ligne tracée par l'article constitutionnel. Il n'y a pas de doute que lorsque nous avons discuté de cet article, à propos de la protection le long des routes, il s'est agi essentiellement – et je vous renvoie au *Bulletin officiel* – de la protection contre le bruit. En commission, M. Schlumpf nous a sans cesse rendus attentifs au fait que nous devons respecter cet article constitutionnel. Naturellement, le danger serait que, par exemple, au sujet de la lutte contre la dégradation des forêts, on veuille que tout le produit des taxes sur les carburants aille à la lutte contre cette dégradation et qu'il n'y ait plus rien pour le but principal, à savoir la construction des routes nationales et principales, et leur entretien. C'est la raison pour laquelle, en commission, je n'avais pas pu suivre l'avis de la majorité.

Mais maintenant nous avons, à l'article 27, des précisions qui nous sont apportées, des garde-fous, notamment avec l'amendement de Mme Spoerry. Je me suis permis moi-même de proposer aussi un amendement à cet article pour mieux circonscrire la possibilité d'étendre cette protection de l'environnement, par exemple à la lutte contre la dégradation des forêts.

C'est la raison pour laquelle, en espérant que vous poserez ces garde-fous qui vous sont proposés à l'article 27, je vous invite à voter ici pour la majorité de la commission.

Frau Mauch: Es geht in den Artikeln 26 und 27 noch um etwas anderes, als was bis jetzt gesagt worden ist: nämlich um die Koordination mit dem Umweltschutzgesetz. Artikel 50 des Umweltschutzgesetzes hat den Titel «Beiträge für Umweltschutzmassnahmen bei Strassen». Dort wird festgelegt, wie im Rahmen der Verwendung des Reinertrages des Treibstoffzolls für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr die Mittel verteilt werden sollen. Im vorliegenden Beschluss ist nun nicht von «Umweltschutzmassnahmen», sondern lediglich von «Schallschutzmassnahmen» die Rede. Nach unserer Ansicht ist das eine Einschränkung der Subventionierung, die nicht hingenommen werden kann. «Umweltschutzmassnahmen» ist ein viel weiter interpretierbarer Begriff.

Herr Bundespräsident Schlumpf war in der Kommission damit einverstanden, dass wir den Begriff «Schallschutzmassnahmen» abändern in «Umweltschutzmassnahmen», um konsequenterweise das Umweltschutzgesetz hier auch zu berücksichtigen. Ich möchte Sie daher bitten, in bezug auf die Umweltschutzmassnahmen den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen.

Ich sehe nicht ganz ein, weshalb Herr Aliesch zur Auffassung kommt, man könne mit einer Kann-Formulierung konsequenter und konkreter Umweltschutzmassnahmen betreiben. Wenn wir wie im Antrag der Mehrheit eine imperative Formulierung haben, ist es doch ganz gewiss so, dass dem Umweltschutz wesentlich besser Rechnung getragen werden kann, als wenn die Formulierung, wie im Antrag des Bundesrates, offen ist.

Oehler, Berichterstatter: Ich vertrete hier mit Überzeugung die Auffassung der Mehrheit, und zwar gestützt auf die Verfassung, welche ich Ihnen in den vergangenen Tagen schon mehrmals zitiert habe. Dort steht in Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe d, wofür der Bund die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollezschlags aufzuwenden hat: unter anderem für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen. Aus diesem Grund hat die Mehrheit beschlossen, dass nicht nur Beiträge an Schallschutzmassnahmen zu leisten sind, sondern an Umweltschutzmassnahmen im weitesten Sinn. Zum zweiten müssen wir hier imperativ – wie es Frau Mauch dargelegt hat – fordern, dass sich der Bund beteiligt. Gemäss dem Verursacherprinzip sollen nicht nur Schall-

schutzwände, sondern Schutzmassnahmen im weitesten Sinne finanziert werden.

Ich glaube, wir sind es der Verfassung und der Umwelt schuldig, dass wir eine Pflicht statuieren. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, die Mehrheit zu unterstützen.

Schmid: Es ist kein Unglück, dass der Kommissionspräsident schon vor mir gesprochen hat. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass ich nicht zur Kontroverse «Mehrheit oder Minderheit» sprechen werde. Meine Ausführungen gelten, ob Sie nun der Fassung der Mehrheit oder der Minderheit zustimmen. Meine Bemerkungen gelten zudem für Artikel 28, wo der Grundsatz betreffend Beiträge an strassenverkehrsbedingte Landschaftsschutzmassnahmen geregelt wird.

Es geht bei Artikel 28 darum, durch solche Beiträge schützenswerte Ortsbilder und Baudenkmäler zu schützen. Bei Artikel 26 geht es um den Schutz der Umwelt. Nun hat gerade vorhin der Herr Kommissionspräsident – zu Recht – auf das Verursacherprinzip hingewiesen. Ich möchte auf ein anderes tragendes Prinzip unseres Umweltschutzgesetzes hinweisen, nämlich auf das Vorsorgeprinzip. Das Vorsorgeprinzip bedeutet, dass wir Umweltschäden gar nicht entstehen lassen. Auch im Zusammenhang mit dem Natur- und Heimatschutzgesetz, das den Schutz der Landschaften, der Baudenkmäler und der Ortsbilder bezweckt, ist es sehr sinnvoll, wenn wir an das Vorsorgeprinzip und damit an präventive Verhinderung von Schäden denken.

Wenn wir dieses Vorsorgeprinzip vor Augen halten, so kommen mir Bedenken, die allerdings nicht soweit gehen, dass ich die Artikel 26 und 28 bekämpfen würde. Wenn der Bund aber Beiträge an Strassenbauten und damit im Zusammenhang stehende Umweltschutzmassnahmen oder Landschaftsschutzmassnahmen – es geht ja immer um Strassenprojekte – spricht, kann das unter Umständen eine Einladung und eine Erleichterung für die zuständigen kommunalen und kantonalen Behörden sein, solche Projekte überhaupt zu realisieren. Sie können dann den Umweltschutz- oder den Landschaftsschutzorganisationen, die Bedenken gegen solche Hochleistungsstrassen vorbringen, sagen, es sei dafür gesorgt, dass die notwendigen Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen getroffen und vom Bund bezahlt würden. Damit kann man solchen Gegnern oder Skeptikern den politischen Wind aus den Segeln nehmen. Es ist für die Auslegung der Artikel 26 und 28 sehr wichtig, dass es aufgrund des Vorsorgeprinzips nicht in Frage kommen kann, solche Hochleistungsstrassen allein mit dem Hinweis zu bewilligen, dass für die entsprechenden Umwelt- oder Landschaftsschäden entsprechende Beiträge bewilligt würden.

Wenn das Vorsorgeprinzip verletzt wird, gebieten das Umweltschutzgesetz und das Natur- und Heimatschutzgesetz, dass auf solche Projekte verzichtet wird. Ich lege Wert auf diese grundsätzliche Feststellung, weil sie für die Rechtsanwendung bedeutsam werden kann.

M. Giudici, rapporteur: Ces articles 26 et 27 ont donné lieu à des discussions serrées, acharnées au sein de la commission. C'est évidemment le secteur où se manifeste avec détermination le vœu écologique.

A l'article 26, le Conseil fédéral propose deux formes de participation. La première est celle aux frais de mesures de protection contre le bruit des routes ou à défaut aux frais de mesures d'isolation acoustique des bâtiments. Cette participation est obligatoire et en relation avec l'article 50 de la loi sur la protection de l'environnement.

La seconde forme de participation concerne les mesures de protection de l'environnement qui sont nécessitées par le trafic routier, d'une manière plus générale, et non seulement le long des routes. Cela permet à la Confédération de contribuer en particulier aux frais causés par le dépérissement des forêts au moyen des droits d'entrée sur les carburants lorsque la causalité, du moins partielle, est prouvée. Dans la version du Conseil fédéral, cette seconde participation est facultative. Votre commission, par 14 voix contre 5,

vous propose un nouveau texte qui est le suivant: «La Confédération participe aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes ou à défaut pour les bâtiments qui doivent être pris en considération en vertu de la loi sur la protection de l'environnement.» Il n'est pas question des mesures d'isolation acoustique.

La majorité de la commission estime en effet qu'il n'y a pas de raison de considérer le bruit comme seule nuisance du trafic pouvant donner droit à une contribution. Cette limitation serait contraire au texte constitutionnel, article 36^{er}, alinéa 1, lettre d, qui traite généralement des contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement. Elle serait également contraire à l'article 50 de la loi sur la protection de l'environnement. La majorité de la commission estime que la Confédération doit pouvoir subventionner des mesures de protection nécessitées par des nuisances autres que le bruit, par exemple, la pollution de l'air. En ce qui concerne la contribution aux mesures générales de protection de l'environnement, nécessitées par le trafic routier en dehors du long des routes, la commission a modifié la forme de participation «potestative» par «impérative».

La minorité vous propose d'en rester au texte du Conseil fédéral. Il est évident qu'un article qui fixe une limitation des contributions aux mesures de protection contre le bruit est bien plus facile à appliquer. Cependant, cette restriction, de l'avis de la majorité, est contraire – comme je l'ai dit – à l'article constitutionnel ainsi qu'à l'article 50 de la loi sur la protection de l'environnement. Si la proposition de la minorité était acceptée, nous aurions deux articles de loi qui régleraient la même matière de façon différente. Il faudrait alors logiquement aussi modifier cet article 50 de la loi sur la protection de l'environnement. Je vous invite donc à repousser la proposition de la minorité et à suivre la majorité de votre commission.

Bundesrat Schlumpf: Ich habe in der nationalrätlichen Kommission dem Ersatz des Ausdrucks «Schallschutzmassnahmen» durch «Umweltschutzmassnahmen», wie es die Mehrheit vorschlägt, zugestimmt. Ich bleibe dabei, bei allem Dank an die Minderheit, die den ursprünglichen Antrag des Bundesrates aufrechterhält.

Warum das? Wir wollen keinen einzigen Schritt hinter das Umweltschutzgesetz zurückgehen. Das würden wir mit dem Ausdruck «Schallschutzmassnahmen» auch gar nicht tun. Denn das ist abgestützt auf die Systematik des Umweltschutzgesetzes, wo wir eben – ich möchte darauf nicht eingehen – diese Schallschutzmassnahmen als spezifische, konkrete Massnahmen bei den Strassen nennen, abgesehen von den Emissionsbegrenzungen usw. Wir sind also einverstanden mit dieser Fassung, wie sie die Mehrheit der Kommission vorschlägt.

Noch eine zweite Bemerkung: Nach dem Vorschlag des Bundesrates sind im zweiten Satz, wo von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten allgemeinen Umweltschutzmassnahmen die Rede ist, auch Waldschäden enthalten. Das ist ein Fall von allgemeinen Umweltschutzmassnahmen. Heute stehen diese im Blickfeld, aber in Zukunft können es auch ganz andere sein. Wir haben das in der Botschaft dargelegt. In der Fassung von Artikel 26 Satz 2 gemäss Bundesrat sind also die Waldschäden bereits einbezogen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	113 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	8 Stimmen

Art. 27

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Die Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an...
...erforderlichen Umweltschutzmassnahmen Bestandteil des Projektes.

Minderheit I

(Jaeger, Bircher, Bundi, Hubacher, Longet, Loretan, Seiler, Vannay)

Die Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an Nationalstrassen, Hauptstrassen und im Bereich des übrigen Strassennetzes sowie für allgemeine Umweltschutzmassnahmen bemessen sich nach dem Verursacherprinzip der Umweltschutzgesetzgebung. Bei Neu- und Ausbauten sowie Anpassungen von National- und Hauptstrassen bilden die erforderlichen Umweltschutzmassnahmen Bestandteil des Projektes.

Minderheit II

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genf, Revaclier, Stucky)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Die Beiträge des Bundes für Umweltschutzmassnahmen im Bereich des übrigen Strassennetzes bemessen sich nach den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes; die Beiträge für allgemeine, durch den motorisierten Strassenverkehr verursachte Umweltschutzmassnahmen legt der Bundesrat entsprechend ihrer zeitlichen und sachlichen Dringlichkeit fest.

Minderheit I

(Jaeger, Bircher, Bundi, Hubacher, Longet, Loretan, Seiler, Vannay)

Die Mittel für Umweltschutzmassnahmen im Bereich des übrigen Strassennetzes sowie für allgemeine Umweltschutzmassnahmen teilt der Bundesrat nach der sachlichen und zeitlichen Dringlichkeit zu.

Minderheit II

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genf, Revaclier, Stucky)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2bis

Minderheit

(Basler, Bircher, Bundi, Hofmann, Hubacher, Jaeger, Longet, Loretan, Martignoni, Mauch)

Soweit Waldschäden erwiesenermassen durch den motorisierten Strassenverkehr verursacht werden, sind sie aus den Erträgen der Treibstoffzölle abzugelten.

Abs. 3, 4

Streichen

Antrag Spoerry

Abs. 2bis

Soweit Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden, sind sie anteilmässig aus den Erträgen der Treibstoffzölle zu beheben.

Antrag Eggly-Genf

Abs. 2bis

Ein Teil des Ertrages der Treibstoffzölle wird zur teilweisen Deckung der durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Waldschäden herangezogen.

Antrag Bäumlín

Abs. 2bis

Soweit Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitbedingt sind, werden Massnahmen zu deren Behebung aus den Erträgen der Treibstoffzölle finanziert.

Art. 27

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

... de protection de l'environnement le long...

..., les mesures de protection de l'environnement font partie intégrante du projet.

Minorité I

(Jaeger, Bircher, Bundi, Hubacher, Longet, Loretan, Seiler, Vannay)

Les contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement le long des routes nationales, des routes principales et sur le reste du réseau routier, ainsi qu'aux frais des mesures générales de protection de l'environnement, sont calculées selon le principe de causalité de la législation sur la protection de l'environnement. Lors de la construction, de l'aménagement ou de l'adaptation de routes nationales et de routes principales, les mesures de protection de l'environnement requises font partie intégrante du projet.

Minorité II

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genève, Revaclier, Stucky)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Les contributions aux frais des mesures de protection de l'environnement sur le reste du réseau routier sont fixées selon les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement; les contributions aux frais des mesures générales de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier motorisé sont fixées par le Conseil fédéral selon leur urgence dans le temps et matérielle.

Minorité I

(Jaeger, Bircher, Bundi, Hubacher, Longet, Loretan, Seiler, Vannay)

Le Conseil fédéral attribue les ressources destinées aux mesures de protection de l'environnement sur le reste du réseau routier, ainsi que les moyens affectés aux mesures générales de protection de l'environnement, en fonction des nécessités techniques et du degré d'urgence.

Minorité II

(Aliesch, Aregger, Eggly-Genève, Revaclier, Stucky)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2bis

Minorité

(Bundi, Basler, Bircher, Hofmann, Hubacher, Jaeger, Longet, Loretan, Martignoni, Mauch)

S'il est démontré que les dégâts occasionnés aux forêts sont causés par le trafic routier motorisé, ceux-ci doivent être couverts par les produits des droits d'entrée sur les carburants.

Al. 3, 4

Biffer

Proposition Spoerry

Al. 2bis

En tant que les dégâts aux forêts sont également imputables au trafic motorisé, les mesures visant à y remédier seront financées à proportion au moyen du produit des droits sur les carburants.

Proposition Eggly-Genève

Al. 2bis

Une part du produit des droits sur les carburants participe à la couverture des dégâts aux forêts en rapport avec le trafic motorisé.

Proposition Bäumlín

Al. 2bis

En tant que les dégâts aux forêts sont également imputables au trafic motorisé, les mesures visant à y remédier seront financées au moyen du produit des droits sur les carburants.

Jaeger, Sprecher der Minderheit. Ich stelle doch mit einiger Freude fest, dass es jetzt doch langsam «grünt» in diesem Saal. Denn es scheint sich allmählich im folgenden, ganz entscheidenden Punkt eine Lösung abzuzeichnen, die dem, was wir schon in der Eintretensdebatte gefordert hatten, einigermaßen Rechnung zu tragen scheint.

Es geht bei diesem Artikel 27 um die Regelung der Beiträge. Den Grundsatz haben Sie jetzt in Artikel 26 beschlossen. Mir scheint es nun ganz entscheidend zu sein, dass wir jetzt, nachdem wir im Artikel 26 A gesagt haben, im Artikel 27 auch B sagen. Wir haben gestern – wenn ich das in der Sportsprache ausdrücken darf – mit 3 zu 1 verloren. Aber ich hoffe sehr, und zwar im Interesse eines echten Fortschrittes und echten Verbesserung der Vorlage, dass wir heute unsere Minderheitsanträge dem Sinne nach durchbringen. Es wurde bereits von verschiedenen Votanten darauf hingewiesen, dass es hier an sich nur darum geht, dem Grundgedanken im Umweltschutzgesetz Nachachtung zu verschaffen und die öffentliche Hand und den Individualverkehr, der unter anderem Verursacher der heutigen Umweltschäden ist, zur Finanzierung der Schadenbehebung beizuziehen. Um das geht es hier. Ich teile auch in diesem Falle die Auffassung von Herrn Bundespräsident Schlumpf, dass es nicht darum geht, uns hier auf die Waldschäden zu beschränken. Denn Sie dürfen nicht ausser acht lassen, dass die Luftbelastung und die Umweltschäden, die durch die Abgase entstehen, nicht nur an Pflanzen und an Wäldern, sondern auch an Tierern Schaden verursachen. Es ist nicht sicher, wie das weitergeht. Bei einer gewissen Konzentration könnte auch der Mensch zu leiden beginnen. Wir haben erste Berichte über solche Zusammenhänge.

Wir wissen auch, dass die Gebäude beispielsweise unter diesen Einflüssen zu leiden haben. Deshalb bitte ich Sie, hier tatsächlich einen Schritt in unsere Richtung zu gehen. Ich möchte daran erinnern, dass die Vorschläge, wie sie die Minderheiten präsentieren, durchaus verfassungsmässig sind. Sie entsprechen, wie gesagt, dem Umweltschutzgesetz. Ich habe das in guter Erinnerung.

In diesem Sinne würden Sie auch – wenigstens die meisten von Ihnen – Ihren Parteiprogrammen folgen. Von der Marktkonformität habe ich schon gesprochen. Es geht nun darum, dass wir hier dieses Signal, das auch der Herr Kommissionspräsident gegeben hat, aufnehmen. Ich wäre glücklich, wenn wir von unserer Seite aus auf ein Referendum verzichten könnten. Wir haben bis jetzt nicht viel erreicht. Aber wir sind der Auffassung, wenn es uns hier gelingt, das Verursacherprinzip und die Beitragsregelung im Sinne der Minderheit zu verankern, dann wäre es durchaus möglich, dass wir auf unseren Referendumsbeschluss verzichten. Wir möchten nämlich lieber hier einen Kompromiss finden, der von einer breiten Mehrheit getragen wird. In diesem Sinne möchten wir die Hand reichen. Ich appelliere jetzt auch an Herrn Bundespräsident Schlumpf, dass er uns in dieser wohl jetzt alles entscheidenden Frage entgegenkommt.

Ich bin auch der Auffassung, dass wir die Minderheiten differenziert betrachten müssen. Beispielsweise kommt die Minderheit Eggly-Genf für uns kaum in Frage. Ich würde beim Vorgehen folgende Variante vorschlagen: Ich möchte die Behandlung dieses Artikels 27 zurückstellen und ihn am nächsten Montag erneut beraten. Mir scheint es sehr wichtig, hier sorgfältig vorzugehen. Wir wollen nichts über einen Leisten schlagen. Wir wollten wirklich eine tragbare Lösung finden, die auch in sachlicher Hinsicht stimmt, die in der Lage ist, tatsächlich das Verursacherprinzip in einer Weise zu regeln, wie es der heutigen Problematik angemessen scheint.

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Präsident: Herr Jaeger hat einen Ordnungsantrag gestellt im Sinne von Artikel 59 unseres Ratsreglementes. Über Ordnungsanträge ist bekanntlich sofort abzustimmen. Herr Jaeger stellt den Antrag, die Beratungen über Artikel 27 hier auszusetzen und die Kommission noch einmal einzube-

rufen. Sie hätte uns dann einen bereinigten Vorschlag zu unterbreiten.

Frau Uchtenhagen: Ich habe jetzt die verschiedenen Anträge angeschaut. Ich glaube, es wird sehr schwierig, wenn wir uns im Bereinigungsverfahren auf die richtige Lösung einigen wollen. Da das der entscheidende Artikel ist, auch wegen des Referendums, bitte ich Sie sehr, diesen Antrag zu unterstützen, damit wir eine ganz klare Lösung erhalten. Stimmen Sie dem Antrag bitte zu, denn wir sollten versuchen, eine Lösung zu finden, die nicht im Referendumskampf untergeht.

Basler: Wir wissen ja nicht einmal, was herauskommt. Wir haben den Bundespräsidenten noch nicht gehört, und wir sind in dieser Differenz der Erstrat. Der Ständerat wird nachher noch einmal das Bündel der Vorschläge vor sich haben. Wir debattieren also das Prinzip, heissen es gut und können das Paket dem Ständerat dann zur Beratung übergeben. Sonst riskieren wir wirklich, dass wir diese Vorlage nicht mehr durchkriegen.

Ich beantrage also, weiterzufahren. Wenn wir nachher noch Einzelheiten besprechen wollen, können wir später darüber abstimmen.

Oehler, Berichterstatter: Der Antrag von Herr Jaeger entspricht – ich muss Herrn Basler enttäuschen – ungefähr auch meinem Dispositiv. Ich beantrage Ihnen aber, die Begründungen der Antragsteller und Herrn Bundespräsident Schlumpf noch anzuhören; die beiden Kommissionsreferenten werden sich nicht äussern. Dann haben wir die Basis, auf welcher die Kommission einen Text ausarbeiten kann.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag
Jaeger/Oehler

offensichtliche Mehrheit

Präsident: Herr Aliesch hat seinen Minderheitsantrag bereits begründet. Das Wort zur Begründung seines Antrages hat Herr Bundi.

Bundi, Sprecher der Minderheit (zu Abs. 2bis): Unser Minderheitsantrag bedarf eigentlich keiner ausführlichen Begründung. Das Anliegen sollte angesichts der heutigen Waldproblematik ohne Wenn und Aber im vorliegenden Bundesbeschluss Aufnahme finden. Ich erinnere daran, dass in der Debatte über den dringlichen Bundesbeschluss gegen Waldschäden vom vergangenen Mai mehrfach von Bundesratsseite her betont wurde, die Abgeltung von zusätzlichen Waldschäden, inbegriffen Wiederherstellungsmassnahmen aus den Treibstoffzöllen, solle bei der Behandlung der jetzigen Vorlage erörtert und eingebracht werden. Heute ist deshalb der Augenblick, die Gelegenheit auch wahrzunehmen.

Im Grunde genommen geht es um die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips. Wenn in unserem Antrag das Wort «erwiesenermassen» figuriert, so soll das nicht heissen, dass der Begriff restriktiv auszulegen wäre. Im Gegenteil. Wenn nach allgemeiner und vor allem nach Meinung der Fachleute Waldschäden durch Schadstoffe des motorisierten Verkehrs verursacht werden, soll ihre Behebung entsprechend dem abschätzbaren Anteil aus den Treibstoffzöllen finanziert werden.

Nun mag man einwenden, und dies ist auch in der Kommission getan worden, man habe jetzt gewisse Möglichkeiten in bezug auf den Schutzwald eingebaut. Das stimmt, aber eben nur für den Schutzwald. Umweltbedingte Waldschäden fallen auch andernorts an, und das Verursacherprinzip sollte für den ganzen Wald gelten. Ferner wird versucht, auf Artikel 31 zu verweisen, wo Beiträge für Waldschäden möglich sind, jedoch nur entlang von Strassen im Rahmen von Schutzbauten gegen Naturgewalten. Von der Strasse weiter weg liegende Waldpartien, in denen Wiederherstellungs-

massnahmen erfolgen sollten, hätten unter diesem Titel wohl keinen Platz.

Nun schreibt der Bundesrat selber in der Botschaft auf Seite 34: «Lassen sich zweckdienliche und erfolgversprechende Massnahmen beispielsweise gegen das Waldsterben finden und können diese Massnahmen mindestens überwiegend als strassenverkehrsbedingt begründet werden, so sollen an deren Kosten Beiträge aus den Treibstoffzöllen möglich sein.» Genau das erstrebt unser Minderheitsantrag. Ein derart behafteter Grundsatz soll nicht nur im Text der Botschaft – lediglich mit deklamatorischem Charakter – stehen, sondern jetzt und hier im Bundesbeschluss verankert werden.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Frau Spoerry: Die Artikel 26 bis 30 des vorliegenden Gesetzes befassen sich mit den Beiträgen an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen. Darunter sind auch Beiträge an Massnahmen gegen Waldschäden zu verstehen. Dies lässt sich klar aus den Materialien zu diesem Gesetzesentwurf ablesen. Einerseits hat der Bundesrat auf Seite 34 seiner Botschaft entsprechende Ausführungen gemacht, und andererseits hat auch der Berichterstatter im Ständerat am 20. Juni 1984 vor der kleinen Kammer zum Artikel 26 dieses Gesetzes festgehalten, dass Massnahmen gegen das Waldsterben künftig aus Treibstoffzollerträgen finanziert werden können, soweit die Schäden durch den motorisierten Verkehr verursacht werden.

Auch Herr Bundesrat Schlumpf hat gestern bei seinen Ausführungen zum Artikel 11 wiederholt, dass gemäss neuer Verfassungsgrundlage die Folgeschäden aus dem motorisierten Verkehr aus den Erträgen der Treibstoffzölle finanziert werden können. Trotz dieser an sich klaren Ausgangslage hat sich die nationalrätliche Kommission mit den knappen Artikeln der bundesrätlichen Vorlage nicht zufriedengeben wollen. Ich habe dieser vorbereitenden Kommission nicht angehört, nehme aber an, dass zwei Überlegungen für die diversen Minderheits- und Mehrheitsanträge zu diesem Abschnitt 4 des Gesetzes massgebend waren.

Zum ersten könnte man den Artikel 26 so interpretieren, dass nur präventive Umweltschutzmassnahmen ins Auge gefasst sind und dass die Behebung von bereits entstandenen Schäden zu Diskussionen Anlass geben könnte. Zum zweiten hat man sicher, das hat ja der Kommissionspräsident dargelegt, auch referendumpolitische Überlegungen angestellt und wollte daher mit einem ausformulierten Artikel zu diesem Thema deutlich machen, dass die Behebung von Waldschäden aus Mitteln der Treibstoffzolleinnahmen möglich ist.

Ich kann mich dieser Auffassung der Kommission anschliessen. Falls die Waldschäden in der Schweiz ein Ausmass haben oder annehmen sollten, das kostspielige Sanierungs- und Wiederherstellungsmassnahmen unerlässlich macht, dürften wir über kurz oder lang froh sein, gesetzlich klar ausgedrückt zu haben, dass das erforderliche Geld auch aus gebundenen Mitteln zur Verfügung gestellt werden kann und wir die allgemeine Bundeskasse damit nicht zu stark belasten müssen. Aber nach meiner Ansicht ist für diesen Zweck die Formulierung des Minderheitsantrages, vertreten durch Herrn Bundi, entgegen dessen Ausführungen nicht geeignet. Wenn die Voraussetzung für den Zugriff auf die Treibstoffzollgelder so formuliert ist, dass die Schäden erwiesenermassen durch den motorisierten Verkehr entstanden sein müssen, so wird dieser Zugriff in der Praxis gar nicht möglich sein. Nach heute vorliegenden Erkenntnissen entstehen Waldschäden aus einem Zusammenspiel verschiedener Faktoren und nicht nur durch die Emissionen des motorisierten Verkehrs. Die Luftverschmutzung spielt jedoch bei den verursachenden Faktoren offensichtlich eine gewichtige Rolle. Aber sie entsteht nicht durch den motorisierten Verkehr allein, auch wenn sein Anteil an dieser beunruhigenden Erscheinung beträchtlich ist.

Aus diesem Grunde schlage ich eine neue Formulierung dieses Absatzes 2bis vor: «Die Behebung von Waldschäden ist in dem Masse aus den Treibstoffzollerträgen zu bezahlen,

als die Schäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht wurden.» Diese Formulierung entspricht sinngemäss auch der Fassung der Kommissionsmehrheit beim Artikel 29, wo sich die Wiederherstellung der Schutzwälder ebenfalls nach Massgabe der Verursachung richten soll.

Es wird bei der Anwendung des Gesetzes wahrscheinlich nicht ganz leicht fallen, den Anteil der Mitverursachung eines Schadens durch den motorisierten Verkehr festzulegen. Aber diese Schwierigkeiten werden wir mit oder ohne diesen Artikel 27 Absatz 2bis haben, weil das Umweltschutzgesetz das Verursacherprinzip verankert und das vorliegende Gesetz ausdrücklich auf die entsprechenden Vorschriften verweist. Schadstoffe sind aber messbar, und ihr Ausstoss ist in Tonnen pro Jahr quantifizierbar. So werden sich vertretbare Grundlagen für eine Anteilsberechnung der Verursachung von Schäden durch die Luftverschmutzung und damit auch durch den motorisierten Verkehr finden lassen.

Ich bitte Sie daher, meinem Antrag zum Artikel 27 Absatz 2bis zuzustimmen, bei dem ich das Wort «abgelten» durch das Wort «beheben» ersetzt habe, weil es in erster Linie darum gehen wird, entstandene Schäden zu beheben.

Wenn ich gerade das Wort habe, möchte ich mich kurz zum Minderheitsantrag von Kollege Bäumlin äussern, der zum gleichen Absatz vorliegt. Herr Bäumlin und ich haben versucht, aufgrund meines zuerst vorliegenden Antrages miteinander eine Formulierung zu finden, der beide zustimmen können. Beim Wort «beheben» ist uns dies auch gelungen. Trotzdem muss ich aber an meinem Antrag festhalten, und dies aus folgendem Grunde: Den Antrag Bäumlin kann man so verstehen, dass Waldschäden, die durch den motorisierten Verkehr zwar nur mitverursacht sind, vollumfänglich aus den Erträgen der Treibstoffzölle zu finanzieren wären. Zudem kann ich mich mit dem Wort «mitbedingt» nicht befriedigen. Da mein Antrag das Wort «anteilmässig» in bezug auf die Finanzierung enthält, entspricht er der Formulierung von Artikel 29, und damit der Verfassungsgrundlage. Ich bitte Sie daher, im Wust der Minderheitsanträge meiner Formulierung den Vorzug zu geben.

Bäumlin: Mein Antrag lautet: «Soweit Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht sind, werden Massnahmen zu deren Behebung aus den Erträgen der Treibstoffzölle finanziert.» Das Adjektiv «mitbedingt» beruht auf einem Übermittlungsfehler und ist also durch «mitverursacht» zu ersetzen.

Ich will Ihnen erklären, wie es zu dieser Formulierung gekommen ist, und wie sie sich zum Antrag Spoerry verhält. Ich bin davon überzeugt, dass die Kommissionsminderheit recht hat, wenn sie findet, dass hier auf den Wald eingegangen werden muss. Die Sache ist so wichtig, dass man sie erwähnen soll. Ich bin aber von der Formulierung des Antrages nicht befriedigt, weil er das Problem als Abgeltungsproblem aufzieht, wie wenn es darum ginge, in erster Linie einen Vermögensschaden zu ersetzen. Das ist nicht die Logik, der wir hier zu folgen haben, und die Minderheit meint das in der Sache wohl auch nicht so.

«Abgeltung» wäre etwas wie eine neue Art einer öffentlich-rechtlichen Entschädigung. Konsequenter durchgedacht könnte der Empfänger der Entschädigung sich sagen: «Ich nehme die Abgeltung meines Schadens gerne an, bin aber zu nichts weiter verpflichtet.» Gewiss versteht die Kommissionsminderheit die Sache nicht so. Aber konsequenter durchgedacht wäre das der Sinn ihres Textes. Im übrigen wäre bei der Abgeltung eines Schadens schon die Bestimmung des letzteren schwierig. Worin bestünde er? Welches wären die Elemente der Schadensermittlung? Wäre zum Beispiel auch der Zerfall der Holzpreise zu berücksichtigen? Das Waldsterben bewirkt zwar unter anderem auch diesen Schaden, doch ist es fraglich, ob er bei einer «Abgeltung» zu berücksichtigen wäre. Wenn man die Sache als Abgeltungsproblem aufzieht und es textlich so formuliert, provoziert man schliesslich Klagen, die Schadenersatzansprüche anmelden möchten. Auch das ist problematisch.

Im Vergleich mit dem Antrag der Kommissionsminderheit

hat mir der ursprüngliche Antrag von Frau Spoerry besser gefallen, insofern er bloss verlangt, dass die Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht sind. Das ist eine Verbesserung gegenüber dem Vorschlag der Kommissionsminderheit. Das genaue Ausmass der Mitverursachung wird freilich im Einzelfall nicht feststellbar sein, so dass man auf eine wissenschaftlich vertretbare Pauschale wird abstellen müssen.

Unbefriedigend ist der ursprüngliche Antrag von Frau Spoerry aber insofern, als er ebenfalls von der Abgeltungskonzeption ausgeht. Deshalb habe ich gestern mit verschiedenen Ratsmitgliedern Verhandlungen aufgenommen, um für eine Konzeption zu werben, die die Sache nicht als Abgeltungsproblem aufzieht, sondern als Finanzierungsbeitrag zur Behebung von Waldschäden. Da ich der Kommission nicht angehöre, habe ich mit verschiedenen Kommissionsmitgliedern Kontakt aufgenommen, um ihnen meinen Antrag zu unterbreiten: mit Herrn Basler, Herrn Hofmann, mit Kollegen meiner Fraktion und schliesslich mit Frau Spoerry. Wir sind so verblieben, dass sie meinem Antrag zustimmen und ihren zurückziehen werden; nachträglich hat Frau Spoerry dann doch einen zweiten bereinigten Antrag eingereicht, in dem sie meine Überlegungen übernommen hat.

Frau Spoerry meint nun, es gebe einen Unterschied zwischen ihrem Antrag und meinem, weil es bei ihr heisst, es sei «anteilmässig aus den Erträgen der Treibstoffzölle abzugelten». Meinen Antrag könne man so verstehen, als ob die gesamten Waldschäden aus Bundesmitteln zu beheben wären, auch wenn der Motorfahrzeugverkehr nur einen Teil der Ursachen bewirkt habe. Das meine ich auch nicht!

Frau Spoerry, ich habe das gestern mit Ihnen diskutiert, ebenfalls mit anderen Mitgliedern des Rates: In ihrem Text heisst es: «Soweit Waldschäden durch den motorisierten Verkehr mitverursacht werden, sind sie anteilmässig aus den Erträgen der Treibstoffzölle abzugelten.» Das ist Pleonasmus. Es genügt zu sagen, «soweit Waldschäden mitverursacht sind, sind sie abzugelten». Wenn Sie nochmals «anteilmässig» sagen, ist das wirklich reiner Pleonasmus. Mir ist diese Textbereinigung wirklich keine Prestigefrage. Es geht im Grunde um ein Problem für eine Redaktionskommission. Es ist egal, von welchem Text Sie ausgehen, inhaltlich sagen alle dasselbe aus. Ich überlasse es der Kommission, wie sie den Text redigieren will. Wir stimmen ohnehin heute nicht ab.

M. Eggly-Genève: La pléthore de propositions déposées peut créer quelque confusion. Nous avons bien fait, à mon avis, de voter la motion d'ordre de M. Jaeger. Il sera bon qu'en commission nous examinions en même temps les articles 27 et 26 car, finalement, c'est peut-être grâce à l'article 26 que nous pourrions régler la question.

Ma proposition vise à créer en quelque sorte deux garde-fous à partir du moment où l'on admet qu'une part des droits sur les carburants est affectée à la couverture des dégâts aux forêts. Je suis d'accord avec ce principe, mais il importe de prime abord que le lien entre le trafic automobile et la dégradation des forêts soit clairement établi. Si tel est le cas, il faut ensuite qu'il soit bien évident que tout le produit des taxes sur les carburants ne sera pas affecté à ce but-là, car il y en a d'autres. Il ne faudrait donc pas que l'on dise que le produit des taxes sur les carburants sert à couvrir entièrement les dégâts aux forêts causés par le trafic automobile. Il doit être absolument clair que ces sommes ne sont utilisées que dans une proportion raisonnable à cet effet. Il faut donc fixer ces deux limites. Ma proposition de formulation «participent à la couverture» et non pas «couvrent» est plus claire que celle de Mme Spoerry ou celle de M. Bäumlin. J'espère enfin que nous arriverons à une rédaction commune en commission. Mon intervention, je le répète, vise à établir précisément qu'il s'agit d'une participation et non pas d'une couverture entière.

Bundespräsident Schlumpf: Die Situation mag verwirlich erscheinen. Sie ist es aber nicht! Die Differenzen sind zwar

zum Teil sehr bedeutungsvoll, aber sie können lokalisiert werden. Ich will versuchen, die Anträge zu Artikel 27 kurz zu erläutern:

Die Minderheit I, vertreten durch Herrn Jaeger, würde mit ihrem Antrag festlegen, dass der Bund für Umweltschutzmassnahmen an allen Strassen und für alle Schäden in diesem Lande voll nach dem Verursacherprinzip aufzukommen hat. Sie erkennen die Tragweite: Auch an Strassen, bei denen er überhaupt nichts mitzureden und mitzufinanzieren hat – also im Bereiche des ganzen Strassennetzes –, hätte der Bund einfach nach dem Verursachungsprinzip, unabhängig von der Art des Schadens, Beiträge an jede Gemeindestrasse, jede kommunale oder kantonale Verbindungsstrasse, für jeden umweltrelevanten Einfluss aus dem Strassenverkehr Beiträge zu leisten. Das ist ein völlig ungangbarer Weg. Denn über solche Bauwerke (Gemeindestrassen, städtische Strassen, kantonale Verbindungsstrassen) befinden diese Körperschaften völlig autonom. Der Bund hätte also die *restitutio in integrum* für Projektierungs- und Ausführungsfolgen, die völlig autonom durch andere Ebenen – Kantone, Gemeinden – festgelegt werden, zu finanzieren. Man würde uns dann einfach die Quittung präsentieren.

Der Vorbehalt, den Nationalrat Schmid zu Artikel 28 angebracht hat, hilft natürlich nicht. Ich teile die Auffassung, dass man das so interpretieren müsste. Doch wenn irgendwo Strassen gebaut werden – ohne Rücksichtnahme auf Lärm oder andere Immissionen (Schadstoffimmissionen, Erschütterungen usw.) –, kommt nachher einfach die Rechnung nach Bern an die Monbijoustrasse! Wir könnten dann gerade noch darüber diskutieren, wieviel wir nach Massgabe der Verursachung zu bezahlen haben. Das ist etwas ganz und gar Unmögliches . . .

Die Minderheit I, hier vertreten durch Herrn Bundi, stellt im Absatz 2 von Artikel 27 einen Antrag, der im Effekt auf das Gleiche hinausläuft, weil die Mittel «für Umweltschutzmassnahmen im Bereich des übrigen Strassennetzes», also der nicht vom Bund mitbetreuten und -finanzierten National- und Hauptstrassen sowie «für allgemeine Umweltschutzmassnahmen» einfach nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit durch den Bundesrat festgelegt werden müssten. Kriterien wären also nur die sachliche Dringlichkeit (Notwendigkeit) und die zeitliche. Aber so dürfen wir dieses Problem der Umweltschutzmassnahmen bei aller Bedeutung, die es ausserhalb des Bereiches der Waldschäden und im Bereich der Waldschäden hat, nicht lösen. Es geht doch nicht an, dass wir hier, bevor das Umweltschutzgesetz überhaupt in Kraft getreten und wirksam ist, das Gegenteil von dem beschliessen, was dort geregelt ist. Im Artikel 50 wurde nämlich geregelt, dass der Bund Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an den National- und Hauptstrassen zu leisten habe, und zwar nach den für diese Strassen geltenden Subventionsansätzen, zum Beispiel im Kanton Uri bei der Nationalstrasse bis zu 97 Prozent; das ist die Werksubvention. Hier heisst es aber, dass für Sanierungen im Bereiche des übrigen Strassennetzes ein Beitragssatz von 30 bis 60 Prozent gelten soll, wobei für die Bemessung die Finanzkraft des Kantons und die Kosten der Sanierung massgebend sind.

Jetzt sollen wir hier Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an allen Strassen leisten, bevor das Umweltschutzgesetz – das etwas anderes vorsieht – überhaupt rechtswirksam geworden ist? Nach diesen Anträgen müsste der Bund sich finanziell beteiligen – wer auch immer diese Strassen und die damit verbundenen Umweltauswirkungen zu verantworten hat. Da möchte ich doch die Frage aufwerfen: Glauben Sie, dass die Toleranz der Automobilisten bzw. deren Organisationen so weit geht? Ich hätte grösste Bedenken, dass es zu einem Referendum kommen könnte, obwohl ich damit nicht spielen will . . .

Die Anträge von Frau Spoerry, von Herrn Bäumlín und Herrn Eggly unterscheiden sich im Kern: Sie beantragen für Waldschäden eine besondere Lösung, die über das Umweltschutzgesetz hinausgeht. Der Bundesrat konnte zu diesen Anträgen nicht Stellung nehmen, weil sie nicht vorlagen. Ich spreche hier also nur persönlich.

Ich opponiere diesen Anträgen nicht – soweit sie sachlich richtig formuliert sind –, weil sie nämlich dem entsprechen, was wir schon im Artikel 26 eingefangen haben, und zwar im zweiten Satz, wo wir ja sagen, dass strassenverkehrsbedingte Umweltschäden nach Massgabe der Umweltschutzgesetzgebung vergütet werden sollen. Dort sind die Waldschäden natürlich auch enthalten, aber nicht als einziger Fall – Herr Jaeger hat das heute dargelegt. Die Konkretisierung und Exemplifizierung in Gesetzen hat auch ihre Tücken, weil man nachher sagen kann: «Ja, aber das andere ist da nicht gemeint.» Es ist ein Hauptfall, ein sehr wichtiger Fall, auch ein politisch sehr aktueller Fall.

Aus politischen Gründen – Frau Spoerry, Herr Bäumlín, Herr Eggly –, nicht aber weil es unbedingt nötig ist, wäre eine solche *lex specialis foresti* – also dieser Absatz 2bis – gerechtfertigt. Ich sage das in meinem persönlichen Namen: Der Bundesrat dürfte jedoch diese Auffassung teilen, weil auch er die ganz ausserordentliche Bedeutung des Problems Waldschäden natürlich kennt und die damit zusammenhängenden politischen Überlegungen! Im allgemeinen kann man die Umweltschäden im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr relativ gut lokalisieren. Von Erschütterungen, Lärmimmissionen, Abgasen können Sie relativ deutlich sagen, aus welcher «Strassenstrecke» sie stammen. Nach heutigem Stand der Erkenntnisse sind die Ursachen der Waldschäden noch nicht genau erforscht, also nicht so einfach lokalisierbar, weil – wie man immerhin weiss – grosse Verfrachtungen über grosse Strecken erfolgen können. Da die Ursache der Waldschäden nicht lokalisiert werden kann – in der Regel –, und da es um ein nationales Problem geht, rechtfertigt sich eine solche spezielle Bestimmung also sowohl aus politischen Gründen wie auch von der Sache selbst her. Ich opponiere ihr also nicht.

Meine Überlegungen zu diesen drei Anträgen im einzelnen: Die neue Fassung, die uns Frau Spoerry von ihrem Antrag geliefert hat, enthält – soweit ich das prüfen konnte – die wichtigen Elemente, nämlich das Kausalitätsprinzip, den motorisierten Verkehr als Mitverursacher, dann auch den Begriff «anteilmässig». (Herr Bäumlín, im Begriff «anteilmässig» liegt wirklich ein gewisser Pleonasmus: «anteilmässig» verdeutlicht «soweit»; dann und nur dann dürfe eben die Schadenbehebung erfolgen. Das Geld dürfe nur zur Behebung von Schäden, nicht aber zur Aufnung von Fonds und anderen Ersatzleistungen verwendet werden.) Ich glaube, das sind die Elemente, die man akzeptieren kann. Zum Antrag von Herrn Bäumlín: So wie er hier vorliegt – aber, wenn ich recht verstanden habe, haben Sie das korrigiert – ist der Ausdruck «mitbedingt» nicht richtig. Es muss «mitverursacht» heissen. Wenn wir die Texte, wie sie vorliegen, zu beurteilen haben, ist der Antrag von Frau Spoerry vorzuziehen.

Der Antrag von Nationalrat Eggly-Genf enthält nach meiner Meinung zu wenig konkrete Elemente. Ein Teil des Ertrages – es bleibt völlig offen wieviel und nach welchen Gesichtspunkten – soll zur teilweisen Deckung der durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Waldschäden herangezogen werden. Der Antrag enthält verschiedene unbestimmte Elemente: ein Teil, die teilweise Deckung; das Kausalitätsprinzip als Grundlage und Bemessungsfaktor tritt darin ebenfalls nicht in Erscheinung.

Summa summarum: Mir schiene folgende Lösung denkbar, ich gedenke Ihnen einen dahingehenden Antrag für die Kommissionssitzung zu suggerieren: Artikel 27 Absatz 1 nach Mehrheit; Artikel 27 Absatz 2 nach Mehrheit, und einen Artikel 27 Absatz 2bis nach Vorschlag von Frau Spoerry, wobei eine kleine redaktionelle Modifikation noch vorbehalten bleiben müsste.

Präsident: Sie haben vorhin beschlossen, die Abstimmungen über Artikel 27 auszusetzen. Wir kommen zu Artikel 28.

An die Kommission – A la commission

5. Abschnitt Titel*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Carobbio (zurückgezogen)

Strassenverkehrsbedingte Landschaftsschutzmassnahmen

Section 5 Titre*Proposition de la commission*

Adérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Carobbio (retirée)

Mesures de protection du paysage nécessitées par le trafic routier

*Angenommen – Adopté***Art. 28***Antrag der Kommission**Mehrheit*

... Schonung oder Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler sowie zur Wiederherstellung von Schutzwäldern.

Minderheit I

(Loretan, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

... von Schutzwäldern. Beitragsberechtigt sind auch Vorsorge- und Ersatzmassnahmen.

Minderheit II

(Stucky, Aliesch, Eggly-Genf, Giudici, Revaclier)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag Carobbio**Titel*

Grundsatz

Text

Der Bund übernimmt die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung oder Schonung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.

Antrag Oehen

Der Bund übernimmt die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung oder Schonung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.

Art. 28*Proposition de la commission**Majorité*

... pour conserver, préserver ou restaurer des paysages dignes d'être protégés, y compris les sites construits et les monuments historiques, ainsi que pour rétablir des forêts protectrices.

Minorité I

(Loretan, Bircher, Bundi, Longet, Mauch, Seiler, Vannay)

... les monuments historiques. Des contributions peuvent également être versées pour des mesures préventives ou de remplacement.

Minorité II

(Stucky, Aliesch, Eggly-Genève, Giudic, Revaclier)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Carobbio**Titre*

Principe

Texte

La Confédération assume les frais de mesures nécessitées

par le trafic routier motorisé pour conserver ou préserver les paysages dignes d'être protégés, y compris les sites construits et les monuments historiques.

Proposition Oehen

La Confédération assume les frais de mesures nécessitées par le trafic routier motorisé pour conserver ou préserver les paysages dignes d'être protégés, y compris les sites construits et les monuments historiques.

Loretan, Sprecher der Minderheit I: Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung weist den Bund an, einen Teil der Treibstoffzollerträge «... für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» zu verwenden. In Buchstabe d insbesondere: «... für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden». Artikel 28 des Gesetzesentwurfes schliesst nunmehr unter dem Abschnitt «Landschaftsschutzmassnahmen» auch Ortsbilder und Denkmäler mit ein. Für diese Ausweitung möchte ich der Verwaltung und dem Bundesrat den verbindlichsten Dank der Kreise um den Landschaftsschutz und Heimatschutz aussprechen. Aber mein Appetit ist noch nicht ganz gestillt, wie Sie noch sehen werden. In diesem Artikel 28 ist einmal mehr das Verursacherprinzip angesprochen, wobei ich durchaus einräume, dass gerade bei der Zerstörung von Denkmälern auch andere Einflüsse mitwirken, wie zum Beispiel die Schadstoffbelastung der Luft aus Ölfeuerungen, Industrie, Kehrlichtverbrennungsanlagen usw. Nach dem Verursacherprinzip sind alle Kosten zu decken, die der motorisierte Verkehr verursacht. Das heisst im Prinzip Kostendeckung zu 100 Prozent durch die Verursacher. Es ist nun eine Frage des Masses, inwieweit auch die Eigentümer der Anlagen an der Schadensbehebung zu beteiligen sind. Dieser Streit ist beim Artikel 29 auszutragen. Hier stehen grundsätzlich drei Varianten zur Verfügung. Da bin ich relativ offen, Herr Bundespräsident, wenn ich auch zur Minderheit gemäss Fahne gehöre, offen vor allem nach der Diskussion, die wir nun zum Artikel 27 angehört haben.

Es geht nun aber nicht nur um die Kosten für Landschaftsschutzmassnahmen im direkten Zusammenhang mit dem Bau von Strassen, sondern allgemein um Kosten für die Erhaltung und Wiederherstellung von Landschaften mit Einschluss von Ortsbildern und Denkmälern, soweit diese Kosten Folge des motorisierten Verkehrs sind.

Nach dem Willen des Verfassungsgesetzgebers soll ein Teil der Treibstoffzollerträge für die Wiedergutmachung der Schäden, die durch den Motorfahrzeugverkehr verursacht worden sind, verwendet werden. Es ist satzungsbekannt, dass der Bund mit der Ausrichtung von Subventionen für Kulturdenkmälererhaltung arg im Rückstand ist; er beträgt nahezu 100 Millionen Franken. In diesem Sinne hat sich auch Bundespräsident Schlumpf geäussert.

Mit dem Einfügen des Wortes «Wiederherstellung» im ersten Satz des Artikels 28 gemäss Fassung der Mehrheit geht es also um die retrospektive Anwendung des Verursacherprinzipes, was von der Verfassung durchaus abgedeckt ist. Die Kommission hat diesem Teil meines Antrages – wie sie der Fahne entnehmen können – zugestimmt.

Ein weiteres Beispiel für nötige Wiederherstellungsmassnahmen: Es gibt zahlreiche Strassenausbauten mitten durch Dörfer und Städte, bei denen die nachträgliche Redimensionierung oder Tieferlegung eine Verbesserung des Ortsbildes, aber auch der Wohnqualität brächte, was aber immer mit grossen Kosten verbunden ist. Dörfer wie Knöna, Glis bei Brig, Volketswil, um nur wenige zu nennen, wurden dem Durchgangsverkehr geopfert. Später wurden entweder Umfahrungen gebaut, oder der Transitverkehr ging durch den Ausbau des National- und Hauptstrassennetzes zurück – die aufgerissenen Dörfer blieben zurück. Hier liegt ein grosses Feld für künftige Aufgaben der Raumplanung sowie des Landschafts- und Ortsbildschutzes im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Daran sollen sich die Verursacher, also die Treibstoffzollabgaben bezahlenden Automobilisten – und das sind wir praktisch alle –

beteiligen. Soweit zum Antrag der Kommissionsmehrheit, der mir ebenfalls ein Herzensanliegen ist.

Den zweiten Teil meines ursprünglichen Antrages in der Kommission finden sie im Antrag der Minderheit I zu Artikel 28. Es geht darum, die Beitragsberechtigung aus Treibstoffzollerträgen auf Vorsorge- und Ersatzmassnahmen bei schützenswerten Landschaften, Ortsbildern und Denkmälern auszudehnen. Wurden nach bisheriger Praxis Kosten des Landschaftsschutzes – wenn sie projektbedingt waren – dem Strassenbau angelastet, so zum Beispiel die Umfahrung Faidos (N 2) oder der Rhäzünzer Rheinauen (N 13) durch Tunnels, so geht es heute aufgrund des neuen Artikels 36ter BV darum, den Landschaftsschutz auch vorbeugend in der Phase der Raumplanung zu berücksichtigen und nicht erst bei der Erarbeitung eines Strassenprojektes. Es geht weiter darum, wie bereits gezeigt, erfolgte Eingriffe oder Schäden nachträglich zu beheben oder wenigstens zu mindern, oder – in einem durch die Praxis dannzumal zu definierenden Bezugsbereich – Landschaften, Natur- oder Kulturwerte ersatzweise unter Schutz zu stellen.

Zum Minderheitsantrag I: Vorbeugende Massnahmen oder Vorsorgemassnahmen – ein Prinzip aus dem Umweltschutzgesetz – sind nötig im Zusammenhang mit der Planung und Projektierung von Strassen, zum Beispiel der Transjurane oder von Umfahrungen von Dörfern, zum Beispiel im Simmental. In solchen Fällen sollten Rationalisierungsmassnahmen des Natur- und Heimatschutzes aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden können. Dem Einwand, dadurch würden die Grenzen der erweiterten Zweckbindung überschritten, ist zu entgegnen, dass durch den Strassenbau und die damit verbundene Feinerschliessung einer Gegend viele Landschaften in einen Entwicklungssog geraten, der ihre Erhaltung oft sehr erschwert und verteuert. Der Nachfragezog, der regelmässig als Folge von Strassenbauprojekten auftritt, ergreift die Bauzone und führt zu Kulturlandverlusten für die Landwirte. Damit steigt der Druck auf Feucht- und Trockengebiete, Aussichtslogen, See- und Flussufer, die dann nur noch mit recht teurem Geld im Interesse der Natur und Landschaft freigehalten werden können. Hieran Beiträge aus Treibstoffzollgeldern zu leisten, wäre gewiss nicht abwegig. Es geht also um grosszügigen Landerwerb auch für Naturschutzzwecke, um Finanzierung von Landschaftsschutzinventaren, Ortsbildinventaren usw. mit dem Ziel, dass Eingriffe zum voraus kompensiert oder gemildert werden können.

Zu den Ersatzmassnahmen: Natürlich kann man nicht einfach eine Landschaft gegen eine andere austauschen. Ein gutes Beispiel für die Stossrichtung dieses Teils des Minderheitsantrages I gibt aber das Nordufer des Bielersees ab. Bei Twann und Wingreis wurde das Bielerseeufer durch den Bau der Nationalstrasse N5 sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Heute wird die Fortsetzung bei Ligerz zum Schutze dieser Landschaft nationaler Bedeutung in einem Tunnel erstellt. Langfristig planen hier die SBB den Doppelspurausbau ohne Tunnel. Dadurch würde der Schutz des Seeufers um Ligerz – heute gewährleistet – wieder illusorisch. Die Erstellung eines SBB-Tunnels scheitert aber an den bekannten finanziellen Schwierigkeiten. Diese würden wesentlich gemildert, wenn man aus Treibstoffzollgeldern den Bundesbahnen das ihnen gehörende Seeufertrasse zum Verkehrswert abkaufen und als Freihaltezone sichern könnte – im Sinne einer Wiederherstellung der früheren Einheit zwischen See, Fischer- und Winzerdorf und den umliegenden Rebbergen. So könnte den SBB die Tunnelvariante finanziell erleichtert werden. Dieses Vorgehen wurde vor fünf Jahren – noch unter Vermittlung von Bundesrat Ritschard – mit der SBB-Generaldirektion diskutiert und als gangbar taxiert, nur fehlen bis heute die Finanzen.

Diese Beispiele zeigen, dass sowohl der Mehrheitsantrag als auch derjenige der Minderheit I so abwegig und weltfremd nicht sind, sondern einem Grundanliegen des Verfassungsartikels, nämlich vermehrte Mittel für die Vermeidung, Linderung und Wiedergutmachung der vom motorisierten Strassenverkehr verursachten Schäden zur Verfügung zu stellen, durchaus entsprechen.

Ich bitte Sie daher um Zustimmung zum Antrag sowohl der Kommissionsmehrheit als auch der Minderheit I.

Stucky, Sprecher der Minderheit II: Die Minderheit II richtet sich gegen verschiedene Zufügungen im Text, nämlich zuerst einmal gegen das Wort «wiederherstellen». Wir sind der Auffassung, dass dieses Wort durch den Ausdruck «Erhaltung» der Ortsbilder, Denkmäler und der Landschaft abgedeckt ist.

Ferner hat die Kommissionsmehrheit den Ausdruck «Schutzwälder» zugefügt, und damit ist sie ins Abseits gelaufen. Mit Schutzwäldern hat nämlich der Artikel 28 – überhaupt der Abschnitt 5 – gar nichts zu tun. Die Frage der Schutzwälder wird in Abschnitt 6 behandelt. Das hat man verwechselt.

Dort finden Sie in Artikel 31 und 32 die Regelung über die Aufforstung. Wenn Sie nun die Schutzwälder auch noch in den Abschnitt 5 hineinnehmen und dem Landschaftsschutz zuzählen, dann wird vom Kuchen in der Grössenordnung von 20 bis 40 Millionen Franken, den es zu verteilen gibt, einfach ein kleinerer Teil für die Denkmalpflege und Ortsbilderhaltung zur Verfügung stehen, weil ein grösserer Teil für die Schutzwälder verbraucht wird. Wer dem Landschaftsschutz etwas zugute halten will, der muss nun den Mehrheitsstandpunkt ablehnen und damit mehr Mittel freimachen für die Erhaltung der Landschaft und der Ortsbilder.

Ich verstehe meinen Kollegen Loretan nicht ganz, dass er sich hier ebenfalls zur Mehrheit geschlagen hat und damit nichts tut, um die 100 Millionen, die der Bund tatsächlich schuldet, endlich freizumachen. Es wird ein eigentliches Eigenziel geschossen.

Völlige Verwirrung schafft nun aber auch noch der Zusatz über die Vorsorge und über Ersatzmassnahmen, den die Minderheit am Schluss angehängt hat. In der Kommission hat man diesen Zusatz auf die Schutzwälder bezogen. In der Forstgesetzgebung ist genau geregelt, was man unter Aufforstung, unter Neuaufforstung, unter Wiederaufforstung usw. zu verstehen hat. Hier ist nicht einmal eine Kongruenz der Ausdrücke gegeben. Einerseits spricht man von Vorsorge- und Ersatzmassnahmen, andererseits spricht die Forstgesetzgebung in genau abgegrenzten Fachausdrücken. Man sollte die Begriffe nicht überlagern. Weiter sollte man die Forstgesetzgebung grundsätzlich für den ganzen Forstbereich anwendbar erklären – auch im vorliegenden Gesetz. Man sollte ebenfalls den ganzen Landschaftsschutz und die Ortsbilderhaltung nach der dem Artikel 29 entsprechenden Gesetzgebung regeln. Sonst erhalten wir eine heillose Verwirrung.

Allerdings hat neuerdings Herr Loretan die Ausdrücke «Vorsorge» und «Ersatzmassnahmen» auf den Landschaftsschutz bezogen. Aber dann begreife ich nicht mehr ganz, was das eigentlich gehen soll. Man kann doch eine Landschaft nicht durch eine andere ersetzen. Das geht doch gar nicht! Was hingegen unter Vorsorge gemeint ist, hat der Bundesrat schon mit dem Ausdruck «Schonung und Erhaltung» erreichen wollen. Wenn Sie nämlich die Botschaft lesen, steht dort ausdrücklich: «... Umfahrungsstrassen oder allenfalls an Untertunnelungen, wenn damit bedeutende erhaltenswürdige Landschaften, wichtige Ortsbilder oder Baudenkmäler vor dem Verkehr oder vor seinen schädlichen Auswirkungen geschützt werden können.»

Darum komme ich zum Schluss: Wer etwas tun will für die Ortsbilder, wer etwas tun will für den Landschaftsschutz, kann feststellen, dass hier die bundesrätliche Lösung ausgewogen ist. Für einmal ist der Bundesrat tatsächlich gescheitert als die Kommission.

Ich bitte deshalb, ihm zuzustimmen.

Präsident: Herr Carobbio zieht seinen Antrag zugunsten des Antrages Oehen zurück.

Herr Oehen hat das Wort zur Begründung seines Antrages.

Oehen: Im Bemühen, die Vorlage zu verbessern, sind offenbar verschiedenen Mitgliedern unserer Kommission die

Pferde durchgebrannt. Wenn man sprachlich sorgfältig überlegt, wenn man sich fragt: Was heisst eigentlich das, was im Grundsatzartikel 28 formuliert ist, so muss man – da bin ich mit den Ausführungen, die soeben Herr Kollega Stucky vorgetragen hat, vollständig einig – feststellen, dass die Formulierung des Bundesrates umfassend und zielgerichtet ist. Sie ist, kurz gesagt, besser als alles das, was hier zusätzlich in die Diskussion eingebracht wurde. Ich brauche den Ausführungen von Herrn Stucky in dieser Hinsicht überhaupt nichts beizufügen.

Wo wir uns trennen – und deshalb muss ich beim Artikel 28 sprechen –, das ist bei Artikel 29. Alle solche Massnahmen, soweit sie Ortsbilder insbesondere betreffen, werden nach Artikel 29 erst zum Tragen kommen und Subventionen auslösen, wenn der Besitzer der fraglichen Liegenschaften überhaupt von sich aus willens ist, etwas zu tun. Nach der im Artikel 29 formulierten gesetzlichen Grundlage löst nämlich der Artikel 28 noch keineswegs eine Handlung insbesondere in bezug auf Ortsbilder aus, sondern der Besitzer der Liegenschaft muss sich von sich aus entschliessen und ein entsprechendes Begehren an den Kanton und an den Bund stellen, denn auch der Kanton muss nach der angerufenen, hier formulierten Gesetzgebung zuerst seine Beitragspflicht wahrnehmen und bereit sein, das Vorhaben mit zu unterstützen.

Mit anderen Worten: Im Artikel 28 wird etwas verlangt, das, wenn man es als absolute Forderung an den Besitzer einer Liegenschaft versteht, einer teilweisen Enteignung in dem Sinne gleichkommt, dass ihm durch die Folgen des Strassenverkehrs Leistungen abverlangt werden, für die er keine Verantwortung trägt; er ist vielmehr das Opfer des Strassenverkehrs. Es bleibt keine andere Lösung, wenn wir unsere Grundgedanken zum Tragen bringen wollen, als dass mit dem Grundsatz im Gesetz auch die Kostentragung fixiert wird. Deshalb die von mir beantragte Abänderung, die nur zwei Worte betrifft: «Der Bund leistet Beiträge», heisst es jetzt gemäss Bundesrat und Minderheit II, und gemäss meinem Antrag heisst es: «Der Bund trägt die Kosten.» Dafür fällt dann Artikel 29 dahin.

Vielleicht noch etwas Konkretes: In der heute formulierten Situation erhält der private Eigentümer höchstens 36 Prozent der Kosten. Wenn Sie sich Rechenschaft geben, welche kostspielige Folgen oftmals Strassenführungen für Private haben, können Sie sich die Problematik leicht vorstellen, die mit der Formulierung, wie sie vorgesehen ist, entstehen wird.

Wenn wir keine blinden Übungen veranstalten wollen, müssen wir die 100 Millionen, die unter diesem Titel freigemacht werden, auch wirklich diesen Aufgaben zuführen.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Oehler, Berichterstatter: Gestatten Sie, dass wir uns vorerst auf Artikel 28 beschränken, weil die beiden anderen Anträge zu Artikel 29 nicht nur von Herrn Oehen, sondern nachher noch von den anderen Antragstellern begründet werden müssen.

Der Antrag von Herrn Oehen hat an und für sich etwas Bestechendes an sich. Nur muss man sagen: Eine derartige Lösung können wir uns nicht leisten, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, weil wir auf diesem Wege in einem Gesetz den Bund verpflichten würden, künftighin alle Kosten auf diesem Gebiet zu übernehmen, falls sie durch den motorisierten Strassenverkehr bedingt sind.

Das geht bis zu Häuser- und anderen Renovationen im ganzen Lande. Im Prinzip könnte sich jeder Hauseigentümer mit einer schadhafte oder schmutzigen Liegenschaft auf Artikel 28 abstützen und vom Bund Beiträge verlangen. Wir dürfen nicht vergessen, dass letztlich aber nicht mehr Geld zur Verfügung steht. Wir können noch zehn andere Kategorien einfügen, am Schluss haben wir nicht mehr Geld zur Verfügung als die rund 2 Milliarden pro Jahr, über welche wir schon seit Montag sprechen. Aus diesem Grund ist der Antrag von Herrn Oehen nicht durchführbar, er ist nicht realistisch, sondern entspringt einem Wunschenken. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Die Mehrheit hat absichtlich im Artikel 28 den Begriff der Wiederherstellung eingefügt, weil die Mehrheit der Meinung ist, dass sich Erhaltung und Wiederherstellung qualitativ unterscheiden. Erhaltung will das Bestehende erhalten, Wiederherstellung bedeutet, dass man eine noch grössere Beitragsleistung erhalten kann. Wir denken dabei vor allem an Denkmäler, an bestimmte Strassenzüge in bestimmten Städten, an schützenswerte Objekte, einfach an das, was in der zweiten Hälfte des Artikels 28 dargelegt ist. Aus diesem Grunde glaubt die Mehrheit – und sie schlägt Ihnen dies auch vor – dass wir mit dem Begriff der «Wiederherstellung» weitergehen und günstiger fahren als mit dem Begriff der «Erhaltung».

Die Minderheit I fügt einen Satz bei; Herr Loretan hat ein schönes Beispiel angeführt: Der Bund soll den SBB im Raum Bielersee Land abkaufen und es als Freihaltezone der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Das ist just ein Beispiel, dass es letztlich ein Fass ohne Boden ist, wenn wir den Bund unter dem Titel der Treibstoffzollbeiträge als Landschaftspfleger anstellen.

Wenn Herr Stucky gemäss Antrag Minderheit II den Begriff der Schutzwälder herausstreichen möchte, weil das andersorts geregelt ist, dann besteht dafür eine gewisse Begründung. Aber «Schutzwälder», «Waldsterben» sind Reizworte. Sie sind aus politischen Gründen in Artikel 28 aufgenommen worden. Man hätte sie im Prinzip – Herr Bundespräsident Schlumpf hat uns das heute morgen dargelegt – überall herausstreichen können, da sie durch Artikel 26 abgedeckt werden.

Ich bitte Sie, den Antrag der Mehrheit zu unterstützen.

M. Giudici, rapporteur: La version de la majorité de la commission présente deux différences par rapport au texte du Conseil fédéral.

Tout d'abord, les contributions ne doivent pas seulement permettre de conserver et préserver les sites et monuments historiques, mais aussi de les restaurer. Cette extension vise également le subventionnement des interventions ayant pour but de rétablir une situation compromise par les nuisances du trafic routier; le rétablissement des forêts protectrices est d'ailleurs expressément indiqué comme cas devant bénéficier de ces allocations.

Quant à la minorité II, elle accepte le texte présenté par le Conseil fédéral. A son point de vue, les mesures de rétablissement des forêts protectrices sont déjà comprises à l'article 26, 2^e alinéa, dans les mesures générales de protection de l'environnement. Pour elle, il n'est pas nécessaire de les préciser à l'article 28, même si ce problème est actuellement très important. De plus, la minorité II rejette, parce que trop large et imprécis dans son application, le terme «restaurer». Conserver et préserver sont des interventions faciles à définir, déjà largement pratiquées en matière de construction des routes. Chacun de nous en connaît des exemples. Pour la minorité, restaurer pourrait signifier allouer une contribution continue de la Confédération en faveur de certains monuments appartenant aux communes, lorsqu'ils sont endommagés par les conséquences du trafic. Cela serait par exemple le cas du «Münster» de Berne qui pourrait continuellement être subventionné par la Confédération.

Enfin M. Loretan, au nom de la minorité I, propose aussi des contributions pour des mesures de remplacement. Cette suggestion a déjà été formulée au sein de la commission, elle a été rejetée par 8 voix contre 7. Il est en effet exclu qu'un paysage digne de protection, qui doit être sacrifié pour la construction d'une route, puisse être remplacé par un autre paysage. A notre avis, il s'agit là de pure théorie. Un paysage, comme un monument, constitue quelque chose d'unique qui ne peut pas être substitué.

Nous sommes encore en présence d'une proposition présentée par M. Oehen. Celui-ci nous dit vouloir changer seulement deux mots, mais ce sont deux mots très importants. En effet, il veut modifier l'expression: «d'une contribution par la Confédération» par celle-ci: «la Confédération assume intégralement les frais des mesures nécessitées dans ce cas par le trafic routier». Or, c'est aller vraiment trop

loin et s'écarter du principe de la causalité que l'on invoque à tout instant. La Confédération n'est pas à l'origine de toutes les nuisances provoquées par le trafic routier aux paysages et aux monuments. Les routes cantonales et communales appartiennent, pour les trois quarts, au réseau national. La proposition de M. Oehen aurait donc également des conséquences financières imprévisibles. Je vous engage par conséquent à la rejeter.

Pour le reste, votre commission vous invite à voter la proposition de la majorité en refusant les textes présentés par les minorités I et II. Personnellement, je me prononcerai en faveur de la version du Conseil fédéral.

Bundespräsident Schlumpf: Wollen Sie beachten: Hier haben wir bewusst nicht nach Strassenkategorien unterschieden. Nach dem Antrag des Bundesrates sind da Beiträge zu leisten an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen, bei allen Strassen, also auch bei den Verbindungsstrassen, ja sogar bei Privatstrassen. Aber die Anzahl der Objekte, auf die eine solche Bundesmitwirkung ausgedehnt werden soll, zwingt zu einer Beschränkung in den einzelnen Massnahmen, welche mitfinanziert werden sollen. Man kann nicht einfach alles miteinander beziehen. Der Bundesrat bleibt bei seinem Antrag und unterstützt in diesem Sinne den Antrag der Kommissionsminderheit II.

Im Antrag der Kommissionsmehrheit wird die Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften genannt. Ich kann mir nicht vorstellen, wie schützenswerte Landschaften, wenn sie strassenbedingt beeinträchtigt werden, wiederhergestellt werden können. Wenn dort eine Strasse einmal durchführt, liegt unter Umständen eine Beeinträchtigung der landschaftlichen Integrität vor. Beitragsleistungen an die Wiederherstellung dieser Landschaft, abgesehen von den Schonungs- und Erhaltungsmassnahmen, die der Bundesrat ja will, sind gar nicht denkbar.

Die Minderheit I will zusätzlich noch Vorsorge- und Ersatzmassnahmen einbeziehen. Das ist wohl zu überlegen. Es wurde auch in bezug auf die finanziellen Auswirkungen von Herrn Stucky darauf hingewiesen. Wir haben da gar nicht mitzureden. Vorsorge- und Ersatzmassnahmen werden oft allein von den betreffenden Gemeinwesen beschlossen. Wir könnten bloss jeder der 3000 Gemeinden und den 26 Kantonen Kuverts zuschicken, adressiert an das ASF, damit sie dann nur noch die Rechnungen hineinlegen können. Das ist allerdings schon nicht jene Art der Aufgabenteilung, welche der Bundesrat sich vorstellt. Diesem Zusatz der Minderheit I können wir unter keinen Umständen zustimmen.

Nun möchte ich noch ergänzen, was Herr Stucky über die Mittelverwendung sagte. Es geht nicht darum, dass wir durch solche Bestimmungen mehr Geld in die Kasse bekommen, sonst könnte man sich noch allerhand an möglichen Verwendungen einfallen lassen. Es geht darum, dass die verfügbaren Mittel sinnvoll verwendet werden. Wir haben jetzt bei der Denkmalpflege einen Überhang von etwa 100 Millionen Franken. Das sind Schulden des Bundes aus Zusicherungen. Nun ist unsere Strategie die, dass man aus ordentlichen Mitteln diesen Überhang raschmöglichst abbaut.

Die weiteren Aufwendungen für die Denkmalpflege – soweit sie durch das Verschulden des motorisierten Strassenverkehrs notwendig werden – sollen jetzt vor allem aus diesen Treibstoffzollgeldern finanziert werden. Wenn das einmal ausgeglichen ist, wird eine Erhöhung der Beitragssätze vermutlich in Frage kommen. Aber, Nationalrat Oehen, natürlich nicht so weit, wie Sie das beantragen. Nach Ihrem Antrag wären alle Kosten solcher Erhaltungs- und Schonungsmassnahmen vom Bund zu tragen, sofern der motorisierte Strassenverkehr diese Gefährdung oder Schädigung verursacht. Das ist nicht gangbar, da bei dieser Formulierung sogar Privatstrassen miteinbezogen werden, abgesehen von kommunalen und Verbindungsstrassen.

Ich muss Sie also bitten, die Anträge von Herrn Oehen, der Mehrheit und der Minderheit I abzulehnen und dem Antrag der Minderheit II und damit des Bundesrates zu folgen. Zum

Artikel 29 (Streichung) werden wir uns nach Vorschlag der Referenten nachher äussern.

Präsident: Wir bereinigen den Artikel 28. In einer ersten Abstimmung entscheiden wir grundsätzlich über die Frage, ob der Bund Beiträge leisten oder die Kosten tragen soll. Wir stellen den Antrag Oehen der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat gegenüber.

In einer zweiten und dritten Abstimmung entscheiden wir grundsätzlich über die Verwendung der Beiträge.

Abstimmung – Vote

Beteiligung des Bundes – Participation de la Confédération

Für den Antrag der Kommission	113 Stimmen
Für den Antrag Oehen	9 Stimmen

Verwendung der Beiträge – Utilisation des contributions

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I	57 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	74 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	72 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	45 Stimmen

M. Bonnard: Vous venez d'accepter, en ce qui concerne l'article 28, la version de la majorité. Cette dernière fait à nouveau mention des frais occasionnés par le rétablissement des forêts protectrices. Or, vous avez déjà abordé ce problème ainsi que celui des forêts en général à l'article 27, alinéa 2^{bis}, de même qu'à l'article 26.

Etant donné que vous avez renvoyé à la commission les articles 26, 27 et 27^{bis}, il y aurait lieu, à mon avis, d'en faire de même pour l'article 28. On ne peut pas traiter du problème des forêts dans trois dispositions différentes. Il faudrait le faire uniquement à l'article 26. Par conséquent, je suggère que la commission reprenne l'examen de tous ces articles.

Präsident: Der Präsident der Kommission ist einverstanden, auch diesen Artikel 28 an die Kommission zurückzunehmen zur weiteren Überprüfung.

An die Kommission – A la commission

Art. 29

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

... der Denkmalpflege. In schwer finanzierbaren Fällen kann der Bundesrat über die Höchstansätze der entsprechenden Subventionsgesetzgebung hinausgehen.

Abs. 1bis

Bei der Wiederherstellung von Schutzwäldern bemessen sich die Beiträge nach Massgabe der Verursachung im Rahmen der Bundesgesetzgebung betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei.

Minderheit

(Jaeger, Bircher, Darbellay, Hubacher, Longet, Loretan, Mauch, Seiler, Vannay)

Abs. 1

Die Beiträge bemessen sich nach dem Verursacherprinzip.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Anträge Stucky

Abs. 1

Hauptantrag

Nach Entwurf des Bundesrates

Eventualantrag

(falls der Mehrheitsantrag angenommen wird)

... In schwer finanzierbaren Fällen kann der Bundesrat um 10 Prozent über die Höchstsätze der entsprechenden Subventionsgesetzgebung hinausgehen.

Antrag Oehen/Carobbio

Streichen

Art. 29*Proposition de la commission**Majorité**Al. 1*

... sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques. Le Conseil fédéral peut, dans des cas de rigueur, aller au-delà des taux maximum fixés par la législation correspondante en matière de subvention.

Al. 1^{bis}

Lors du rétablissement de forêts, les contributions sont calculées dans le cadre de la législation sur la police des forêts en fonction de la causalité.

Minorité

(Jaeger, Bircher, Darbellay, Hubacher, Longet, Loretan, Mauch, Seiler, Vannay)

Al. 1

Les contributions sont calculées selon le principe de causalité.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Propositions Stucky**Al. 1**Proposition principale*

Selon projet du Conseil fédéral

Proposition subsidiaire

(au cas où la proposition de la majorité serait adoptée)

Al. 1

... Le Conseil fédéral peut, dans les cas de rigueur, dépasser jusqu'à concurrence de 10 pour cent les taux maximaux fixés par la législation correspondante en matière de subventions.

Proposition Oehen/Carobbio

Biffer

Abs. 1 – Al. 1

Jaeger, Sprecher der Minderheit: An sich hätte man auch diesen Artikel noch in dieses Gesamtpaket einbeziehen können, aber man kann ihn geradesogut auch jetzt behandeln. Es geht eigentlich hier bei unserem Minderheitsantrag darum, das Verursacherprinzip auch im Zusammenhang mit Landschaftsschutz- und Denkmalschutzmassnahmen zum Tragen zu bringen. Sie wissen ja, dass es gerade bei Gebäuden heute zum Teil abgasverursachte schwere Schäden gibt, die ebenfalls, will man das Verursacherprinzip anwenden, aus diesen Treibstoffzolleinnahmen finanziert werden müssten. Wir wollen deshalb den allgemeinen Grundsatz hier verankern, dass die Beiträge sich nicht nur nach dem Natur- und Heimatschutzgesetz bemessen sollen, sondern ganz generell nach dem Verursacherprinzip zu regeln seien. In diesem Sinne bitte ich Sie um Zustimmung zum Antrag der Minderheit. Er ist in der Kommission nur ganz knapp abgelehnt worden. Sie sehen das auch aus den Unterschriften unter dieser Minderheit. Ich bitte um Zustimmung.

Stucky: Wir täten eigentlich besser daran, nach dem Artikel 28 auch Artikel 29 an die Kommission zurückzugeben. Im Grunde genommen ist Artikel 29 nur noch eine Folge dessen, was man in Artikel 28 beschliesst und hängt – Herr Bonnard wies darauf hin – tatsächlich mit den Artikeln 26 und 27 zusammen.

Immerhin möchte ich noch zwei, drei Gedanken äussern: Herr Jaeger schlägt für die Minderheit einfach Beiträge nach Verursacherprinzip vor. Das sagt aber nicht aus, wieviel das dann sein wird. Wer mit dem Bund zu tun hat und Ansprüche beim Bund stellt, der weiss genau, dass er zum Verhandeln mit dem Bund darauf angewiesen ist, dass er sich ganz genau auf die Rechtsgrundlage und den dort angegebenen Beitragssatz beziehen kann, damit er überhaupt je etwas ausbezahlt bekommt. Nach dem Verursacherprinzip allein ist noch zu wenig konkret dargelegt, wie hoch der Anspruch nun ist. Es kann sogar weniger sein als die Sätze, die in den entsprechenden Spezialgesetzen genannt werden, zum Beispiel im Gesetz über den Landschaftsschutz oder im Gesetz über die Oberaufsicht des Bundes über die Forstpolizei. Ich habe mir diese Sätze herausgeschrieben, die gelten im Forstbereich; da ist zum Beispiel für Aufforstungen bis zu 60 Prozent Kostenanteil, für Neuaufforstungen bis zu 40 Prozent usw. genau aufgelistet.

Wenn Sie nun den Fall nehmen, wo ein Schutzwald primär eine Eisenbahnlinie schützt und vielleicht nur sekundär eine Gemeindefrasse und dann das Verursacherprinzip anwenden, erhalten Sie nach dem Vorschlag der Minderheit nicht die 60 Prozent, sondern möglicherweise eben sehr viel weniger, als Sie gemäss Forstgesetz bei einer Aufforstung erhalten würden. Das Verursacherprinzip kann sich nämlich auch zum Nachteil des Waldeigentümers auswirken. Das ist der zweite Grund, weshalb wir nicht einfach nur das Verursacherprinzip anwenden können.

Dann muss ich noch meinen Eventualantrag begründen. Wir haben bei der Mehrheit einfach die lapidare Wendung «nach Massgabe der Verursachung im Rahmen der Bundesgesetzgebung». Allenfalls können die Höchstsätze gemäss Spezialgesetzgebung überschritten werden. Was heisst das? Wir haben in den Subventionsgesetzen überall klare Regelungen. Wenn man diese oberen Grenzen überschreiten will, sagt man auch, um wieviel. Dieses Prinzip sollten wir nicht durchbrechen. Deshalb beantrage ich einen Zusatzrahmen von 10 Prozent.

Ich möchte Ihnen also zusammenfassend sagen: Eigentlich sollten wir die ganze Frage an die Kommission zurückweisen. Wenn Sie das nicht tun wollen, sollten wir dem Bundesrat zustimmen. Nach der Vorabstimmung zum Artikel 28 muss ich allerdings sagen, dass hier natürlich auch der Hinweis auf die Forstgesetzgebung hineingehört.

Präsident: Der Antrag Oehen ist mit dem Entscheid bei Artikel 28 hinfällig geworden.

Oehler, Berichterstatter: Ich glaube, dass wir hier bei Artikel 29 entscheiden können.

Der Antrag von Herrn Jaeger, wonach wir auf das Verursacherprinzip abstellen sollten, ist nicht haltbar. Er steht im Gegensatz zur Bundesgesetzgebung über den Natur- und Heimatschutz und die Förderung der Denkmalpflege. Aus diesem Grunde will die Kommissionsmehrheit an der Fassung des Bundesrates festhalten.

Herr Stucky stellt nun einen Eventualantrag bezüglich der Begrenzung auf 10 Prozent. Wir haben in der Kommission nicht darüber gesprochen, aber es entspricht unseren Vorstellungen, dass man Beiträge irgendwie nach oben begrenzt. Aus diesem Grunde stimme ich persönlich diesem Eventualantrag von Herrn Stucky zu.

Ich bitte Sie, dem Artikel 29 in der Fassung der Mehrheit und ergänzt durch den Antrag Stucky zuzustimmen.

M. Giudici: Votre commission vous propose de compléter le texte du Conseil fédéral à l'article réglant le calcul des contributions. Celles-ci restent en principe établies selon les taux des lois spéciales, la loi sur la protection de la nature et

du paysage et l'arrêté sur l'encouragement de la conservation des monuments historiques. Comme ces taux sont très modestes – de 40 à 50 pour cent – nous vous proposons une clause de rigueur permettant au Conseil fédéral d'aller au-delà de ces limites dans des cas particuliers.

La proposition de la minorité de M. Jaeger vise au contraire à calculer les subventions selon le principe de la causalité. Cette proposition a été rejetée par votre commission par 12 voix contre 4. Il est douteux, Monsieur Jaeger, que l'application de ce principe puisse être plus favorable à la protection du paysage, des monuments et des forêts, comme le pense la minorité. Il s'agit en effet d'octroyer ici des contributions de la Confédération. Si le principe de la causalité est strictement appliqué, une contribution de la Confédération ne peut être envisagée que par rapport au trafic routier pour lequel la Confédération engage sa responsabilité, donc sa compétence. Ce serait le cas pour les routes nationales et principales, mais il serait exclu d'envisager une contribution fédérale pour les mesures nécessitées par le trafic routier du reste du réseau. La proposition de M. Jaeger est donc bien plus restrictive que ne le souhaite la minorité. Je vous invite, par conséquent, à la rejeter et à accepter la version de la majorité.

M. Stucky propose une correction à cette version, à savoir fixer dans la loi une limite de 10 pour cent à l'appréciation du Conseil fédéral.

Il s'agit là d'une question dont la commission n'a pas discuté, je vous laisse donc le soin de trancher.

Bundespräsident **Schlumpf**: Ich darf auch hier in Erinnerung rufen: Es geht um alle Strassen, nicht nur um National- und Hauptstrassen. Es geht auch um städtische Strassen, und es geht um alle Schäden an Objekten, die als Folge des motorisierten Verkehrs auftreten können. Wenn Sie nun einfach sagen, die Beiträge seien nach dem Verursacherprinzip zu bemessen, dann bedeutet das – wie Herr Stucky zu Recht sagte – eine grenzenlose Öffnung. Das heisst dann einfach, dass der Bund in jedem Fall zu zahlen hat, auch dann zum Beispiel, wenn unsinniger Strassenverkehr geduldet oder durch entsprechenden Strassenbau sogar provoziert wird. Das ist doch keine Lösung. Das muss dazu führen, dass Begehrlichkeiten entstehen und auch ein gewisser Abbau an Eigenverantwortlichkeit.

Es kommt hinzu – die Herren Referenten haben es gesagt –: Wir heben damit die Natur- und Heimatschutzgesetzgebung aus den Angeln. Die Beitragsleistungen würden bei den durch motorisierten Verkehr verursachten Denkmalschäden nach ganz anderen Regeln erfolgen, als bei allen anderen Schäden. Es ist doch nicht möglich, hier in diesem Erlass eine derartige *lex specialis* zu erlassen.

Den Eventualantrag von Nationalrat Stucky unterstütze ich. Es ist tatsächlich gut, wenn man sagt, wie weit die Höchstansätze überschritten werden können. Die Gründe dafür hat Herr Stucky dargelegt.

Noch eine Bemerkung zu Absatz 1bis. Ich glaube, hier müsste man auch, wie vorher bei Artikel 28 letzter Satz, die Rückkoppelung zu Artikel 27 Absatz 2bis machen. Dieser Absatz ist noch nicht beschlossen, aber jetzt in Diskussion. Wenn nämlich dort etwa im Sinne des Antrages Spoerry/Bäumlin beschlossen wird, man müsse nach dem Verursacherprinzip Waldschäden decken, hat natürlich diese Bestimmung hier keinen Sinn mehr. Die Frage ist dann gelöst durch die allgemeine Bestimmung im Artikel 27. Diesen Entscheid müsste man also vorbehalten.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Stucky	78 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	22 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Stucky	48 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	53 Stimmen

Oehler, Berichterstatter: Ich möchte am Abstimmungsergebnis nicht rütteln. Das ist so ausgezählt worden. Aber ich habe den Verdacht, dass die meisten von Ihnen – Entschuldigung! – nicht wussten, wofür Sie in der ersten Abstimmung votierten. Viele glaubten, es gehe nur um die Begrenzung auf 10 Prozent. Es ging aber um einen Hauptantrag Stucky. (*Unruhe*)

Schärli: Es ist offensichtlich ein Irrtum passiert. Die gemeldeten Stimmzahlen bei Artikel 29 sind nicht in Ordnung. Ich stelle den Antrag, die Abstimmung zu wiederholen oder die korrigierten Resultate mitzuteilen.

Präsident: Wie man mir soeben mitgeteilt hat, ist ein offensichtlicher Übermittlungsfehler erfolgt. Das richtige Resultat der letzten Abstimmung lautet: 68 Stimmen zugunsten des Antrages Stucky/Bundesrat und 53 Stimmen zugunsten der Minderheit.

Hubacher: In diesem Falle – das ist ja nun wirklich zu unsicher – beantrage ich, nochmals abzustimmen.

Oehler, Berichterstatter: Ich habe kurz nach der Abstimmung gesagt, dass da etwas nicht stimmt. Sie haben es jetzt gesehen. Ich möchte Ihnen deshalb nochmals darlegen, worum es geht, damit Sie wissen, worüber Sie überhaupt abstimmen. (*Heiterkeit*)

Es geht um den Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Jaeger. «Die Beiträge bemessen sich nach dem Verursacherprinzip.» Fertig. Dann geht es um den Antrag der Mehrheit, der sich an den Antrag des Bundesrates anschliesst, diesen aber verdeutlicht. Zum Antrag der Mehrheit hat Herr Stucky einen Eventualantrag gestellt, man solle die Höchstsätze der Subventionsgesetzgebung höchstens um 10 Prozent überschreiten. Nachdem gegen den Eventualantrag Stucky nichts eingewendet wird, können wir nun Mehrheit und Minderheit einander gegenüberstellen.

Präsident: Die Mehrheit ist einverstanden damit, dass der Eventualantrag Stucky in ihren Antrag einbezogen wird.

Bircher: In diesem Falle beantrage ich Ihnen, über den Antrag Stucky, der gegenüber dem Bundesrat einen Rückschritt bedeutet, abzustimmen.

Stucky: Artikel 29 hängt innerlich mit Artikel 28, den wir zurückgestellt haben, zusammen. Ich bitte Sie deshalb, Artikel 29 an die Kommission zurückzuweisen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	66 Stimmen
Für den Hauptantrag Stucky/Bundesrat	77 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Hauptantrag Stucky/Bundesrat	89 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	60 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident: Ich beantrage Ihnen, hier die Behandlung dieses Geschäfts zu unterbrechen. – Sie haben ein neues chronologisches Programm für die nächste Woche erhalten. Die Fraktionspräsidentenkonferenz schlägt Ihnen vor, am Mon-

tag eine zusätzliche Nachtsitzung durchzuführen. Wenn wir die wichtigen Geschäfte der nächsten Woche bereinigen wollen, ist das unausweichlich. Wir müssen das auch mit Rücksicht auf den Ständerat tun, der noch die Differenzbereinigung durchzuführen hat.

Ich muss Ihnen allerdings mitteilen, dass unsere Planung ständig überholt wird. Zu den Treibstoffzöllen liegen nach einer vorläufigen Schätzung noch etwa 13 Anträge vor. Wenn man rechnet, dass jeder Antrag 20 Minuten beansprucht, würde das allein noch über drei Stunden erfordern. Wir beantragen Ihnen daher für den Montag folgende Tagesordnung: Zunächst Fragestunde, dann Rüstungsprogramm, mit Nachtsitzung um 20 Uhr.

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

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Hubacher: Ich stelle den Ordnungsantrag, das Geschäft «Treibstoffzoll» zuerst abzuschliessen.

Präsident: Ich habe Ihnen bereits heute morgen angekündigt, dass wir, wenn wir heute im wesentlichen nicht fertig werden, das Rüstungsprogramm behandeln müssen, weil sonst dort die Differenzbereinigung mit dem Ständerat nicht mehr möglich sein wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag	
der Fraktionspräsidentenkonferenz	95 Stimmen
Für den Antrag Hubacher	58 Stimmen

Schluss der Sitzung um 11.00 Uhr

La séance est levée à 11 h 00

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1665-1682
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 945

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.