

Fünfte Sitzung – Cinquième séance**Mittwoch, 6. Februar 1985, Nachmittag****Mercredi 6 février 1985, après-midi**

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Koller Arnold

84.088

Waldsterben. Bericht und Massnahmen**Dépérissement des forêts.****Rapport et mesures***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 84 hiervoor – Voir page 84 ci-devant

1. Massnahmen im Wald – Mesures dans la forêt*Fortsetzung – Suite*

Tschuppert: Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Haupttherapie zur Bekämpfung der Waldschäden in der Verringerung der allgemeinen Luftverschmutzung liegen muss, sollte ebenfalls alles unternommen werden, um die Widerstandskraft des Waldes zu erhöhen. Die Reduzierung der Luftverschmutzung allein kann das Problem der Waldschäden nicht lösen, um so weniger, als heute festgestellt werden kann, dass mit Sicherheit die Luftverschmutzung nicht die einzige Ursache ist.

Den Waldbesitzern muss auch die Möglichkeit gegeben werden, die ihnen vom Forstpolizeigesetz auferlegten Pflichten in Bezug auf Erhaltung, optimale Pflege und Nutzung des Waldes zu erfüllen. Das über 80 Jahre alte und den heutigen Verhältnissen nicht mehr genügende eidgenössische Forstpolizeigesetz muss deshalb revidiert und den veränderten Bedingungen angepasst werden. Obwohl der Entwurf leider noch nicht vorliegt, hat die Revision des Forstpolizeigesetzes bereits eine bewegte Geschichte hinter sich, die bis auf das Jahr 1968 zurückgeht. Noch vor rund zwei Jahren erklärte der Bundesrat, dass dieses Gesetz in der laufenden Legislaturperiode 1983/87 in die erste Priorität eingestuft werden soll. Nun wurde die Revision in das zweite Paket der Aufgabenverteilung eingebettet, was bedeutet, dass der Bundesrat die Vorlage zwar gegen Ende der Legislaturperiode verabschieden wird, dass aber die Beratung durch das Parlament erst in der nächsten Legislatur aufgenommen werden kann.

Dieser Zeitplan ist mir zu langsam und auch von den kantonalen Forstdirektoren und den Obmännern der Kantonsoberrichter kritisiert worden. Die Revision des Forstpolizeigesetzes ist deshalb unverzüglich aus dem zweiten Paket der Aufgabenverteilung herauszulösen und zielbewusst separat voranzutreiben. Eine gleichlautende Motion habe ich bereits in der Herbstsession eingereicht, denn es ist fast mit Sicherheit anzunehmen, dass sich die Aufgabenverteilung noch über Jahre hinaus verzögert. Der Gesundheitszustand der Wälder erfordert aber ein rasches Vorgehen. Gleicher Meinung ist auch das Bundesamt für Forstwesen, wenn es sagt: «Die Förderungsmassnahmen zugunsten des Waldes gemäss heutigem Forstgesetz sind schon seit Jahrzehnten nicht mehr genügend.»

Ein zeitliches Vorziehen der Revisionsarbeiten ist auch deshalb dringlich, weil eine Reihe von Kantonen vor der Revision ihrer Forstpolizeigesetze stehen und verständlicherweise wissen möchten, was von Bundesseite auf sie zukommt. Das von der Kommission Rippstein im Februar

1979 vorgeschlagene Revisionskonzept strebt in erster Linie eine Stärkung der Waldwirtschaft an, wobei mit Ausnahme des Falles grösserer Waldkatastrophen keine dirigistischen Massnahmen vorgesehen sind. Zum einen geht es um die Sicherstellung einer minimalen Bewirtschaftung gefährdeter Wälder, die zum Teil von der Überalterung bedroht sind. Auch soll die Zuständigkeit der Kantone bei der Bewirtschaftung und der räumlichen Erhaltung der Wälder stärker betont werden.

Ein weiteres Anliegen hat mit dem Gesundheitszustand unserer Wälder zu tun. Zentrales Anliegen sind periodisch wiederkehrende Erhebungen über den Waldzustand, damit der Einsatz öffentlicher Mittel dort konzentriert werden kann, wo tatsächlich Gefährdungen bestehen und wo der Wald besonders wichtige Funktionen zu erfüllen hat. Mit der Teilrevision werden schliesslich einige Massnahmen vorgeschlagen, die den Waldbesitzer von übermässigen Belastungen befreien und ihm bei der Bewältigung allfälliger Waldkatastrophen helfen sollen.

Ich möchte Sie daher eindringlich bitten, die Kommissionsmotion Waldwirtschaft als Motion und nicht nur als Postulat zu überweisen, denn Postulat heisst für mich ganz einfach Schublade!

Mme Deneys, porte-parole de la minorité: Je représente ici la minorité de la commission qui combat la motion intitulée «Mesures d'urgence en vue de la protection des forêts», motion reprenant pour l'essentiel l'initiative parlementaire Bühler, Nef et Nussbaumer et qui avait été acceptée de justesse par 7 voix contre 7 en commission.

Je suis convaincue avec les autres signataires de la minorité de la gravité de la situation des forêts. Je suis également convaincue qu'il faut maintenant, sans tarder, agir sur deux plans: d'une part dans la forêt elle-même. Nous devons, puisqu'un arbre a besoin de 30 à 50 ans pour grandir normalement, prendre toutes les mesures nécessaires en faveur de la régénération et de la reconstitution des forêts, y compris par des mesures d'aide à l'économie forestière, alors même que les problèmes qu'elle connaît ne sont que partiellement liés au dépérissement des forêts. C'est pourquoi nous appuyons sans réserve la motion 13 de la commission qui traite du soutien à l'économie forestière, bien que ceux qui le réclament aussi fort ne soient pas au-dessus de tout soupçon.

D'autre part, il faut agir afin de réduire au maximum l'émission de substances polluantes. En ce qui concerne les huiles de chauffage, nous exigeons du Conseil fédéral, avec la motion 33, une réduction du taux de l'anhydride sulfureux à 0,15 pour cent, au plus tard le 1^{er} janvier 1987. Cette réduction accroîtra de 2 à 3 francs par 100 kilos le prix des huiles de chauffage. C'est là une mesure déterminante. Elle pourra être suivie de nouvelles étapes de réduction, plus coûteuses à mesure qu'on s'approche du zéro. Le prix du chauffage en sera inévitablement augmenté et c'est normal. Il faut se rappeler sans cesse dans ce débat que toute consommation d'énergie entraîne des effets négatifs sur l'environnement, plus ou moins visibles, plus ou moins importants, à plus ou moins long terme. Si donc on veut prélever des taxes destinées à remédier aux effets de la pollution, on doit le faire sur tous les agents énergétiques et non sur celui-ci exclusivement. Mais à l'évidence cette manière de faire, qui correspond à ce que certains ici appellent le principe du «pollueur payeur», va à l'encontre du but poursuivi. Je l'illustre par un exemple: si on prélève une taxe sur les nitrates qui polluent gravement les eaux afin d'abaisser le prix des eaux vendues en bouteilles, on n'a strictement rien fait pour lutter contre la pollution des eaux et parvenir au but fixé, à savoir que l'eau du robinet soit de l'eau potable. Le principe du pollueur payeur doit donc signifier en tout premier lieu qu'il faut agir sur les causes en payant le prix des changements nécessaires pour diminuer la pollution et non se contenter de payer indéfiniment les dégâts causés. Dans le cas particulier de cette motion, on n'établirait un lien logique avec la lutte contre le dépérissement que si la taxe prévue servait à financer un fonds

destiné à favoriser l'isolation thermique des bâtiments, par exemple, afin de diminuer la consommation d'huile de chauffage.

Une autre raison encore contre cette motion. Le chauffage des maisons n'est pas, comme la consommation d'essence, un fait qui relève surtout de la volonté individuelle. Il dépend d'abord et essentiellement des conditions climatiques. A 1000 mètres d'altitude, dans le Jura par exemple, il n'y a pas de mois dans l'année sans gel. Cela signifie qu'on est contraint de chauffer davantage en altitude qu'en plaine, que cela plaise ou non et quel qu'en soit le prix. Vous oubliez, Messieurs les initiants, que dans les régions élevées du pays vivent aussi des gens qui ne sont pas paysans. Ce serait une erreur de pénaliser ces habitants et d'accentuer la tendance au développement des grandes agglomérations du Plateau. Ce serait une erreur du point de vue de la politique globale de l'environnement.

Enfin, la lutte contre le dépérissement des forêts est devenue ces derniers temps un argument de choc des pro-nucléaires. Alors que les producteurs d'énergie nucléaire n'ont pas résolu les problèmes liés au démantèlement des centrales et à l'entreposage des déchets radioactifs, nous ne voulons pas, sous prétexte d'échapper à la pollution due aux huiles de chauffage, nous lancer maintenant à corps perdu dans une utilisation accrue d'énergie électrique d'origine nucléaire.

Je vous demande de refuser et l'initiative et la motion car les problèmes de rentabilité forestière ne doivent pas devenir l'arbre qui cache la forêt.

Lanz: Lassen Sie mich nochmals im Namen der Minderheit bei der Motion «Dringliche Massnahmen zum Schutze des Waldes» unsere Haltung erklären. Die Kommission für Gesundheit und Umwelt schlägt Ihnen vor, der parlamentarischen Initiative Bühler/Nef/Nussbaumer keine Folge zu leisten und legt als Gegenvorschlag eine eigene Motion vor. Die Kommissionsminderheit ist mit diesem Vorgehen ebenfalls und ausdrücklich einverstanden.

Die Geister scheiden sich beim Text der Motion. Die Minderheit – übrigens bestehen sowohl Minderheit wie Mehrheit aus je sieben Mitgliedern, erst der Stichentscheid der Frau Präsidentin hat eine Mehrheit geschaffen – glaubt, die Kommissionsmotion 13 decke inhaltlich das Anliegen der Initianten und der Kommission ebenfalls ab, die Formulierung jedoch sei besser, umfassender und differenzierter. Die Motion 13 verlangt die Verursacherfinanzierung, wer und was das immer sei, und nicht einfach eine Heizölabgabe. Verschiedene Walddtöter sind uns zwar heute bekannt. Ob wir jedoch wirklich schon alle kennen, ist noch ungewiss. Die Kommissionsminderheit sieht sich mit Herrn Bundesrat Egli einig, den ich nachfolgend zitiere: «Umweltschäden bzw. der Aufwand, der zur Wiederherstellung eines natürlichen Zustandes nötig ist, sind volkswirtschaftlich gesehen Kosten. Diese Kosten sollen nach dem Prinzip des Umweltschutzgesetzes dem Verursacher angelastet werden. Dies können wir nur dann, wenn es gelingt, die Quellen der Schädigung zu ermitteln. Wir sind aus diesem Grunde bemüht, das Wirkungsgefüge der Schadenverursachung möglichst genau zu ermitteln. Denkbar ist nun, dass im Verlauf dieses Prozesses neue Erkenntnisse auftauchen. Allerdings können wir es uns nicht leisten, den Massnahmeneinsatz solange hinauszuschieben, bis der letzte ursächliche Zusammenhang zweifelsfrei geklärt ist. Es könnte nämlich durchaus sein, dass dannzumal jede Therapie zu spät kommen würde.»

Wir bitten Sie darum sehr: Stimmen Sie unbedingt der Kommissionsmotion 13 zu, und nehmen Sie diese gleichzeitig als Gegenvorschlag zur parlamentarischen Initiative.

Wanner: Über den bedenklichen Zustand unserer Wälder brauchen wir uns wohl nicht mehr lange zu unterhalten. Die Reduktion der Schadstoffe ist wohl eine primäre Voraussetzung zur Gesundung und zur Verhütung von Schäden, die über das hinausgehen könnten, was uns heute bekannt ist. Dabei wird aber vielfach vergessen, dass zusätzliche Mass-

nahmen im Bereich der Forstwirtschaft unumgänglich sind. Wer Wald will, muss Holz wollen; unsere Wälder können nur erhalten werden, wenn die Pflege gesichert ist. Wie soll dies jedoch erfolgen, wenn sich die Preis-Kosten-Schere immer mehr öffnet und unsere Forstbetriebe zunehmend in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten? Wir müssen heute erkennen, dass die Pflege unserer Wälder, wenigstens zum Teil, zur öffentlichen Aufgabe geworden ist. Dabei muss der Grundsatz der Hilfe zur Selbsthilfe im Vordergrund stehen. Wir wollen keine staatlich subventionierte Forstwirtschaft, sondern eine Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Forstwirtschaft erbringt. Eine ausschliessliche Abgeltung über die Holzpreise kann hingegen nicht erfolgen. Wir wollen nicht unsere holzverarbeitende Industrie in neue Schwierigkeiten bringen. Im Gegenteil, wir müssen sie in die Lage versetzen, noch mehr Holz zu tragbaren Bedingungen zu verwerten, vor allem dann, wenn die befürworteten Zwangsnutzungen anfallen sollten.

Ich möchte den Bundesrat bitten, im Sinne der zur Diskussion stehenden Vorstösse entschlossene Schritte zugunsten unserer Forstwirtschaft zu unternehmen. Dabei sind folgende Bereiche gezielt zu fördern: die unverzügliche Wiederherstellung zerstörter, stark gelichteter und erkrankter Waldungen, die verstärkte Pflege von Waldungen in ertragschwachen Gegenden, die Verstärkung des Holzabsatzes schwerverkäuflicher und im Inland überschüssiger Sortimente, und letztlich die Abgeltung von Öffentlichkeitsleistungen, von zusätzlichen Aufwendungen und Einkommensverlusten, der Forstbetriebe aus Waldschäden. Dabei dürfen diese Massnahmen keinesfalls auf den Gebirgswald beschränkt bleiben. Das rasche Fortschreiten der Waldschäden zwingt zu einer möglichst grossen Öffnung des Anwendungsbereiches allfälliger Massnahmen.

Sollte das geltende Forstgesetz oder andere gesetzliche Bestimmungen Massnahmen in dem von mir erwähnten Sinne nicht zulassen, so ist meiner Ansicht nach eine sofortige Teilrevision des Forstgesetzes einzuleiten, da das Warten auf die Totalrevision allzu lange dauern könnte. Damit sei nichts gegen die Totalrevision des Forstgesetzes gesagt, die im Sinne der Motion Tschuppert vorangetrieben werden muss.

Hüten wir uns bei allen Beschlüssen, die wir heute und morgen fassen werden, vor jenen Propheten, die wohl die Sorge um den Wald auf ihre Fahne geschrieben haben, aber durchaus ihre eigene politische Suppe kochen. Dies geht insbesondere auch Herrn Ruf an. Er ist zwar nicht anwesend, aber ich bin durchaus bereit, ihm das anschliessend persönlich noch vorzutragen. Wir alle haben von einer florierenden Wirtschaft profitiert. Wenn es heute darum geht, den Kompass neu einzustellen, ist es eine billige Politik, den Ausländern die Schuld in die Schuhe zu schieben. Aber eben: es war schon immer bequemer, die Fehler bei anderen zu suchen.

Columberg: «Ohne Schutzwälder sind unsere Berggebiete längerfristig nicht bewohnbar. Der Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Strasse in unseren Alpentälern käme zum Erliegen. Das Tourismusland Schweiz könnte seine Tore schliessen.» Mit diesen knappen, aber sehr zutreffenden Worten schildert Herr Bundesrat Alphons Egli in einer kürzlich erschienenen Zeitschrift die äusserst prekäre Lage in unseren Bergtälern. Tatsächlich: ohne Wald können wir Bergler nicht leben.

Wie die neuesten Untersuchungen zeigen, haben sich die Schäden innert Jahresfrist verdoppelt bis verdreifacht. Diese verhängnisvolle Verschlechterung zwingt uns zu einem raschen und wirksamen Handeln, sonst entstehen irreparable Schäden. Wenn wir versuchen, uns das Ende dieser bedrohlichen Entwicklung vorzustellen, ergeben sich Schreckensvisionen: Baumgruppen sterben ab, es entstehen Waldlichtungen. Dadurch können sich Lawinen lösen. Diese zerstören die Schutzwälder, die Verkehrswege, die Siedlungen. Die Folge: Weite Teile des Berggebietes werden unbewohnbar. Ganze Gegenden müssen evakuiert

und umgesiedelt werden. Ein Teil der Schweiz würde zur Einöde.

Ich möchte nicht dramatisieren, sondern lediglich die Folgen einer Zerstörung unserer Schutzwälder andeuten. Es ist weder technisch noch finanziell möglich, unsere Schutzwälder grossflächig durch künstliche Bauten zu ersetzen. Ein solches Unterfangen würde Milliardenbeträge verschlingen.

Neben den unerlässlichen Vorkehrungen zur Entgiftung der Luft müssen spezifische Massnahmen zugunsten der Bergwälder ergriffen werden. Es freut mich, dass bisher alle Vorredner diese Forderung unterstützt haben. Die rechtliche Grundlage zugunsten der Bergwälder bildet das Bundesgesetz betreffend die Oberaufsicht über die Forstpolizei. Aufgrund der gewaltigen Bedrohung drängt sich eine sofortige Revision dieses Gesetzes auf, wie verschiedene Vorredner betont und gefordert haben und wie auch die Kommission es will. Unter anderem müssen die Fehler der Vergangenheit behoben werden. Ich denke hier an die drastischen Kreditkürzungen im Rahmen der Sparübungen, wo die gesetzlich verankerten Beitragssätze für sämtliche forstlichen Projekte um 6,25 bis 25 Prozent reduziert wurden. Dazu kam noch die 10prozentige lineare Kürzung. Durch diese massiven Reduktionen wurden die Restkosten für die meist finanzschwachen Gemeinden untragbar. Sie konnten die Schutzwälder nicht mehr genügend unterhalten und dringend notwendige Verbauungen nicht ausführen. Neben Massnahmen zur Verbesserung der Walderschliessungen und der Waldpflege sowie der Erstellung von Lawenverbauungen müssen insbesondere die Beitragssätze auf den Stand vor 1977 erhöht werden, damit die Restkosten für die Gemeinden wieder tragbar werden.

Wir haben hier eine Parallele zur Landesverteidigung. Der Schutz der Bergwälder ist – genau wie die Landesverteidigung – eine nationale Aufgabe. Eine solche Last kann und darf nicht den betroffenen Gemeinden allein aufgebürdet werden, dies um so weniger, als nicht sie diese Schäden verursacht haben.

Ich stimme Herrn Tschuppert zu, wenn er verlangt, die Revision des Forstpolizeigesetzes sei vor der Aufgabenneuverteilung durchzuführen. Wenn wir auf die Aufgabenneuverteilung warten müssen, geht das viel zu lange, und so lange können wir nicht warten. Die Kommission ist offenbar gleicher Auffassung. Nachdem bereits ein Vorentwurf vorliegt, sollten die zentralen Bestimmungen, wie beispielsweise der Förderungsbereich, aus der Gesamtrevision herausgenommen und unverzüglich dem Parlament in einer separaten Vorlage unterbreitet werden. Der Bundesrat hat dieses Vorgehen beispielsweise bei der Revision des Wasserrechtsgesetzes gewählt.

Ich bitte Herrn Bundesrat Egli, hier das gleiche zu tun, damit möglichst rasch entscheidende und wirksame Massnahmen zugunsten der Bergwälder ergriffen werden können. Ich unterstütze die Motion der Kommission und hoffe, dass auch die Kommission diesem gestaffelten Vorgehen zustimmen kann.

M. Rime: Les artisans et les industriels du bois qui sont en permanence en contact avec la forêt ne sont pas en mesure de porter des jugements aussi nets et définitifs que de nombreux profanes qui s'expriment sur la maladie dont souffrent nos forêts et à plus forte raison d'en déterminer toutes les causes. Devant tant d'excès écrits et verbaux, nous constatons que les dégâts sont de nature diverse et d'ampleur inégale et nous sommes bien contraints de nous baser avant tout sur les spécialistes du corps forestier.

L'entretien et l'exploitation rationnelle de la forêt nécessitent des prélèvements réguliers et le renouvellement constant des plantations.

En situation normale comme en situation de crise, la santé de la forêt dépend aussi du bon fonctionnement de l'industrie du bois et de la scierie. L'interdépendance et le rôle de chacun des partenaires de la filière «bois» sont trop souvent méconnus. Ils assurent pourtant plus de 80 000 emplois dont plus de 10 000 dans le seul secteur de la scierie.

Par circulaire du 23 janvier adressée à tous les parlementaires, l'Association suisse de l'industrie du bois confirme qu'elle contribuera de toutes ses forces à la mise en œuvre des mesures qu'impose l'état de nos forêts. Elle est prête à prendre en charge les volumes supplémentaires abattus dans le cadre des mesures d'assainissement.

L'utilisation du bois s'est heureusement développée ces dernières années et l'acceptation du programme d'impulsion – bois, proposé par l'Association suisse, sera un moyen efficace. Cependant, à court terme, l'écoulement des grumes et spécialement des chablis dépendra de notre capacité à lutter contre la concurrence étrangère. Pour atteindre ce but, la scierie suisse doit être ravitaillée au même prix que ses concurrents étrangers. Il ne servirait à rien d'exporter des grumes et autres bois ronds subventionnés et d'importer simultanément des quantités considérables de sciages, eux-mêmes subventionnés par nos voisins.

L'industrie du bois est solidaire de l'économie forestière dont les frais d'entretien et d'exploitation ne sont plus couverts. La participation de la communauté est devenue indispensable puisque la forêt joue non seulement un rôle économique mais encore un rôle de protection et qu'elle est le véritable poumon du pays. Cette participation est aussi justifiée si la société moderne est responsable d'une partie des dégâts.

Cependant, l'industrie du bois, elle-même déficitaire depuis plusieurs années, ne saurait subsister si elle doit payer les bois bruts plus chers que ses concurrents étrangers.

La forêt suisse exploite annuellement moins de 4 millions de mètres cubes alors que sa croissance et son entretien exigeraient une exploitation de 6 à 7 millions de mètres cubes. Ce vieillissement est une des causes, pas la seule, certes, du dépérissement.

Ici réside le véritable problème économique. C'est pourquoi, avec tous ceux qui se sont déjà exprimés dans ce sens, nous demandons que les prestations économiques d'intérêt général fournies par la forêt soient indemnisées par la collectivité qui en bénéficie.

Cantieni: Bis zum Herbst 1984 hat sich der Waldzustand in der Bergregion und insbesondere im Kanton Graubünden weiter verschlechtert. Ich verweise auf einen entsprechenden Bericht des kantonalen Forstinspektorates vom 17. Januar dieses Jahres. Aufgrund der Schätzungen der Forstorgane sind heute 49 Prozent aller Waldbäume nicht mehr gesund. Vielerorts sind die Föhren und Arven bereits von Sekundärschädlingen befallen. Die Wälder in den Gebirgsregionen, wie hier bereits festgehalten, sind noch stärker geschädigt als im Mittelland und im Jura. Diese Tatsache muss auf die mit den meteorologischen Verhältnissen und der Topographie zusammenhängende grossräumig unterschiedliche Immissionsbelastung zurückgeführt werden. Mitentscheidend ist auch die etwas höhere Empfindlichkeit der Baumarten auf diesen extremen Standorten. Zu diesem düsteren Gesamtbild der Gebirgswälder kommt das bekannte Phänomen der Überalterung des Waldes. Die Bewirtschaftung unserer Wälder muss intensiv gefördert werden, und wir müssen bereit sein, den Finanzbedarf für verstärkte Massnahmen bereitzustellen. In ihrem Massnahmenkatalog fordert die CVP – Herr Ruckstuhl und andere haben es ausgeführt – unter anderem folgende Massnahmen: Intensivierung der Waldpflege, Förderung des Absatzes von einheimischem Holz, besondere Beachtung stark gefährdeter Schutzwälder im Berggebiet, Waldwegbau, massvolle Erschliessung der Wälder und sofortige Verjüngung der Kahlfelder.

Mit der Motion 13 sollen nun alle diese Probleme wirkungsvoll angegangen werden. Sie befasst sich auch – und das ist ein grundsätzliches Erfordernis – mit dem Problem der Finanzierung verstärkter Massnahmen zum Schutze unserer Wälder. Ohne zusätzliches finanzielles Engagement durch die öffentliche Hand und seitens jedes einzelnen von uns können die Massnahmen in den verschiedenen Bereichen nicht zum Tragen kommen. Diese Massnahmen sind:

Beschleunigung der Walderschliessung, vermehrte Unterstützung von Verbauungen und Aufforstungen, Beiträge an die minimale Nutzung und Pflege von Wäldern in extremen Lagen und vermehrte Unterstützung von Waldsanierungen. Alle diese Massnahmen bleiben selbstverständlich nicht ohne finanzielle Folgen. Diesem Anliegen wird auch in einem Schreiben der Bündner Regierung an den Bundesrat vom Januar dieses Jahres Rechnung getragen. Unter anderem wird hier festgehalten, ich zitiere: «Wenn der Wald in Not ist, dann muss ihm geholfen werden. Wenn diese Hilfe die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand strapaziert, sind andere Massnahmen oder Projekte des Staates zurückzustellen oder zu reduzieren, um die nötigen Mittel freizustellen. Wir sind bereit, auf anderen Gebieten der Tätigkeit des Bundes angemessene Reduktionen zu akzeptieren, wenn die so freigesetzten Mittel für eine wirksame Hilfe des Waldes im Sinne unserer Begehren verwendet werden.»

Abschliessend möchte ich auch die Zielsetzung der parlamentarischen Initiative Bühler/Nussbaumer/Nef unterstützen. Sowohl die Motion der Kommission als auch diese Initiative weisen in die richtige Richtung. Beide berücksichtigen das Verursacherprinzip, weshalb dieser eingeschlagene Weg realistische Massnahmen sichtbar werden lässt, die die Unterstützung des Parlamentes verdienen.

Ich fasse zusammen: Die Bewirtschaftung unseres Waldes, die Finanzierung der Massnahmen und die Rücksichtnahme auf das föderalistische Prinzip in unserem Staate sind ein Gebot der Stunde. Damit meine ich, dass die Anstrengungen im Bereiche der Gemeinde, des Kantons und des Bundes mit gleichem Einsatz gefördert werden sollen.

Bonny: Ich möchte kurz auf zwei Punkte zu sprechen kommen.

Erster Punkt: Symptomatisch am Bericht des Bundesrates ist, dass er praktisch keinen geschichtlichen Teil aufweist und bloss unter Ziffer 41 kurze Hinweise auf Massnahmen der achtziger Jahre enthält. Umgekehrt wissen wir jetzt alle, dass die heutige Kalamität mit dem Wald über Jahre, ja Jahrzehnte hinweg entstanden ist. Hier scheint mir eines der Grundprobleme zu liegen.

Wie war es möglich, dass die Frühwarnung in diesem Fall offensichtlich nicht geklappt hat? Wie war es möglich, dass ein Problem von derartiger Tragweite bei uns gleichsam auf leisen Sohlen eingeschlichen ist? Wo war – so frage ich weiter – die Wissenschaft, wo waren die Behörden, wo waren wir alle in den sechziger und siebziger Jahren? Wohl gab es einige wenige Rufer in der Wüste, oder hier sollte man eher sagen, einige Rufer im Walde. Das ändert aber nichts daran, dass das Alarmsystem, wie gesagt, eben nicht geklappt hat.

Zu einem Alarmsystem – ich bin froh, dass jetzt Herr Bundesrat Egli eingetroffen ist – gehört meines Erachtens auch eine gute Informationspolitik. Ich bin dankbar, dass dies als Punkt 8 in Ihrem Programm, das Sie am Schluss Ihres Referates erwähnt haben, figuriert. Ich glaube, dass man, ohne hier persönliche Vorwürfe zu machen, sagen muss, dass es mit dieser Informationspolitik bis und mit 1983 nicht geklappt hat. Es fehlte vor allem an der Koordination im Informationsbereich zwischen den zuständigen Bundesstellen und auch zwischen den Bundes- und den kantonalen Stellen. Daraus resultierten zum Teil Widersprüche, Differenzen und Doppelspurigkeiten, die in der Öffentlichkeit Verwirrung stifteten und für die Sensibilisierung von Volk und Behörden kontraproduktiv waren. Die Öffentlichkeitsarbeit muss vom Bundesrat sehr bestimmt an die Hand genommen werden.

Einen zweiten Punkt möchte ich erwähnen, weil er interessanterweise im Programm des Bundesrates nicht enthalten ist. Wir wollen ja alle helfen, und rasch helfen, aber wir wollen auch im Interesse des Waldes – und das sage ich hier klar und deutlich – nicht noch mehr Bürokratie in diesem Land. Subventionen sind daher sehr gezielt einzusetzen, um die Waldpflege und die Waldnutzung zu fördern. Aber vor den Subventionen kommt bei mir noch die Ausnützung aller

fiskalischen Möglichkeiten zugunsten des Waldes. Der Wald wird beim Bund heute vor allem über die Wust noch viel zu stark mit Steuern belastet. Dasselbe gilt auch in verschiedenen Kantonen. Beim Bund riskieren wir sogar, dass bei einer Energie-Wust das sogenannte Energieholz, also das billige Holz, das ja wirklich einen Beitrag zu Waldpflege leisten könnte, fiskalisch noch stärker erfasst wird. Es wäre nun wirklich – ich brauche ein starkes Wort – Unsinn, wenn der Bund mit der einen Hand Geld richtigerweise für die Erhaltung der Wälder ausgibt und mit der anderen Hand über den Fiskus wieder einziehen würde.

In diesem Sinne habe ich mir gestattet, in dieser Session ein Postulat einzureichen zugunsten einer fiskalischen Entlastung bei der Waldpflege und der Waldnutzung.

Müller-Bachs: In diesem Rate herrscht Verwirrung bezüglich der Begriffe Waldhygiene, Forstwirtschaftshygiene, Bauwirtschaftshygiene und Schutz der Bergbevölkerung vor Naturkatastrophen. In meiner Wohngemeinde im Zürcher Unterland haben wir in den letzten Jahren viele Waldstrassen gebaut, sehr perfektionistisch, mit Schlamm sammeln, mit Durchlassen, mit Zementrohrleitungen. Wir waren uns bewusst, dass es ein Unsinn ist, wollten aber nicht der Bundesbeiträge verlustig gehen. Genützt haben diese Werke der Bauwirtschaft, der Forstwirtschaft und nicht dem Wald. Der Wald ist nicht auf den Menschen angewiesen. Es gab wunderbare Wälder, bevor wir sie rodeten, durch Monokulturen ersetzten und schliesslich mit der Luftverschmutzung in die Knie gezwungen haben. Diese Wälder wurden sogar mit Trockenheit und mit dem Borkenkäfer fertig. Waldhygiene heisst Lufthygiene. Es ist ein Unsinn, davon zu reden, wir sollten möglichst rasch junge, gesunde Bäume pflanzen, bevor wir die Schadwirkungen behoben haben. Wir haben eine Sondersession durchgeführt, weil wir uns in einem Notstand befinden, und wenn es uns nicht gelingt, während dieser Session einen möglichst vollständigen Katalog von Notstandsmassnahmen zu ergreifen, dann haben wir alle zusammen versagt. *(Beifall von der Tribüne)*

Präsident: Ich muss die Damen und Herren auf den Tribünen daran erinnern, dass hier keine Beifalls- oder Missfallskundgebungen gemacht werden dürfen. Ich danke Ihnen dafür.

Robbiani: Anche senza la prospettiva degli applausi mi esprimo in italiano, in appoggio alla mozione numero 13, che fa proprie le proposte dei colleghi Morf e Bundi. Contemporaneamente appoggio, e vi invito ad appoggiare, la minoranza Deneys/Lanz e vi spiego il perché di questa dichiarazione di voto:

Ascoltando gli interessati e appassionati interventi di chi mi ha preceduto, e riferendomi a ciò che si è scritto e detto alla vigilia di questo dibattito, sono arrivato alla convinzione che la voglia di fare – l'immaginazione e la progettazione – non sono minacciate di deperimento nel nostro paese. Non so che cosa vi sia successo, ma personalmente ho ricevuto più di trenta suggerimenti concreti, che vanno dalla plastificazione delle piante alla secessione del Ticino in caso di razionamento dei carburanti. Mi sono permesso anche di pesare il corriere ricevuto in questa occasione, erano più di undici chilogrammi. Inutile ricordarvi che non tutta la carta è carta riciclata, e che per la carta vegetale bisogna abbattere le piante dall'alto fusto, per ottenere delle fibre e per produrre la carta. Il 16 per cento della produzione di legno è investita nell'industria della carta, ma ritengo che bisogna fare dell'altro per aiutare la nostra industria del legno.

In uno dei primi interventi parlamentari, nel 1980, attiravo l'attenzione del Consiglio federale sul pericolo costante del bosco nel mio cantone, in Ticino, bosco che rappresenta oltre il 50 per cento del territorio, ed è il pericolo d'incendio. Nel mio cantone gli alberi sono latifoglie, meno colpiti dalle piogge acide. E per questo, forse, che si è anche meno sensibilizzati al problema del deperimento. Le conifere però sono altrettanto minacciate, ma le conifere sono in luoghi discosti. Non stà scomparendo soltanto l'abete bianco – ahì

noi! – anche l'abete rosso stà scomparendo. Ma in Ticino, appunto, ogni anno l'incendio, non provocato soltanto dai ticinesi, ma sovente dai villeggianti, magari svizzero-tedeschi, che non conoscono tutte le misure di prevenzione, l'incendio distrugge ettari di terreno. E avevo chiesto appunto tutto ciò che è stato chiesto poco fa alla Tribuna dal collega Bonny; un sistema d'allarme, una migliore informazione, non soltanto gli annunci pericolo d'incendio diffusi dalla televisione, ma una informazione, una sensibilizzazione constante, la sorveglianza anche dei boschi, magari con i mezzi militari per prévenir e per intervenir rapidamente. Ho l'impressione che soltanto quando la minaccia del bosco è diventata «Waldsterben» a Berna si è sensibilizzati al problema, e si vuole intervenir. Siccome sono un profano – fra coloro che ha citato anche il collega Rime – mi rifaccio alla presa di posizione degli ingegneri forestali ticinesi, che parallelamente alle misure atte a ridurre le emissioni alla fonte, le emissioni inquinanti, chiedono degli interventi per la cura, per il risanamento e per la rivalutazione del bosco. Posso assicurare al collega Bonny che non si tratta di approfittare delle sovvenzioni federali, poiché in Ticino esiste già un piano d'intervento concreto per risanare, per curare, per rivalutare il bosco. Il bosco come fonte d'energia, come luogo di svago. Questi sono gli interventi prioritari che un cantone periferico e boschivo s'attende dalla Confederazione.

M. Candaux: Signataire de la motion Houmard, concernant les dommages aux forêts et les mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois, venant d'un village forestier du Jura où la particularité était de pouvoir vivre des revenus des forêts jusqu'à il y a une dizaine d'années, je m'inquiète, aujourd'hui, devant la hâte des mesures préconisées.

Permettez-moi de vous rappeler que toute intervention en forêt a des conséquences qui concernent la génération qui suit, si bien que les mesures qui sont déjà prises ne peuvent changer l'aspect de la forêt d'ici quelques mois.

D'autre part, l'infrastructure forestière existe. Pensons aux services cantonaux, aux inspecteurs forestiers, aux gardes forestiers et aux équipes spécialisées de bûcherons. En votant le crédit de 150 millions l'année dernière, nous avons donné à ces services toute la possibilité de travailler pour cinq ans. Les nombreuses associations et ligues qui, depuis des années, ont empêché les services forestiers d'accomplir leur travail, en prenant les mesures nécessaires pour éliminer les arbres vieillissants et permettre le renouvellement de la forêt, peuvent aujourd'hui contempler la faillite de leur politique. Nous nous trouvons maintenant dans l'obligation d'abattre, sans retard, des quantités d'arbres dangereux, parce que complètement pourris, qui ont plus de trois cents ans d'âge, et que certains ingénieurs forestiers, parlant de ces forêts, qualifient de nécropoles forestières.

Dans un ouvrage qui a pour titre *Le Chasseur allemand parfait*, date de parution 1724 à Leipzig, son auteur, Hans Friedrich von Fleming, s'interroge longuement sur la mort de 200 000 arbres en Saxe, sur une période s'étendant de 1707 à 1713, et se demande d'où pouvaient bien venir ces vilains brouillards et le poison déversé par les pluies. La question est sans réponse. Le phénomène est troublant, il n'était pas dû à l'industrie et encore moins à l'automobile. Quatre années avaient été marquées par des étés secs et des hivers où la neige n'était pas abondante.

En 1976, une bonne partie de notre pays a vécu une sécheresse extraordinaire. Durant l'été, déjà sur certaines parties forestières n'ayant pas de fond, nous avons vu sécher des sapins et même des pins pourtant plus résistants. Puis nous avons vécu le coup de foehn de 1981 et l'ouragan du 27 novembre 1983. Ce furent des milliers de mètres cubes de bois fracassés et renversés. Puis, à nouveau, la sécheresse de 1983 et 1984 avec, pour conséquence, toute l'eau qu'il a fallu remonter dans le Jura pour ravitailler les troupeaux estivant sur les pâturages.

Je sais qu'il est inutile d'évoquer ces effets au plus haut niveau. Ce phénomène n'est pas retenu ni reconnu. Il n'est

valable que pour l'aide à la Mauritanie, au Mali ou au Sahel, pour lutter justement contre la sécheresse et l'avance de la désertification.

En regard pourtant des événements cités ci-dessus, la forêt n'a pu être exploitée rationnellement. Avant les pluies acides, s'ajoutent tout de même les conditions climatiques anormales. Sans vouloir nier le phénomène des pluies acides, nous voudrions pourtant bien connaître le pH de ces pluies. Nous pourrions scientifiquement savoir de quoi l'on parle avant de mettre tout le dépérissement sur le compte de ces pluies. Soyons logiques, si les forêts sont atteintes, les plantes fourragères et fruitières, bien moins résistantes que les essences forestières, devraient également présenter les signes alarmants de troubles physiologiques.

Le mal incurable dont souffre la forêt entraîne une véritable hystérie politique. En plus des articles parus dans la presse, nous recevons beaucoup de correspondance et nous vivons des manifestations coordonnées. La pollution dont souffre la forêt est visible, mais les causes ne sont pas scientifiquement démontrées. On exige des preuves sur les causes avant d'engager des mesures disproportionnées qui vont paralyser le pays, en empêchant les travailleurs et les gens des campagnes de se déplacer avec leurs véhicules et en les frappant de lourds impôts alors que pour eux, l'automobile n'est pas un luxe mais un outil de travail. Il en est de même en ce qui concerne le tourisme.

Pour clore, je tiens à remercier M. Egli, conseiller fédéral, des déclarations qu'il a faites ce matin, et vous dire qu'il m'a rassuré, car nous avons eu l'occasion de vivre la fin de la mobilisation avec l'eau d'Ems et le gaz de bois, et nous ne tenons pas à recommencer cette opération.

Steffen: Ich spreche zur Motion Schnyder-Bern: Industrieholz/Importsperr.

Die Fraktion der Nationalen Aktion und der Vigilants ist der Meinung, dass die Lage es erfordert, rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen, die eine Verwertung des anfallenden Holzes zu vernünftigen, kostendeckenden Preisen im Inland erleichtern. Dazu gehört unbedingt auch die Beschränkung von Importen.

Während der seinerzeitigen Beratung des Freihandelsabkommens hat unser Vertreter gefordert, die Forstwirtschaft sei zusammen mit der Landwirtschaft auszuklammern. Leider wurde diese Sicht damals von der Mehrheit der Räte nicht geteilt. Der Beschluss hatte Auswirkungen auf die Holzpreisentwicklung im Inland und damit direkt auf die Möglichkeiten der Waldpflege. Insbesondere zur Pflege der grossen Waldungen der Berggebiete fehlen heute Fachleute, Erschliessungsstrassen und Holztransportanlagen.

Der Motionär, Herr Kollega Schnyder, weist in seinem Motionstext auf die Situation hin und verweist richtig auf die Möglichkeit einer Entlastung des inländischen Holzmarktes durch die Anrufung der Schutzklauseln in EFTA-Übereinkommen und Freihandelsabkommen. Wir sind allerdings der Meinung, dass der Import von Industrieholz sofort zu sperren sei. Es ist uns bewusst, dass da und dort die Befürchtung auftauchen wird, wir müssten mit Retorsionsmassnahmen des Auslandes rechnen. Wir teilen die Angst deswegen nicht, weil auch das Ausland mittlerweile zur Kenntnis genommen haben dürfte, dass sich unser Land mit Bezug auf das Waldsterben in einer Notsituation befindet. Verständnis der Vertragspartner für unsere Lage kann bei entsprechender Information vorausgesetzt werden.

Wir bitten Sie, die Motion zumindest in Postulatsform zu überweisen.

Loretan: X-fach ist hier gesagt worden, der Kampf gegen das Waldsterben werde auf zwei Gebieten geführt: in der Luft und im Wald. Ich spreche zum zweiten.

Herr Bundesrat Egli, Sie haben heute vormittag freundlichweise den Startschuss vom 1. September 1983 zur Kampagne gegen das Waldsterben erwähnt. Er fand in meiner Wohngemeinde statt, in Zofingen. Wir sind denn auch mit unserem Staatswald und mit dem Wald der Ortsbürgergemeinde ein «Parade»-Schadengebiet. Ich habe die Ehre und

die Bürde, diese Ortbürgergemeinde mit ihren 1450 Hektaren Wald und einem jährlichen Defizit von 300 000 Franken aus der Forstwirtschaft zu präsidieren. Viele von Ihnen haben am besagten 1. September erstmals bewusst Waldschadenbilder im Staatswald Baan auf Gemeindegebiet Zofingen in sich aufgenommen.

Ich weiss, wovon ich rede, wenn ich hier energische und rasche Massnahmen zugunsten der Waldwirtschaft verlange, die ohne spürbare Hilfe der Öffentlichkeit, die dem Wald durch ihre Lebensweise immer grössere Schäden zufügt, von Jahr zu Jahr in eine hoffnungslosere Lage gerät. Schuld an der sich immer mehr öffnenden Schere zwischen Aufwand und Ertrag in zwei Dritteln unserer Forstbetriebe haben die durch die Bekämpfung der Waldschäden gestiegenen Aufwendungen einerseits und auf der anderen Seite die seit 1982 gesunkenen und weiter sinkenden Holzpreise. Das durch Zwangsnutzungen entstehende Überangebot an Holz lässt sich nicht mehr zu kostendeckenden Preisen absetzen, und dies alles bei völlig offenen Grenzen für Billigimporte.

Zur Schädigung des Waldes durch den Zustand unserer Luft und zur misslichen Marktlage kommt dann noch ein Drittes: Wir gelten auch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Waldes nicht ab. Dieses mehrfach geschnürte Korsett muss ja der Waldwirtschaft die Luft abklemmen.

In dieser Situation gibt es nun zwei Möglichkeiten. Die erste: Wir stellen als Waldeigentümer die Bewirtschaftung des Waldes, da völlig unrentabel, ein. Niemand kann uns zwingen, die vom eidgenössischen Forstpolizeigesetz geforderte nachhaltige Bewirtschaftung und Nutzung fortzusetzen, wenn wir sie schlicht und einfach nicht mehr bezahlen können.

Die zweite Möglichkeit: Die Schadenverursacher beteiligen sich durch Vermittlung der öffentlichen Hand – politische Gemeinden, Kantone, Bund – an der Schadenminderung. Vorausgesetzt ist, dass die Waldbesitzer ihre eigenen Anstrengungen für einen kostengünstigen Betrieb verstärken. So weit so gut. Soll nun ausgerechnet im Zeitalter der Aufgabenentflechtung der Bund in einen neuen «Subventionsdschungel» einsteigen? Man könnte vor dieser Fragestellung in Zwiespälte und Gewissensbisse hineingeraten. Es gibt indessen verschiedene Gründe, die ein vorübergehendes verstärktes Engagement des Bundes im Sinne einer Sofortmassnahme als angezeigt erscheinen lassen. Einmal befiehlt der Bund in seiner Gesetzgebung Auflagen, die der Waldbesitzer einfach zu befolgen und zu dulden hat, wie Betretungsrecht des Waldes für jedermann, keine Ausnützung des Waldbodens für nichtforstliche Bauten, Rodungsverbot, Hiebsatzbeschränkung wegen des Gebotes der Nachhaltigkeit der forstlichen Nutzung, Pflicht zur sofortigen Wiederaufforstung usw. Sodann werden Gebirgskantone nicht ohne Bundeshilfe auskommen. Drittens – und dies ist nun für mich der Hauptgrund – nimmt der Bund von einer gewichtigen Kategorie von Schadenverursachern über 2 Milliarden Franken pro Jahr ein. Ich meine Treibstoffzölle. Daraus sollen nun den hartgeplagten Waldbesitzern Beiträge zufließen, und zwar morgen und nicht erst übermorgen! Wir stecken hier im Parlament die Ziele, konkret für mich die Sicherstellung der kostendeckenden Holzproduktion, und wir setzen auch Fristen. Das müssen wir mit aller Entschiedenheit tun; denn die Bevölkerung erwartet von uns Aufträge an den Bundesrat, die «Biss» haben.

Es ist Sache des Bundesrates und seiner Verwaltung, uns bis Ende dieses Jahres die entsprechenden Massnahmen vorzuschlagen. Ich erwarte, wie Kollege Columberg, vom Bundesrat den Entwurf eines dringlichen befristeten Bundesbeschlusses, der noch dieses Jahr vom Parlament verabschiedet werden sollte und die genannte Zielsetzung einfach, rasch und unbürokratisch realisieren hilft, bis das neue Forstpolizeigesetz da ist. Ohne Sofortmassnahmen werden in unseren Wäldern die Schäden – Primär- und Sekundärschäden –, je länger, desto weniger behoben, und das Waldsterben beschleunigt sich weiter.

In diesem Sinne unterstütze ich die Motion Houmard und

die Motionen der Kommission «Waldwirtschaft» sowie «dringliche Massnahmen zum Schutze des Waldes».

M. Cotti Flavio: La discussion de certaines interventions parlementaires nous permet de soulever le problème général du financement des mesures adéquates pour la lutte contre la mort des forêts. J'éviterai donc de donner des indications supplémentaires d'ordre technique et matériel sur la thérapie à suivre. Je vous dirai plutôt quelques mots sur les aspects financiers et la façon dont il faudra s'y prendre.

Sur ce point, une première constatation me paraît essentielle. Aujourd'hui, nous ignorons presque totalement le coût financier des mesures à prendre. Cela est parfaitement compréhensible du moment où nous ne connaissons même pas les moyens matériels qui seront mis en œuvre. Néanmoins, l'incertitude demeure. Ne connaissant pas les coûts, il est par conséquent, d'autant plus difficile de déterminer les dispositions financières à prendre. Je ne vous ferais donc part que de quelques principes qui paraissent essentiels au groupe PDC.

Premièrement, nous pensons objectivement que le principe de causalité doit intervenir lorsqu'il s'agit d'établir un plan de financement des mesures. C'est ainsi que nous sommes en train de l'appliquer, s'agissant des taxes sur les carburants. D'ailleurs nous en discuterons plus avant au mois de mars. A propos de l'impôt sur l'énergie électrique, je vous fais part tout de suite de l'opposition de mon groupe à une mesure fondée sur le principe de la causalité, en raison du fait que, sauf pour l'énergie thermique qui, dans notre pays, n'a presque pas d'importance, nous excluons que l'électricité puisse être responsable du dépérissement des forêts. Notre position est catégorique en cette matière, d'autant qu'un impôt sur l'énergie électrique serait paradoxal puisque, comme nous le savons, cette dernière est la plus propre des sources énergétiques dans notre pays.

L'huile de chauffage a certainement un rapport de causalité, mais du fait que, comme je l'ai dit précédemment, nous ne sommes pas à même actuellement de déterminer le coût final des mesures à prendre, il est inutile de donner le mandat définitif aujourd'hui déjà, de préparer un nouvel impôt dans ce domaine. Ainsi, le deuxième principe est d'éviter autant que possible de nouvelles taxations. Evidemment, s'il fallait absolument en arriver là, nous n'y serions pas opposés. Mais si le coût final des mesures à prendre est limité, nous pensons qu'il sera possible de le couvrir par le biais des ressources générales de la Confédération sans percevoir de nouveaux impôts qui ne seraient que l'*ultima ratio*.

En conclusion, il faut faire un effort pour parvenir aussitôt que possible à une évaluation globale du coût des mesures à prendre. Ensuite, le principe de causalité doit être appliqué comme critère de base. Finalement, il faut éviter, si possible, de nouveaux impôts. Voilà les éléments auxquels s'attache le groupe PDC.

Rüttimann: Wie der Gewässerschutz seit rund 30 Jahren, so wird uns auch der Schutz des Waldes eine Stange Geld kosten. Darüber sind wir uns einig. Dies um so mehr, weil die Waldwirtschaft leider seit einigen Jahren nicht mehr selbsttragend ist. Es dürfte dies einerseits von den hohen Löhnen herrühren, die den Holzerlösen nicht mehr entsprechen, andererseits weil die Erschliessung vor allem der Gebirgswälder in der Vergangenheit, aus welchen Gründen auch immer, verhindert oder mindestens verzögert wurde. Wie mein Vorredner dargetan hat, haben wir uns in der CVP-Fraktion ernsthafte Gedanken gemacht, wie und von wem diese grossen Kosten schliesslich finanziert werden sollten. Wir können ja nicht einfach Wechsel ausstellen, die nicht gedeckt sind. Ich bin der Auffassung, dass an die erste Stelle die Verursacherfinanzierung treten soll, Spezialfinanzierungen stehen eher im Hintergrund. Bundesmittel sehe ich als sekundäre Massnahmen. Wir gehen bekanntlich davon aus, dass der motorisierte Verkehr einerseits und die Raum- und Industrieölheizung andererseits die Hauptverursacher der

übermässigen Luftbelastung sind. Den ersteren haben wir bereits mit der Treibstoffzollbelastung und der Geschwindigkeitsbeschränkung an die Kandare genommen. Der zweite Schritt drängt sich daher meines Erachtens im Sinne der Opfersymmetrie auf, nämlich eine Heizölabgabe, wie sie die Initiative im Visier hat. Eine solche wäre keineswegs unverhältnismässig und keine «unzumutbare Zumutung», wie sich heute Herr Hubacher ausgedrückt hat. Haben doch Meinungsumfragen ergeben, dass jedermann bereit sei, finanziell an die Waldsanierung beizutragen.

Ich schliesse daraus, dass diese Mehrkosten nicht einfach dem Lebenskostenindex übertragen werden, und hierin sehe ich nun die Stunde der Wahrheit, die heute schon mehrmals genannt worden ist. Etwas ungemütlich empfinden wir zwar die Kosten einer wirksamen Waldsanierung, die im Moment nicht quantifiziert und auch nicht budgetiert werden können. Sicher würden aber die beiden Verursacherfinanzierungsquellen – Benzinzollanteil einerseits und Heizölabgabe andererseits – einen respektablen Betrag ergeben, womit die dringlichsten Massnahmen für den Wald bestritten werden könnten. Sollten sich später noch weitere Waldschädiger herausstellen – dies an die Adresse von Herrn Lanz –, so könnten diese dann immer noch zur Kasse gebeten werden.

Es darf nicht übersehen werden, dass beide Finanzierungsquellen den Charakter von Lenkungsabgaben erhalten sollten; d. h. konkret, dass es nicht *a priori* darum gehen kann, möglichst viel Geld aus dem Volk herauszupressen, sondern vielmehr gezielt die Ursachen der Luftverschmutzung anzugreifen und abzubauen. Gleich wie die Geschwindigkeitslimiten und die Abschöpfung der Benzinzölle soll eine Heizölabgabe dazu animieren, den Verbrauch zu drosseln, um damit die Umwelt direkt zu verbessern. Mit anderen Worten: Erklärtes Endziel solcher Abgaben sollte sein, die Schadstoffbelastung der Luft auf ein Minimum zu reduzieren. Darum sollten diese Massnahmen auch befristet werden. Die Verursacherabgabe dürfte spätestens dann nicht mehr gerechtfertigt sein und weitergeführt werden, wenn die Luft verbessert und der Wald saniert sind. Wir alle hoffen, dass uns das gelingen möge.

Die Heizölabrechnung braucht dabei gar nicht grösser zu werden, wenn der Konsument bereit ist, die richtigen Konsequenzen daraus zu ziehen. Immerhin ist dazu erforderlich – dazu stehe ich –, dass nun endlich die individuelle Heizkostenabrechnung angegangen und verwirklicht wird. Erstens könnte die Raumtemperatur vielerorts um 2 bis 4 Prozent gesenkt werden, ohne dass gesundheitliche Konsequenzen in Kauf genommen werden müssten, und zweitens könnte man sich auch überlegen, ob nicht in der Übergangszeit statt mit Öl mit Holz geheizt werden könnte; dies wiederum zur Entlastung des Brennholzabsatzes.

Ich unterstütze die Kommissionsmehrheit. Ich gehe mit der Zielrichtung der Initiatoren einig, bin aber nicht einverstanden, dass die Mittel daraus dann einseitig nur für die Bergwälder verwendet werden sollen. Damit binden wir uns unnötig die Hände. Ich glaube, wenn die Abgabe politisch getragen werden muss, müssen die Mittel, wie das die Kommission vorschlägt für den Wald, vor allem für die Schutzwälder eingesetzt werden.

Ich unterstütze daher die Kommissionsmehrheit.

M. Rebeaud: En principe, j'interviens sur l'initiative parlementaire de MM. Bühler, Nef et Nussbaumer. Auparavant, je souhaite poser deux questions à M. le conseiller fédéral Egli. Elles me sont suggérées par un certain nombre de choses «ébouffantes» que j'entends depuis une heure.

Premièrement – je me réfère notamment à l'intervention de M. Candaux –, M. Egli considère-t-il que les conclusions auxquelles aboutit l'Office fédéral de la protection de l'environnement sur les buts à atteindre en matière de lutte pour la protection de l'air et sur les causes actuelles du dépérissement des forêts, peuvent encore être mises en doute? Autrement dit, considérez-vous que cet office est compétent ou non?

Deuxièmement, à la suite de l'intervention de M. Müller-Bachs, les subventions à l'économie forestière risquent-elles ou non de favoriser un accroissement de la tendance existante dans certaines régions à construire abusivement un certain nombre de routes ou de chemins forestiers bétonnés autour desquels s'organise ensuite un trafic privé? La question est d'importance, car elle peut motiver un refus ou une acceptation de nouvelles subventions pour l'économie forestière, du moins de la part des écologistes.

J'en viens à l'initiative de MM. Bühler, Nef et Nussbaumer. En principe, je suis favorable à la taxe sur les huiles de chauffage dans le cadre d'un souci de symétrie des sacrifices entre la voiture, l'industrie et les chauffages domestiques. Cependant, n'oublions pas que, étant donné les connaissances qui nous sont transmises actuellement par les offices fédéraux compétents, la voiture reste le principal pollueur. Nous sommes conscients qu'elle n'est pas l'unique mais le principal. Toutefois, en fonction du principe de causalité, cette taxe devra être proportionnelle à la part du mazout brûlé intervenant dans le dépérissement des forêts. Je souligne que les écologistes sont provisoirement favorables au catalyseur, dans le sens où c'est une mesure efficace à court terme pour lutter contre le dépérissement des forêts.

Frau Grendelmeler: Ich habe in der Kommission einen Antrag gestellt, mit dem ich versuchte, nicht nur die finanziellen Folgen des Waldsterbens für die Bergwälder und für die Waldwirtschaft abzudecken, sondern auch noch die technischen und die personalwirtschaftlichen Folgen. Ich könnte mir denken, dass es im Moment für gewisse Gegenden, vor allem in den Bergen, ausserordentlich schwierig ist, genügend Personal zu bekommen, das bereit ist, die Wälder vom Abfall des Schadholzes zu säubern. Ich spreche nicht von den Baumstämmen, sondern von dem, was von den Baumstämmen abgeschnitten wird, nämlich die Rinden, die Äste, die Kronen; die bleiben zurzeit in den Wäldern liegen. Das hat zur Folge, dass der Wald weiter verludert. Genau dieses Bild bietet – was eine Zeitlang als alleinige Ursache für das Waldsterben herhalten musste – die schlechte Pflege der Wälder. Deshalb habe ich den Antrag gestellt, ob es nicht denkbar wäre, dass gewisse Militäreinheiten dafür eingesetzt werden könnten, um diese Arbeit zu leisten. Es ist im Gegensatz zum Baumfällen keine spezialisierte Arbeit, sondern es ist eine Arbeit, die – glaube ich – auch Laien auf diesem Gebiet zumutbar ist.

Deshalb habe ich noch eine Frage an Herrn Bundesrat Egli. Er hat auf eine einfache Anfrage von Herrn Kollege Wel-lauer, der diesen Einsatz von Truppen forderte, und zwar im März 1984, geantwortet, dass der Bundesrat nicht ausschliesse, dass gegebenenfalls Angehörige der Armee zur Bekämpfung von Waldschäden eingesetzt werden könnten. Meine Frage, Herr Bundesrat Egli: Wann gedenken Sie Militäreinheiten einzusetzen?

Frau Blunschy, Berichterstatterin: Nachdem auch den Kommissionssprechern die Redezeit rationiert wurde, möchte ich mich möglichst kurz fassen.

Zu den Massnahmen im Bereich der Wald- und Holzwirtschaft: Im Mai 1984 haben wir mit einem dringlichen Bundesbeschluss Beiträge an ausserordentliche Massnahmen gegen Waldschäden beschlossen. Die damals bewilligten 150 Millionen Franken sind bestimmt für eine bessere Pflege der geschädigten Wälder und für die Bekämpfung von Schädlingen, insbesondere des Borkenkäfers. Diese ersten dringlichen Massnahmen genügen nicht, um schrittzuhalten mit der raschen Zunahme der Waldschäden. Es sind daher im Bereich der Waldpflege und der Holznutzung zusätzliche Anstrengungen nötig. Das Fällen und Entfernen der geschädigten Bäume verursacht grosse Kosten, namentlich Personalkosten, die durch den Holzertlös oft nicht gedeckt werden können, vor allem wenn der Wald nicht gut erschlossen ist. Durch finanzielle Hilfe soll der Anreiz geschaffen werden, das kranke Holz auch tatsächlich zu entfernen. Nur so können zusätzliche Sekundärschäden wie Schädlingsbefall eingedämmt werden. Dass die Verursacher der Luftver-

schmutzung zur Mitfinanzierung der Mehrkosten beigezogen werden, ist sinnvoll. Ist das Holz aus dem Wald entfernt worden, so muss es auch verwertet werden. Der Anfall an Holz steigt, die Preise sind aber häufig nicht kostendeckend. Im Export sind wir nicht konkurrenzfähig. Andere Staaten, die ebenfalls einen grösseren Holzanfall bewältigen müssen – denn auch sie leiden unter den Waldschäden –, haben niedrigere Personalkosten und können so ihr Holz im Ausland billiger anbieten. Die Inlandverwertung des eigenen Holzes muss daher gefördert werden. Soweit minderwertiges Holz anfällt, kann es zur Energiegewinnung eingesetzt werden, was den Vorteil hat, dass dadurch luftverschmutzende Energiequellen, wie zum Beispiel das Heizöl, ersetzt werden können.

Es ist vereinzelt angeregt worden, auf dem Import ausländischen Holzes Schutzzölle zu erheben oder diesen Import drastisch einzuschränken. Solche Vorkehren würden Retorsionsmassnahmen seitens des Auslandes auslösen und wären *per saldo* kontraproduktiv. Dagegen wäre zu prüfen, ob eventuell der Export unseres Holzes erleichtert werden könnte, zum Beispiel durch Subventionierung der Transportkosten. Die Transportkosten sind beim Holz angesichts des Volumens und des Gewichtes erheblich, viel grösser als bei anderen Exportprodukten, wie etwa Uhren oder Medikamente.

Zu den einzelnen Massnahmen im Bereich Wald hat die Kommission wie folgt Stellung genommen: Sie ist mit wenigen Abweichungen mit den Anträgen des Bundesrates zu den im Bericht erwähnten Vorstössen einverstanden.

Bei der Motion Bundi ist sie der Ansicht, Punkt 3 könne abgeschrieben werden, weil erfüllt, da der Bundesrat die notwendige Koordination organisiert hat. Ich verweise auf den Bericht Seite 13 und 14.

Ziffer 1 der Motion Houmard möchte die Kommission nicht abschreiben, sondern als Postulat aufrechterhalten, weil mit dem letztes Jahr bewilligten Kredit die Probleme der Waldpflege nicht alle gelöst werden können. Ziffer 4 der Motion Houmard kann wie Ziffer 3 der Motion Bundi als erfüllt abgeschrieben werden.

Nicht einverstanden ist die Kommission, dass der Bundesrat die Kommissionsmotion betreffend Waldwirtschaft lediglich als Postulat entgegennehmen möchte. Wir beantragen Überweisung als Motion. Die Begründung des Bundesrates, Massnahmen, die in den Kompetenzbereich des Bundesrates fallen, seien nicht motionsfähig, trifft hier, bei der Waldmotion von der Sache her sicher nicht zu. Aber auch grundsätzlich ist die Begründung – das gilt dann für die anderen Kommissionsmotionen –, warum der Bundesrat die Umwandlung in Postulate beantragt, nicht stichhaltig. In Artikel 29 des Geschäftsreglementes des Nationalrates heisst es, dass die Motion den Bundesrat beauftragen könne, «entweder einen Gesetz- oder Beschlussentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen». Weiter unten, bei Artikel 31, heisst es, dass sogar Massnahmen im Bereich der Regiebetriebe des Bundes durch Motionen vorgeschlagen werden können. Nicht motionsfähig sind einzig Verwaltungsakte oder Beschwerdeentscheide. Dort kann man nicht mittels Motion eingreifen. Zudem hat bei der Beratung des Geschäftsreglementes der Nationalrat am 26. September 1973 – nachzulesen im «Amtlichen Bulletin», Seite 1204 – damals ausdrücklich festgehalten; dass durch eine Motion «der Bundesrat auf jeden Fall zum Einbringen einer Vorlage bzw. zu einer in seiner Kompetenz liegenden Massnahme verpflichtet» werden kann. Der Nationalrat hat also damals ausdrücklich vorgesehen, dass auch Motionen im Kompetenzbereich des Bundesrates eingereicht werden können. Ich möchte Sie daher bitten, dass man die Motion der Kommission des Nationalrates als Motion und nicht als Postulat überweist. Bei Ziffer 1 dieser Kommissionsmotion ist zu beachten, dass wir eine bessere Kostendeckung für die notwendige Bewirtschaftung des Waldes anstreben. Das heisst, dass die Kostendeckung, soweit sie heute ungenügend ist, besser werden soll; das soll nur für die notwendige Waldbewirtschaftung gelten, d. h. für Waldmassnahmen, die infolge der aufgetretenen Schäden unbedingt notwendig

geworden sind. Dass die Verursacher der Luftverschmutzung an die Mitfinanzierung dieser Massnahmen beitragen sollen, ist gerecht. Zu denken ist an die Verwendung eines Teils der Treibstoffzölle und eventuell anderer Abgaben auf fossilen Brennstoffen zugunsten der notwendigen Waldpflege.

Ferner verlangt die Kommission eine unverzügliche Revision des Forstpolizeigesetzes, damit Wald- und Holzwirtschaft zielbewusst geschützt und sichergestellt werden können. Ob das nun eine Total- oder nur eine Partialrevision sein soll, lässt der Motionstext offen. Es wäre durchaus möglich, wie Herr Columberg ausgeführt hat, dass besonders dringliche Änderungen des Forstpolizeigesetzes vor einer Totalrevision beschlossen würden.

Die parlamentarische Initiative Bühler/Nef/Nussbaumer wurde gemäss den neuen, seit 1. Januar 1985 geltenden Bestimmungen des Geschäftsreglementes einer summarischen Vorprüfung unterzogen. Ich verweise auf den schriftlichen Bericht, der Ihnen ausgeteilt worden ist. Dem Grundgedanken hat die Kommissionsmehrheit zwar zugestimmt; sie war aber der Auffassung, dass mit einer Motion das Ziel ebenso rasch und wirkungsvoll erreicht werden könne. Die Motion geht weniger in die Details als die Initiative, doch schliesst der Motionstext nicht aus, dass eine Abstufung der Belastung des Heizöls – je nach Schadstoffgehalt – und eine Befristung der Abgabe vorgesehen werden könnte. Diese Abgabe müsste gezielt für die Finanzierung von Waldmassnahmen eingesetzt werden.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommission zu folgen, die Motion der Kommission zum Bereich Waldwirtschaft als Motion dem Bundesrat zu überweisen, ebenso die Motion, die anstelle der parlamentarischen Initiative «Sofortmassnahmen zum Schutze der Bergwälder» vorgeschlagen wird.

Mme Vannay, rapporteur: Les propositions parlementaires qui nous sont faites, de même que la plupart des remarques des orateurs qui se sont exprimés à ce chapitre, relèvent essentiellement de l'économie forestière et non pas de la mort des forêts due principalement à la pollution. En fait, cette discussion aurait eu toute sa place lors de la discussion que nous tiendrons dans le cadre de la révision de la loi fédérale concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, actuellement à l'étude.

En effet, il s'agit bien ici de prendre des mesures pour maintenir ou ramener nos forêts à un état qui leur permettra de remplir, de façon économique et judicieuse, leurs multiples fonctions. Il faut donc reconnaître qu'aujourd'hui, certains propriétaires de forêts tant privées que publiques, ont renoncé à exploiter, à soigner ou à rajeunir leurs forêts et cela en partie pour des raisons économiques. Ils négligent les soins culturels indispensables et ne prennent pas les mesures de régénération requises. On constate que seul un tiers de la surface des forêts suisses est exploité de façon planifiée et régulière et que les deux autres tiers sont exploités occasionnellement, lorsque les conditions du marché du bois sont favorables, ou bien encore ne sont pas soignés du tout. Ainsi, alors qu'il faudrait abattre pratiquement 7 millions de mètres cubes de bois par année, on en exploite seulement 4 millions, créant de ce fait un vieillissement et une surcharge néfaste. On remarque de ce fait une répartition des classes d'âge et de développement anormale. De plus, le rapport coût/prix du bois, a été en se dégradant. Les frais pour la production et les salaires ont augmenté plus rapidement que le prix du bois et ce, depuis de nombreuses années; les experts avaient fixé vers la fin 1979, le début 1980, le moment où ce rapport coût/prix deviendrait négatif. On savait donc bien que les frais de production ne seraient plus couverts par les revenus de la production du bois si les prix du bois n'augmentaient pas d'une façon plus rapide, et ils n'ont pas augmenté. Ce pronostic relatif à l'évolution des frais et des revenus a été établi en dehors de toute la problématique de la mort des forêts. Donc, cette situation nouvelle du dépérissement des forêts ne vient qu'accroître les difficultés d'un secteur qui, aujourd'hui, connaît des problèmes tant au niveau de la

gestion de la forêt en tant que telle, qu'au niveau du marché et de l'industrie du bois et cela dans le contexte du marché international où l'on s'aperçoit que l'offre et la demande ne sont pas très favorables à la Suisse.

La commission a donc prêté une grande attention à ces problèmes complexes d'économie forestière et partage les soucis émis par les auteurs de l'initiative parlementaire, des motions Bundi et Houmard. J'ouvre ici une petite parenthèse pour dire que seuls les motions et les postulats ainsi que l'initiative parlementaire ont été traités par la commission, les interpellations n'étant pas de notre compétence, mais bien de celle du Conseil fédéral.

Par l'arrêté fédéral sur des subventions et des mesures extraordinaires contre les dégâts aux forêts, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont déjà fait un effort de soutien financier non négligeable en 1984. Mais aujourd'hui, il faut faire plus et mieux et la commission vous propose par voie de motion de prendre des mesures visant à une meilleure couverture des frais d'exploitation forestière. Il n'est pas question pour nous de couvrir tous les frais d'exploitation ou d'engager la Confédération jusqu'à assurer la rentabilité de la forêt. Deux principes au moins sont à retenir: d'abord l'effort à fournir par le propriétaire puis la participation financière des responsables de la pollution. Avant que les pouvoirs publics ne s'engagent financièrement, on est en droit d'attendre du propriétaire de forêt qu'il gère sa forêt au mieux et qu'il en consacre les revenus aux soins cultureux et à une bonne gestion de cette dernière. De plus, il faudra veiller à ce que la production et l'exploitation soient effectuées de façon rationnelle et économique. Il serait indécent de financer des travaux rendus très coûteux par un manque de planification ou par la mise en œuvre de moyens techniques sophistiqués, lorsque les choses peuvent être faites plus simplement et à meilleur compte. Pensons par exemple à l'utilisation de l'hélicoptère, là où un simple débarbage est tout à fait possible. La commission partage aussi l'avis qu'il faut entreprendre au plus tôt une révision de la loi fédérale sur la police des forêts. Cette révision ne saurait souffrir aucun retard et on ne peut attendre de la voir traitée avec le deuxième paquet de la répartition des tâches entre cantons et Confédération. Notre motion demande donc que, pour promouvoir une saine économie forestière et une saine économie du bois, le Conseil fédéral nous présente dans les meilleurs délais, cette nouvelle loi fédérale sur les forêts, peut-être même sous forme d'une révision partielle dans un premier temps. C'est également par le biais de cette révision que l'on pourrait donner suite aux parties des motions Bundi et Houmard qui sont à accepter sous forme de postulats pour les points non encore réalisés et qui ne sont pas classés.

Pour ce qui est de l'initiative parlementaire, vous avez toutes et tous reçu un rapport écrit de votre commission contenant le texte de l'arrêté fédéral urgent requis par les initiants, puis un résumé de l'état des travaux de l'Assemblée fédérale sur ce même objet. Nous ne jugeons donc pas nécessaire de développer plus avant ce point, mais de résumer la situation. La motion 13 de la commission (économie forestière) rejoint les buts des initiants qui sont ainsi pris en compte. Des contributions sont proposées par la commission parlementaire traitant l'arrêté relatif à l'utilisation des droits sur les carburants, pour remédier aux dégâts des forêts protectrices. Un message de 1980 traite de l'imposition de l'énergie, donc aussi d'une taxe sur le mazout. Je rappellerai aussi que, ce matin même, à une très large majorité, vous avez fait un sort à l'idée même d'un arrêté fédéral urgent. De ce fait, la commission pense que la voie de l'initiative ne permet pas d'arriver rapidement au but et demande donc à l'unanimité de ne pas donner suite à cette initiative. Par contre, nous vous proposons une deuxième motion qui reprend le point 2 de l'initiative intitulée «Taxe en faveur de la protection de la forêt». Dans cette motion, nous demandons de prendre des mesures d'urgence en vue de remédier tout particulièrement aux dégâts causés aux forêts par la charge trop polluante de l'air et de prélever dans ce but sur l'huile de chauffage une taxe affectée à la remise en état des forêts

protectrices. Cette motion a été acceptée par 7 voix contre 7 avec la voix prépondérante de notre présidente. Pour ma part, faisant partie de la minorité de la commission, je rejoins les arguments développés par Mme Deneys et M. Lanz et je ne pourrai pas accepter cette motion. En effet, si le principe est bon de faire payer le pollueur, la motion ne lutte en rien contre les causes de la pollution et je crois que nous devons, en toute priorité, prendre des mesures pour rendre le mazout moins polluant – et cela coûtera cher – ou pour améliorer l'isolation des bâtiments qui sont des gouffres à mazout, plutôt que de faire payer un impôt sur le mazout.

Pour ce qui est de l'acceptation de notre motion 13, seulement sous forme de postulat, comme le voudrait le Conseil fédéral, en argumentant que le principe de la séparation des pouvoirs ne lui permet pas de recevoir cette motion comme telle, je dois m'y opposer. En effet, notre règlement prévoit que les motions chargent le Conseil fédéral de déposer un projet de loi ou d'arrêté visant un but déterminé ou de prendre une mesure. Il n'y a qu'une exception où l'on ne peut pas formuler une demande de cette sorte auprès du Conseil fédéral, c'est lorsqu'il s'agit d'une décision de recours. Donc, notre règlement nous permettant absolument de maintenir notre motion, nous la maintenons et vous prions de la voter et de l'accepter.

Bundesrat Egli: Sie werden es mir nicht verübeln, wenn ich mich darauf beschränke, zu den Vorstössen nötigerweise sogar absatzweise die Stellung des Bundesrates bekanntzugeben und diese kurz zu begründen, zumal Ihre Zeittabelle keine Auskunft darüber gibt, ob ihr gestrenger Herr Präsident mir eine oder zwei Minuten konzedierte.

Bevor ich zu den Vorstössen Stellung nehme, habe ich noch ein kleines rechtliches Sträusschen mit der Kommissionspräsidentin, Frau Blunschy, auszufechten. Es ist richtig, Frau Blunschy, dass früher keine einhellige Meinung darüber bestand, auf was sich eine Motion beziehen darf, bis schliesslich im Jahre 1979 ein Gutachten der damaligen Justizabteilung diesem Rechtsstreit ein Ende bereitet hat. Dieses Gutachten ist in der «Verwaltungspraxis», 1979, Nummer 1, publiziert worden, und kommt zu folgendem Schluss: «In Übereinstimmung mit dem Schrifttum, aber entgegen der Praxis, vertritt die Justizabteilung die Auffassung, dass die rechtliche Zulässigkeit der Motion im delegierten Rechtsetzungsbereich zu verneinen sei.» Beim Schrifttum verweist sie auf Grössen wie Giacometti, Eichenberger und Näf. Nur von Jean-François Aubert wird diese mehrheitliche Meinung zumindest angezweifelt, was bei Herrn Aubert aber gelegentlich vorkommt. Dies zur Rechtsfrage, wo Motion üblich. Seither, Frau Blunschy, ist der Bundesrat konsequent bei dieser Meinung geblieben und hat es abgelehnt, Motionen entgegenzunehmen, die sich auf den delegierten Rechtsetzungsbereich beziehen.

Nun vorerst noch zur Initiative der Herren Bühler-Tschappina, Nef und Nussbaumer. Nach Ihren Verfahrensvorschriften muss eine parlamentarische Initiative, wenn ihr Folge gegeben werden will, vorerst dem Bundesrat zur Stellungnahme unterbreitet werden. Der Bundesrat ist mit dieser Initiative noch nicht impliziert worden. Ich bin deshalb auch nicht in der Lage, die Stellungnahme des Bundesrates bekanntzugeben. Ich kann lediglich zur Motion sprechen, die von der Kommission aus dieser Initiative gemacht worden ist.

Gesamthaft zu den Vorstössen unter dem Titel «Massnahmen im Wald» kurz folgende Vorbemerkung: In diesen Vorstössen werden Massnahmen im Wald und für den Wald vorgeschlagen. Eine Anzahl der geforderten Massnahmen richtet sich nicht einmal gegen das Waldsterben, sondern eigentlich gegen die Folgen des Waldsterbens. Gelegentlich besteht teilweise – ich betone, teilweise – auch etwa der Eindruck, dass hier mit den Wölfen geheult wird. Man benützt die Kalamität des Waldsterbens und die besorgte öffentliche Meinung, um für eine ohnehin darniederliegende Wirtschaftsbranche etwas herauszuholen. Ich verurteile dies

nicht, das ist durchaus legitim. Nur soll man es nicht durchwegs unter das Kapitel «Waldsterben» subsumieren.

Ich darf immerhin darauf verweisen, wenn man nach Massnahmen im Wald und für den Wald ruft, dass folgende Massnahmen schon getroffen worden sind: erstens einmal das Sanasilva-Programm und ein Sonderbeitrag zum Nationalen Forschungsprogramm Nummer 14 mit 27 Millionen Franken; der dringliche Bundesbeschluss vom 4. Mai für Beiträge an ausserordentliche Massnahmen gegen Waldschäden mit 150 Millionen Franken (eigenartigerweise wird diese Massnahme kaum erwähnt; ich danke Frau Blunschy, dass sie es tat); drittens das Impulsprogramm, von welchem ich heute morgen gesprochen habe: es wird uns auch etwa 15 bis 30 Millionen Franken kosten. (Die Botschaft dazu wird demnächst vorliegen.) Ich erwähne auch die bevorstehende Revision des Forstgesetzes, ich erwähne das Nationale Forschungsprogramm «Holz, erneuerbare Rohstoff- und Energiequelle». Sie sehen also, dass schon etliche Massnahmen doch getroffen oder wenigstens im Gange sind. Nun zu den einzelnen Vorstössen: Zuerst zum Vorstoss von Herrn Schnyder. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden sind. Wir sind auch bereit, ihn als Postulat entgegenzunehmen. Ich hätte eigentlich keine Veranlassung mehr, darüber zu sprechen, da wir ja einig sind; aber ihr Thema wurde verschiedentlich in anderen Voten wieder aufgegriffen. Deshalb komme ich nochmals kurz darauf zurück.

Holz ist handelspolitisch kein landwirtschaftliches Produkt, sondern gilt als Industrieprodukt. Es untersteht daher den Regeln unserer diversen handelspolitischen Bedingungen wie EFTA, GATT, Freihandelsabkommen mit der EG und teilweise auch bilateralen Abkommen. Eine Importsperr hätte unvermeidlich Gegenmassnahmen zur Folge. Im übrigen sei vermerkt, dass die Importe zwischen den siebziger und den achtziger Jahren eher abgenommen haben, und zwar sogar deutlich abgenommen haben.

Industrieholz ist kein homogenes Gut. Bei gewissen Kategorien ist die Schweiz sogar auf Importe angewiesen. Es müsste also eine selektive Beschränkung vorgenommen werden. Dabei müssten erst noch die handelsvertraglichen Vereinbarungen beachtet werden. Es bestände dann auch die Gefahr, dass unsere Holzverarbeitende Industrie nicht mehr exportieren könnte, wenn das Ausland Gegenmassnahmen ergreift. Es gilt also, sich das wohl zu überlegen, bevor wir eine Importsperr erlassen. Darum sind wir nur bereit, diesen Vorstoss in Form eines Postulates entgegenzunehmen. Nun zur Motion Bundi. Ziffer 1: Hier haben wir die Auffassung, dass wir mit dem dringlichen Bundesbeschluss vom 4. Mai 1984 diesem Anliegen Rechnung getragen haben, weshalb wir in Übereinstimmung mit der Kommission Abschreibung beantragen.

In Ziffer 2 wird die Ausrichtung von Beiträgen zur raschen Sanierung geschädigter Wälder verlangt. Es bestehen mehrere Möglichkeiten zur Ausrichtung solcher Beiträge. Wir können das Forstgesetz revidieren – wir sind daran, dies zu tun –, wir können diese Revision vorziehen, wie das in der Kommissionsmotion verlangt wird. Wir können die Revision teilweise vorziehen, aber auch einen besonderen Bundesbeschluss erlassen, wenn dies notwendig sein sollte. Es können auch die Beiträge gemäss Budget erhöht werden, was wir getan haben. Im Jahre 1985 betragen die Forsthilfen noch 29 Millionen Franken und laut Finanzplan im Jahre 1988 bereits 35 Millionen Franken. Sie sehen also, dass wir die Beiträge an die Hilfe in den Wäldern in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöhen werden. Weil wir hier verschiedene Möglichkeiten haben und wir noch zu überprüfen haben, ob zu diesen Möglichkeiten hinzu noch besondere Beschlüsse zu fassen sind, möchten wir auch diesen Punkt 2 in Form des Postulates entgegennehmen.

Ziffer 3 verlangt einen Delegierten des Bundesrates. Wir möchten davon absehen, für das Waldsterben eine besondere Stabsstelle einzusetzen. Eine besondere Stabsstelle erfordert zusätzliches Personal, erfordert neue Bürokratie, mehr Papier – letzteres wäre wenigstens ein Vorteil für den Wald –, eine Verlangsamung der Entscheidungsfindung; wir

stellen aber fest, dass bisher keine eigentlichen Friktionen stattgefunden haben.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 21. November 1984 das Departement des Innern als Koordinationsstelle für alle das Waldsterben betreffenden Fragen bezeichnet. Wir haben also eine Koordinationsstelle ernannt. Aus diesem Grunde hat Ihnen die Kommission Abschreiben von Ziffer 3 beantragt. Wir schliessen uns diesem Antrag – entgegen dem, was auf der Fahne steht – ebenfalls an.

Ziffer 4: Herr Bundi, Buchstabe a verlangt eine Neuregelung bei den Treibstoffzöllen. Sie wissen, dass Ihre nationalrätliche Kommission diese Revision in Angriff genommen hat. In den beiden Buchstaben b und c wird dem Bundesrat ohnehin ein Prüfungsauftrag rechtlicher und fachlicher Art übergeben, so dass diese beiden Buchstaben sich schon von der Sache her eigentlich als Postulat und nicht als Motion erweisen. Wir möchten deshalb auch Ziffer 4 als Postulat entgegennehmen.

Zur Motion Houmard: Ziffer 1 will Mittel zur Sicherstellung der Bewirtschaftung der gefährdeten Wälder bereitstellen. Wir berufen uns auch hier auf den Bundesbeschluss vom 4. Mai 1984 und glauben, dass wir damit wenigstens vorläufig diesem Anliegen Rechnung getragen haben. Deshalb beantragen wir für Ziffer 1 Abschreibung.

Bei Ziffer 2, Herr Houmard, verlangen Sie eine Sicherstellung einer zweckmässigen Verwendung des anfallenden Holzes. Es ist eine Unmöglichkeit für den Staat, dass wir die Verwendung des Holzes sicherstellen. Wir können Ihnen Hilfe leisten, und wir tun dies auch mit Beiträgen oder mit dem vielfach erwähnten Holzimpulsprogramm, aber die Sicherstellung können wir Ihnen nicht garantieren. Das kann letztlich wohl nur der einzelne Unternehmer. Wir können auch Punkt 2 deshalb nur als Postulat übernehmen, mit Ausnahme von Punkt 2.2, wo Sie vom Impulsprogramm sprechen; wir sind bereit, diesen Passus als Motion entgegenzunehmen.

Ziffer 3: Auch hier glauben wir, dass wir mit unserem Impulsprogramm Ziffer 3 erfüllen. Wir nehmen deshalb Ziffer 3 ebenfalls als Motion entgegen. Wir haben davon Kenntnis genommen, dass Sie auf Ziffer 4 verzichtet haben.

Zur Interpellation von Frau Morf: Frau Morf, Sie haben heute morgen nur noch eine Frage aufgeworfen. Ich muss Ihnen zugeben, dass Ihr Fragenkatalog im Bericht etwas «schäbig» behandelt worden ist. Ich gebe dies zu und bedaure es. Wir sind auf Ihre einzelnen Fragen nicht genügend eingetreten; dies trifft zu. Aber auf die heute nochmals aufgeworfene Frage bin ich Ihnen doch noch eine Antwort schuldig. Sie haben die Frage der Verantwortlichkeit des Staates aufgeworfen: im Sinne eines Urhebers, einer Urheberhaftung bzw. einer Kausalhaftung.

Das ist natürlich die Gretchenfrage. Der Staat ist ja für alle Missstände, die entstehen und für deren Beseitigung er nicht rechtzeitig gesorgt hat, irgendwie verantwortlich. Ob nun hier im rechtlichen Sinne eine Verantwortlichkeit besteht oder nicht, können wir ruhig beiseite oder unbeantwortet lassen, denn der Staat muss ja, Frau Morf, so oder anders in die Tasche greifen, und er tut es. Er muss dann danach sehen, wie er wieder auf die Urheber Rückgriff nehmen kann. Das kurz zu Ihrer Frage, die Sie heute morgen aufgeworfen haben. Die Kommissionsmotion wird vom Bundesrat jedenfalls als Postulat entgegengenommen.

Ich begründe diesen Antrag auf Umwandlung auf ein Postulat wie folgt: Zu Ziffer 1: Es sind verschiedene Massnahmen, nach denen hier gerufen wird, getroffen worden. Ich erinnere nochmals an den Bundesbeschluss vom 4. Mai 1984. Ich erinnere an das Forstgesetz, dessen Entwurf bereits vorliegt; ich erinnere an die Erhöhung der Beiträge in den Budgets und im Finanzplan; ich erinnere an das Impulsprogramm. Ob weitere Massnahmen nach Erfüllung all dieser Vorhaben noch notwendig sind, wird der Bundesrat – und das werden Sie doch verstehen – noch prüfen müssen, und darum möchten wir die Motion im Sinne eines Postulates entgegennehmen.

Zu Ziffer 2: Die Revision des Forstpolizeigesetzes vorweg zu nehmen. Wir schliessen ein Vorzie-

hen des Forstpolizeigesetzes vor der Behandlung des zweiten Aufgabenteilungspaketes nicht aus, vielleicht werden wir sogar schrittweise vorgehen. Ich persönlich – aber das sei meine persönliche Bemerkung – neige eher zu einem solchen Vorziehen, aber der Bundesrat hat dazu noch nicht Stellung genommen. Das Paket ist heute in Vernehmlassung. Wir haben diesem Paket noch einen Sonderbericht zum Forstgesetz beigefügt, weil wir diesem eine ganz besondere Aufmerksamkeit schenken. Der Bundesrat wird seinen Entscheid über ein allfälliges Vorziehen der Revision des Forstgesetzes fällen, sobald die Antworten aus der Vernehmlassung vorliegen, und darum auch zu diesem Punkt 2 unser Antrag, er sei in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Wir entscheiden nun über die persönlichen und die Kommissionsvorstösse.

83.911

Motion Bundi

Geschädigte Wälder. Sofortmassnahmen Dommages aux forêts. Mesures d'urgence

Siehe Seite 106 hiavor – Voir page 106 ci-devant

Ziff. 1 – Ch. 1

Präsident: Die Motion Bundi bereinigen wir abschnittsweise. Antrag des Bundesrates und der Kommission: Abschreiben. Herr Bundi ist damit einverstanden.

Abgeschrieben – Classé

Ziff. 2 – Ch. 2

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Postulat	79 Stimmen
Für die Überweisung als Motion	97 Stimmen

Ziff. 3 – Ch. 3

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Postulat	38 Stimmen
Dagegen	107 Stimmen

Ziff. 4 – Ch. 4

Präsident: Bei Ziffer 4 beantragen Ihnen Bundesrat und Kommission die Umwandlung in ein Postulat. Der Motionär ist einverstanden.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

83.925

Motion Houmard

Waldschäden. Massnahmen für den Wald und die Holzwirtschaft Dommages aux forêts. Mesures en faveur de l'économie forestière et de l'industrie du bois

Siehe Seite 108 hiavor – Voir page 108 ci-devant

Ziff. 1 – Ch. 1

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Motion	11 Stimmen
Für die Überweisung als Postulat	149 Stimmen

Ziff. 2 – Ch. 2

Präsident: Bei der Ziffer 2 beantragt Ihnen der Bundesrat eine unterschiedliche Behandlung. Ziffer 2.1 und 2.3: Überweisung als Postulat; Ziffer 2.2: Annahme als Motion. Der Motionär ist mit diesem Antrag des Bundesrates einverstanden.

Zustimmung – Adhésion

Ziff. 3 – Ch. 3

Überwiesen als Motion – Transmis comme motion

Ziff. 4 – Ch. 4

Zurückgezogen – Retiré

83.915

Interpellation Morf

Waldsterben. Folgekosten

Dépérissement des forêts. Frais subséquents

Siehe Seite 110 hiavor – Voir page 110 ci-devant

Präsident: Frau Morf hat Gelegenheit zu erklären, ob sie von der zusätzlichen Antwort des Bundesrates befriedigt ist.

Frau Morf: Ich bin nicht befriedigt, denn es geht heute nicht nur um die Entschädigungspflicht, es geht auch um Massnahmen, die vom Bundesrat nicht rechtzeitig ergriffen wurden. Geld kann man nicht atmen!

84.932

Motion Schnyder-Bern

Industrieholz. Importsperr

Bois d'Industrie. Arrêt des importations

Siehe Seite 112 hiavor – Voir page 112 ci-devant

Präsident: Hier beantragt der Bundesrat Umwandlung in ein Postulat. Der Motionär ist einverstanden.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

13 Motion der Kommission. Waldwirtschaft

Motion de la commission. Economie forestière

Siehe Seite 106 hiavor – Voir page 106 ci-devant

Präsident: Hier beantragt der Bundesrat Annahme als Postulat. Die Kommission hält fest an der Motionsform.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Postulat	11 Stimmen
Für die Überweisung als Motion	160 Stimmen

2. Verkehr – Moyens de transport

23 Motion der Kommission

Abgasnormen und Abgaskontrolle

Der Bundesrat wird eingeladen,

1. eine jährliche Abgaskontrolle an im Verkehr befindlichen leichten Motorwagen einzuführen, welche insbesondere auch die Überprüfung von Katalysatorfahrzeugen sicherstellt; eine entsprechende Verordnung ist spätestens auf den 1. Januar 1986 in Kraft zu setzen;
2. das Obligatorium der amerikanischen Abgasnormen für neuzugelassene Benzinfahrzeuge (US-Norm 83) auf 1. Oktober 1987 rechtzeitig mit einer entsprechenden Verordnung zu verfügen, wie dies im November 1984 auch von den vier Bundesratsparteien gefordert worden ist;

3. bis Ende 1985 eine Verordnung mit verbindlichen Normen für eine wirksame Herabsetzung von Abgas- und Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen (leichte und schwere Motorwagen) zu erlassen, wobei entsprechende Übergangsfristen bis zum Obligatorium für neuzugelassene Fahrzeuge vorgesehen werden können.

23 Motion de la commission

Gaz d'échappement. Normes et contrôle

Le Conseil fédéral est invité

1. A introduire un contrôle annuel des gaz d'échappement des véhicules légers également, qui doit permettre en particulier de vérifier l'efficacité des voitures équipées d'un catalyseur. Une ordonnance dans ce sens doit entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 1986;

2. A prendre à temps une ordonnance imposant aux nouveaux véhicules à essence l'obligation de respecter les normes américaines en matière de gaz d'échappement (normes US 83) dès le 1^{er} octobre 1987. Cette exigence correspond à l'engagement que les quatre partis gouvernementaux ont pris en novembre 1984;

3. A mettre sur pied, jusqu'à fin 1985, une ordonnance contenant des normes contraignantes pour une réduction efficace des émissions de gaz d'échappement et de particules provenant de véhicules légers et lourds et fonctionnant au diesel; à ce propos, on peut prévoir des délais transitoires adéquats jusqu'au moment où les normes deviennent obligatoires pour les véhicules nouveaux.

Antrag Ammann-St. Gallen

Ziff. 3

Bis Ende 1987 eine Verordnung...

Antrag Longet

Ziff. 2

... auf 1. Oktober 1986 rechtzeitig mit einer entsprechenden Verordnung zu verfügen. (Rest der Ziffer streichen)

Proposition Ammann-Saint-Gall

Ch. 3

A mettre sur pied, jusqu'à la fin 1987, une ordonnance ...

Proposition Longet

Ch. 2

... dès le 1^{er} octobre 1986. (Biffer la dernière phrase)

24 Motion der Kommissionsminderheit (Grendelmeler)

Motorfahrzeuge. Einfuhr

Zur raschestmöglichen Reduktion der Abgasschadstoffe (NO_x) wird der Bundesrat beauftragt, unverzüglich Automobile aus den USA und Japan, die den strengen Abgasnormen ihrer Herkunftsländer entsprechen und deshalb mit einem Katalysator ausgerüstet sind, für die Einfuhr in die Schweiz zuzulassen.

Dasselbe gilt auch für europäische Personenwagen, die für den Export nach Japan und den USA umgerüstet sind.

Auf die zusätzlichen schweizerischen Vorschriften, die bisher die sofortige Zulassung verhindert haben, ist vorübergehend (als befristete Sofortmassnahme gegen das Waldsterben) zu verzichten.

24 Motion de la minorité de la commission (Grendelmeler)

Véhicules automobiles. Importation

En vue de la réduction aussi rapide que possible des émissions de gaz d'échappement (NO_x), le Conseil fédéral est chargé de permettre, sans délai, l'introduction en Suisse de voitures japonaises et américaines, voitures qui répondent aux normes de gaz d'échappement de leur pays d'origine, et qui sont par conséquent équipées d'un catalyseur.

Il en est de même pour les voitures de tourisme européennes, qui sont équipées en vue de leur exportation au Japon et aux Etats-Unis.

Il faut temporairement renoncer aux prescriptions suisses supplémentaires (comme mesures d'urgence contre le dérisement des forêts) qui, jusqu'à présent, en ont empêché l'admission.

83.920

Motion Müller-Scharnachtal

Dieselfahrzeuge. Emissionsbegrenzung

Moteurs diesel. Limitation des nuisances

Wortlaut der Motion vom 6. Dezember 1983

Obschon die einzelnen Schadstoffanteile bei Dieselmotoren anders zu gewichten sind als bei Benzinmotoren, wird der Bundesrat beauftragt, folgende Massnahmen zu treffen:

1. Die heutigen Anforderungen an die Abgase aus Dieselmotoren (Russpartikel) müssen im Gleichschritt mit der Verschärfung der Abgasvorschriften bei Benzinfahrzeugen verschärft werden. Insbesondere sind auch die Dieselpartikel (= extrem lungengängiger Feinstaub) zu begrenzen.

2. Für die wichtigsten gasförmigen Luftfremdstoffe im Abgas von Dieselmotoren (Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe) sind unverzüglich Emissionsgrenzwerte festzulegen.

Texte de la motion du 6 décembre 1983

Bien que l'importance des divers gaz toxiques émis par les moteurs diesel ne soit pas la même que pour les moteurs à essence, le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures suivantes:

1. Il faut que les exigences auxquelles doivent répondre actuellement les gaz d'échappement des moteurs diesel (particules de suie) soient rendues plus sévères en même temps que les prescriptions concernant les gaz d'échappement des véhicules utilisant de l'essence. Il convient notamment de limiter la quantité de particules d'huile diesel (= fine poussière pénétrant très facilement dans les poumons).

2. Il faut fixer sans tarder des valeurs limites d'émission pour les substances polluantes, gazeuses, contenues dans les gaz d'échappement des moteurs diesel (oxyde de carbone, oxydes d'azote et hydrocarbures).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Fischer-Hägglingen, Frei-Romanshorn, Geissbühler, Hari, Hofmann, Houmard, Landolt, Müller-Wilberg, Ogi, Sager, Schmid, Schnyder-Bern (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im Jahre 1982 umfasste der Motorfahrzeugbestand in der Schweiz rund 2,5 Millionen Personenwagen und etwa 45 000 Lastwageneinheiten. Über 95 Prozent dieser Lastwagen werden mit Dieselmotoren angetrieben. Auf den gesamten Bestand umgerechnet machen diese Dieselmotoren somit 1,8 Prozent aus. Dagegen fällt der Vergleich der Fahrleistungen der beiden Fahrzeuggruppen wesentlich anders aus: Von den 2,5 Millionen Personenwagen wurden 1982 total etwa 30×10⁹ Kilometer gefahren, während die Lastwagen ungefähr 3,5×10⁹ Kilometer zurücklegten. Das sind immerhin respektable 10 Prozent der gesamtschweizerischen Fahrleistung.

Bekanntlich hat der Bundesrat im Kampf gegen die Luftverschmutzung die Abgasvorschriften für Fahrzeuge mit Benzinmotoren 1982 verschärft. Eine weitere Herabsetzung der Emissionsgrenzwerte ist für dieselben Fahrzeuge für das Jahr 1986 beschlossen und muss auch im Zusammenhang mit der Einführung von bleifreiem Benzin beachtet werden. Dieselfahrzeuge (Personen- und Lastwagen) werden von diesen Massnahmen in keiner Weise betroffen.

In seinem Bericht an die Bundesversammlung vom 20. November 1974 hielt der Bundesrat fest, dass auf den 1. Januar 1977 das ECE-Reglement Nummer 24 für Dieselmotoren eingeführt werden sollte. Die Einführung dieser eher largen Vorschrift gewährleistet einen Betrieb von Dieselmotoren ohne sichtbaren Rauch (Russ). Auf den

1. Januar 1978 wurden vom Bundesrat Prüfmethode und Grenzwerte für die gasförmigen, weit schädlicheren Abgasbestandteile in Aussicht gestellt.

Heute – mehr als fünf Jahre danach – sind weder Prüfmethode noch Emissionsgrenzwerte für die gasförmigen Abgasbestandteile bei Dieselfahrzeugen festgelegt.

Antrag des Bundesrates – Proposition du Conseil fédéral
Überweisung als Postulat – Transmettre comme postulat

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Proposition de la Commission de la santé publique
et de l'environnement

Überweisung als Motion – Transmettre comme motion

Müller-Scharnachtal: Wir haben heute sehr oft zur Kenntnis nehmen müssen, dass der Schadstoffausstoss in die Atmosphäre Jahr für Jahr zunimmt. Die Kurven zeigen, dass alle Verursachergruppen der Luftverschmutzung, also Feuerungsanlagen, Industrie, Gewerbe und Verkehr an der heutigen Situation mitverantwortlich sind – wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Nichts wäre demzufolge verfehlter als eine einseitige Schuldzuweisung.

In seinem Bericht an die Bundesversammlung von 1974 hielt der Bundesrat fest, dass auf den 1. Januar 1977 das ECE-Reglement Nummer 49 für Dieselmotoren eingeführt werde. Die Einführung dieser mehr als laren Vorschrift brachte im Bereich der Lufthygiene nichts. Auf den 1. Januar 1978 wurden vom Bundesrat Prüfmethode und Grenzwerte für die gasförmigen, weit schädlicheren Abgasbestandteile in Aussicht gestellt. Heute, mehr als sieben Jahre danach, sind meines Wissens weder Prüfmethode noch Emissionsgrenzwerte für die Abgasbestandteile bei Dieselfahrzeugen festgelegt. Dabei ist bekannt, dass bei uns rund 20 Prozent der Stickoxide aus dem Schwerverkehr stammen. Heute verfügbare Technologien erlauben nun strengere Vorschriften. Es ist deshalb ein Gebot der Zeit, dass die heutigen Anforderungen an die Abgase aus Dieselmotoren im Gleichschritt mit den Abgasvorschriften bei Benzinfahrzeugen verschärft werden.

Die Kommission schlägt die Überweisung meiner Motion vor. In ihrer Motion über Massnahmen beim Verkehr übernimmt die Kommission meine Forderung. Es ist somit logisch, dass ich an der Überweisung meines Vorstosses festhalte.

Noch eine Bemerkung zum Schluss: Es ist ausserordentlich bedauerlich, dass wir gezwungen sind, den Haltern von Dieselfahrzeugen strenge Vorschriften zuzumuten und kurze Fristen setzen zu müssen. Hätte der Bundesrat vor sieben Jahren wie vorgesehen gehandelt, würden wir heute wesentlich besser dastehen.

Immerhin, wenn die USA willens und fähig sind, noch in diesem Jahr die strengen USA-Normen für Fahrzeuge mit Dieselmotoren in Kraft zu setzen und dabei ausdrücklich feststellen, dass die Massnahmen technisch realisierbar und wirtschaftlich tragbar seien, hoffe ich fest, dass auch bei uns eine wesentlich schärfere Gangart eingeschlagen wird. Es ist sicher besser, alle diese machbaren Massnahmen jetzt zu treffen, als darauf zu hoffen, dass der sterbende Wald allmählich Vernunft annehme. Die Vernunft liegt nämlich bei uns Menschen. Somit tragen wir auch die Verantwortung.

und, gestützt auf Artikel 89bis BV, mittels befristeten, dringlichen Bundesbeschlüssen folgende Sofortmassnahmen zu verfügen:

2. Bereich Motorfahrzeuge

- Vorläufiger Verzicht auf den Weiterausbau des National- und Hauptstrassennetzes (ausgenommen die Schliessung von Lücken wie zum Beispiel Walensee und Leventina);
- Einführung von bleifreiem Benzin mit Obligatorium für alle Tankstellen ab 1. Januar 1985; dabei soll der Preis tiefer ausfallen als bei verbleitem Benzin;
- Einführung der US-Abgas-Emissions-Grenzwerte (Stand 1983) für Neufahrzeuge auf den gleichen Zeitpunkt;
- Importzuschläge für Fahrzeuge, die nur mit bleihaltigem Benzin betrieben werden können und die die verschärften Abgasbestimmungen von 1986 nicht erfüllen. Rückvergütung für Fahrzeuge, die (mit oder ohne Katalysator) diese Norm erfüllen;
- Reduktion der Geschwindigkeitsgrenzen auf 100 km/h (Autobahnen), 80 km/h (ausserorts) und maximal 50 km/h (innerorts);
- Einführung von motorfahrzeugfreien Tagen;
- Einführung der Verpflichtung, beim Halten vor Lichtsignalanlagen den Motor des Fahrzeugs abzuschalten; bei Lichtsignalanlagen ist das gelbe Zwischenlicht einzuführen, um die ungehinderte Weiterfahrt zu erleichtern.

Texte de la motion du 15 décembre 1983

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur plus tôt que prévu le chapitre de la loi sur la protection de l'environnement qui concerne la pollution de l'air et d'édicter sans délai, en se fondant sur l'article 89^{bis} de la constitution, les mesures suivantes au moyen d'arrêtés fédéraux urgents d'une durée limitée:

2. Véhicules à moteur

- Renoncer momentanément à l'extension du réseau des routes nationales et des routes principales (sauf lorsqu'il s'agit de construire un tronçon manquant comme par exemple dans la région du Walensee et dans la Léventine);
- introduire l'essence sans plomb dès le 1^{er} janvier 1985, obligation étant faite à toutes les stations de distribution d'essence d'exploiter une telle colonne; le prix devra se situer plus bas que celui de l'essence contenant du plomb;
- introduire à cette même date, pour les véhicules neufs, les valeurs limites applicables aux Etats-Unis d'Amérique (état 1983) pour l'émission de gaz d'échappement;
- frapper d'une surtaxe douanière les véhicules importés qui ne peuvent rouler qu'à l'essence avec plomb et ceux qui ne répondent pas aux dispositions plus sévères de 1986. Détaxe pour les véhicules qui répondent à cette norme (avec ou sans catalyseur);
- abaisser les vitesses maximums à 100 km/h sur les autoroutes, à 80 km/h en dehors des localités et à 50 km/h au maximum à l'intérieur de celles-ci;
- prévoir certains jours où la circulation des véhicules à moteur sera interdite;
- introduire l'obligation d'arrêter le moteur des véhicules immobilisés à un feu rouge; les signaux lumineux devront comprendre un feu intermédiaire orange, afin de faciliter la circulation.

Sprecher – Porte-parole: Jaeger

Antrag des Bundesrates – Proposition du Conseil fédéral
Überweisung als Postulat – Transmettre comme postulat

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Proposition de la commission de la santé publique et de l'environnement

Mehrheit

Zustimmung zum Antrag des Bundesrates

Minderheit
(Grendelmeier)

83.956

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Waldsterben. Notstandsmassnahmen

Motion du groupe AdI/PEP

Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence

Wortlaut der Motion vom 15. Dezember 1983

Der Bundesrat wird aufgefordert, den lufthygienischen Teil des Umweltschutz-Gesetzes vorzeitig in Kraft zu setzen,

Ziff. 4, 7**Überweisung als Motion****Majorité****Adhérer à la proposition du Conseil fédéral****Minorité****(Grendelmeier)****Ch. 4, 7****Transmettre comme motion****Antrag Cavadini****2. Bereich Motorfahrzeuge****– Vorläufiger Verzicht...****Ablehnung des Absatzes 1 des Postulates****Antrag Ruckstuhl****Ziff. 2 Abs. 2, 3****Ablehnung****Proposition Cavadini****2. Véhicules à moteur****Refuser le 1^{er} alinéa du postulat****Proposition Ruckstuhl****Ch. 2, al. 2 et 3****Rejeter**

Jaeger: Wie Ihnen bereits mitgeteilt wurde, möchten wir hier an vier Forderungen in Motionsform festhalten. Erste Forderung: Einführung der US-Abgas-Emissionsgrenzwerte. Stören Sie sich nicht am Datum. Es wäre grotesk, wenn man uns vorwerfen würde, wir hätten den Vorstoss zu früh eingereicht. Es ist tatsächlich so, dass das Datum auf 1985 festgelegt worden ist. Und zwar, weil wir eben den Vorstoss schon vorletztes Jahr eingereicht haben.

Zweite Massnahme, im Bereich der Anreize: Importzuschläge für Fahrzeuge, die die Abgasnormen nicht erfüllen, und Rückvergütungen für Fahrzeuge, die beispielsweise mit Katalysator ausgerüstet sind oder mit alternativen Entgiftungstechnologien diese Normen erfüllen.

Dritte Forderung: Einführung einer generellen Verpflichtung, beim Halten vor Lichtsignalanlagen den Motor des Fahrzeuges abzuschalten.

Vierte Forderung in diesem Paket: Reduktion der Geschwindigkeitsgrenzen auf 100, 80 und 50 km/h. In diesem Zusammenhang stellt sich natürlich vor allem die Frage der Geschwindigkeitsgrenze 100 km/h auf Autobahnen. Das ist eigentlich das, was hier materiell diskutiert und beschlossen werden muss.

Wir haben ja heute morgen aus verschiedenen Voten hören können – auch der Bundesrat hat sich in dieser Richtung geäussert –, dass Massnahmen, die in den Kompetenzbereich des Bundesrates fallen, aus rechtlichen Gründen nicht in Motionsform überwiesen werden dürfen. Ich bin der Auffassung, dass eine solche rechtliche Überlegung zumindest umstritten ist und in diesem Zusammenhang schlicht und einfach nicht angebracht werden darf, es sei denn, man wolle eigentlich materiell gegen unsere Vorschläge Stellung nehmen, wage es aber nicht, sie – ohne rechtliche Gründe vorzuschieben – abzulehnen.

Ich sage nochmals, was auch Herr Leuenberger heute morgen schon gesagt hat: Hier haben wir die Verantwortung zu übernehmen. Wenn wir Postulate überweisen, dann sind das unverbindliche Empfehlungen, und wenn wir Motionen überweisen, dann haben wir doch mindestens verbindliche Aufträge an den Bundesrat erteilt. Es ist nicht so, dass wir dem Bundesrat nicht trauen, vor allem nicht Bundesrat Egli. Herr Egli, wir wissen, dass Sie sich eingesetzt haben, gerade auch für die Tempolimiten. Aber wir als Parlament haben hier die Gelegenheit, Ihnen im Bundesrat den Rücken zu stärken. Wir wissen auch, dass Sie bereit sind, diesen Vorstoss als verbindlichen Parlamentsbeschluss, als Auftrag zu

übernehmen; aber Sie sind natürlich an die Beschlüsse des Bundesrates gebunden. Wir achten Ihre Einstellung, und wir bitten jetzt das Parlament, daran zu denken, dass jetzt nicht nur über Geld beschlossen wird; jetzt können wir wirklich Massnahmen beschliessen, die zwar sicher nicht das ganze Problem lösen, aber immerhin sofort wirksam werden.

Wir haben jetzt die Gelegenheit, auch hier zu beschliessen, wo es darum geht, Normen zu setzen, dort, wo es darum geht, wirksam etwas zu unternehmen, und zwar etwas, das sofort Einsparungen an Schadstoffausstoss bringt. Wir können Signale setzen, dass es uns wirklich ernst ist; denn wenn man heute morgen mit den Leuten gesprochen hat, die unserer Debatte zuhörten, haben viele wieder gezweifelt an diesem Parlament. Sie haben gemeint, hier würde doch wieder nichts beschlossen, wir würden alles wieder nur auf die nächste Session oder auf die nächsten Bundesratssitzungen hinausschieben. Die Beschlüsse, die wir jetzt vor einer halben Stunde gefasst haben, zeigen aber, dass offensichtlich der Wille im Parlament da ist, jetzt auch im Bereich Verkehr ganz konkrete Schritte zu tun.

Ich bitte Sie: Wir können keine Zeit mehr verstreichen lassen, wir müssen jetzt diese Zeit nutzen, denn der Wald und unsere Umwelt haben keine Geduld mehr. Es wurde bereits gesagt: Wir sind am Ende einer Periode, an der wir nun schlicht und einfach nur noch handeln können. Gesprochen, geprüft, abgeklärt und gesprochen wurde viel. Jetzt müssen wir handeln! *(Applaus auf der Tribüne)*

Präsident: Die Besucher auf der Tribüne scheinen offenbar nicht zu wissen, dass in diesem Saal Kundgebungen nicht gestattet sind. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie sich daran halten.

83.966**Postulat Günter****SBB-Generalabonnement für Motorfahrzeughalter
Véhicules automobiles et abonnement général CFF****Wortlaut des Postulates vom 16. Dezember 1983**

Der Bundesrat wird eingeladen, folgendes Massnahmenpaket zu prüfen, das zu einer Umstrukturierung im Personenverkehr unseres Landes beitragen soll:

1. Die Einführung einer Motorfahrzeugsteuer des Bundes für Personenwagen. Die Höhe der Steuer wäre so anzusetzen, dass sie zusammen mit der durchschnittlichen kantonalen Motorfahrzeugsteuer mindestens den Betrag ausmacht, den ein SBB-Generalabonnement 2. Klasse kostet.
2. Der Ertrag dieser Bundes-Motorfahrzeugsteuer fliesst den SBB zu.
3. Der Halter eines Motorfahrzeuges, das dieser Bundessteuer unterliegt, erhält von den SBB kostenlos ein Generalabonnement 2. Klasse.

Texte du postulat du 16 décembre 1983

Le train de mesures suivant doit contribuer à la restructuration du trafic des voyageurs dans notre pays, c'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral de l'examiner:

1. Introduction d'un impôt fédéral sur les voitures de tourisme. Le total de cet impôt et de la moyenne des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur devrait au moins correspondre au prix d'un abonnement 2^e classe des CFF.
2. La recette provenant de cet impôt fédéral sur les véhicules à moteur ira aux CFF.
3. La personne dont le véhicule à moteur sera soumis à cet impôt fédéral recevra à titre gratuit un abonnement général 2^e classe des CFF.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Müller-Bachs, Oester, Rebeaud, Weber Monika, Weder-Basel, Widmer, Zwygart (11)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Massnahmenpaket strebt folgende Ziele an:

- Massive Senkung des Preises für ein Generalabonnement;
- Eliminierung des SBB-Defizites und damit Entlastung der Bundesfinanzen;
- Umkehrung der Kostenstruktur für den Reisenden, indem der Bahntransport «gratis» ist, hingegen die Benützung des individuellen Motorfahrzeuges höhere laufende Kosten verursacht, und Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Müller-Bachs, Oester, Rebeaud, Weber Monika, Weder-Basel, Widmer, Zwygart (11)

Antrag des Bundesrates – Proposition du Conseil fédéral
Annahme – Acceptor

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Proposition de la commission de la santé publique et de l'environnement

Mehrheit

Ablehnung

Minderheit

(Grendelmeier)

Zustimmung zum Antrag des Bundesrates

Majorité

Refuser

Minorité

(Grendelmeier)

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral

Günter: Wir müssen das Problem des Baumsterbens mit Kraft und Elan angehen. Das haben wir heute gehört. Es braucht Geld dazu, viel Geld; es braucht Zeit, aber was es noch mehr braucht, sind vermutlich neue Ideen. Es braucht den Mut zum Durchdenken völlig neuer Gedanken. Wir müssen versuchen, neue Ideen vorurteilslos durchzudenken.

Was ich Ihnen nun vorlege, ist eine Bitte an den Bundesrat, eine bis jetzt wenig geprüfte Idee einmal auszuarbeiten. Der Bundesrat ist dazu bereit. Die Kommission ist dazu nicht bereit. Ich werde daher, weil ich fürchte, dass gewisse Missverständnisse bestehen, noch einmal klar darlegen, was wir möchten: Es geht darum, das Bahnfahren günstiger zu machen als das Autofahren. Auch wer ein Auto hat, soll finanziell günstiger fahren, wenn er die Bahn benützt, als wenn er dieselbe Strecke mit seinem Auto fährt. Sie wissen, dass es sich heute ja umgekehrt verhält. Die Idee ist eine neue Bundessteuer für Automobilisten.

Ich warte hier eigentlich auf den Zwischenruf von Herrn Auer, dass es keine neue Idee sei, neue Steuern einzuführen. Das weiss ich. Aber das Neue an der Idee ist, dass der Automobilist auch etwas dafür erhalten soll, nämlich ein Generalabonnement zweiter Klasse. Es geht also im Prinzip darum, einen Zwangskauf von Generalabonnements zweiter Klasse für Automobilisten einzuführen. Was wäre die Folge? Es würden fast 3 Millionen Generalabonnemente verkauft. Wir schätzen somit, dass die Steuer dann nur noch auf etwa 1000 Franken zu stehen käme, weil eben viel mehr Generalabonnemente verkauft würden. Damit würde natürlich auch der Preis für den Nichtautomobilisten viel günstiger, als er heute ist, denn sie dürfen keinesfalls benachteiligt werden. Bei vielen Massnahmen, die wir heute diskutieren, dürfen wir eines nicht vergessen: Im Prinzip müssten wir jedem Nichtautobesitzer auf den Knien danken, dass er kein Auto hat. Es ist stark zu befürchten, dass mit vielen der Massnahmen, die wir beschliessen, vor allem auch die Nichtautobesitzer belastet werden, und dies scheint mir

falsch. Wer auf sein Auto verzichtet, sollte dafür nicht noch finanziell bestraft werden.

Für den Automobilisten sieht mein Modell so aus: Wenn er dann häufig die Bahn benützt, bekommt er im Grunde genommen den grössten Teil des Geldes wieder herein. Finanziell zur Kasse wird nur derjenige gebeten, der nur das Auto benützt und nicht die Bahn. Der hat dann eben nichts als Auslagen.

Auf der anderen Seite würde auch das SBB-Defizit verschwinden. Sie wissen, dass der Bund das SBB-Defizit deckt. Dabei würde auch die Belastung des Bundes abnehmen, und damit würden schliesslich wieder die Steuerzahler profitieren. Sie sehen: es ist nicht in erster Linie ein Schröpfen, sondern eine Umlagerung der Belastung von denjenigen, die sich richtig verhalten, zu denjenigen, die sich nicht richtig verhalten.

Wie aus der Botschaft zu entnehmen ist, glaubt auch der Bundesrat, dass der Umsteigegeffekt sehr gross wäre. Der Anreiz, die Bahn zu benützen, wäre bei einem derartigen Modell enorm gross. Es wird in der Botschaft gesagt, man bezweifle, ob man für die erhöhten Frequenzen genug Rollmaterial hätte. Was wir benötigen, sind kurzfristig wirksame Massnahmen. Langfristig haben wir viele Ideen, die allerdings auch viel kosten werden. Sie werden dann viel mehr kosten als die Idee, die wir Ihnen hier vorschlagen. Die meisten werden ja erst mit der Zeit ihre Wirkung entfalten. Wir haben hier also die Situation, dass der Bundesrat bereit ist, eine neue Idee zu prüfen. Ich möchte, dass das gesamte Gedankengebäude einmal untersucht wird, weil es sehr viele neue und vor allem sehr viele positive Aspekte aufweist. Der Bundesrat möchte das tun. Ich glaube, wir sollten ihm wirklich nicht in den Arm fallen, wenn er einmal bereit ist, phantasievolle Gedanken aufzunehmen, sondern ihn das tun und uns dann einen Bericht unterbreiten lassen, was dabei herausgekommen ist.

Ich möchte Sie herzlich bitten, bei dem Postulat mitzumachen.

83.961

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Waldsterben. Mittel- und längerfristige Massnahmen

Motion du groupe AdI/PEP

Dépérissement des forêts.

Mesures à moyen et long terme

Wortlaut der Motion vom 16. Dezember 1983

Der Bundesrat wird aufgefordert, folgende Massnahmen im mittel- und längerfristigen Bereich zu treffen:

2. Motorfahrzeuge

- Einführung des Obligatoriums, die vorhandenen Altfahrzeuge auf den Betrieb mit bleifreiem Benzin umzustellen und mit Katalysator-Abgasentgiftungsanlagen auszurüsten;
- Erlass von strengerem Grenzwerten für all die Fahrzeuge, für die bisher keine besonderen bestanden haben (z. B. Dieselfahrzeuge und extraleichte Personenwagen, extra-schwere Personenwagen);
- Erlass von zeitlich beschränkten lokalen Fahrverboten mit dem Ziel, den Immissionsgrenzwert in exponierten Siedlungsgebieten für Stickstoffdioxid von 50 Mikrogramm/m³ zu unterschreiten.

Texte de la motion du 16 décembre 1983

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures suivantes ayant un effet à moyen et long terme:

2. Véhicules à moteur

- Introduction de l'obligation de modifier les anciennes voitures en circulation de façon à ce qu'elles puissent utiliser de l'essence sans plomb et de les équiper d'un système de détoxification des gaz d'échappement à l'aide d'un catalyseur;
- Mise en vigueur de valeurs limites plus sévères pour tous les véhicules pour lesquels il n'existait jusqu'ici pas de

dispositions spéciales (p. ex. véhicules à moteur Diesel et voitures automobiles ultra-légères, voitures automobiles d'un poids très élevé);

– Interdiction locale de circuler, d'une durée limitée, visant à ramener au-dessous de 50 microgrammes/m³ la valeur limite pour le bioxyde d'azote dans les zones d'habitation exposées à cette pollution.

Antrag des Bundesrates – Proposition du Conseil fédéral

Überweisung als Postulat – Transmettre comme postulat

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt

Proposition de la commission de la santé publique et de l'environnement

Mehrheit

Zustimmung zum Antrag des Bundesrates

Minderheit

(Grendelmeier)

Ziff. 2 Abs. 2

Überweisung als Motion

Majorité

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral

Minorité

(Grendelmeier)

Ch. 2 al. 2

Transmettre comme motion

Antrag Ammann-St. Gallen

2. Motorfahrzeuge, Absatz 2

– Erlass von strengeren Grenzwerten...

Überweisen als Motion

Proposition Ammann-Saint-Gall

2. Véhicules à moteur, 2^e alinéa

– mise en vigueur de valeurs limites plus sévères...

Adopter ce point sous forme de motion

Weder-Basel: Die unabhängige und evangelische Fraktion hält an der Motion 83.961 in allen drei Punkten fest. Nach den aufrüttelnden Voten von Bundesrat Egli von heute morgen ist es eigentlich unverständlich, dass der Gesamtbundesrat und die Mehrheit der Kommission unsere Forderungen nur als Postulat entgegennehmen wollen. Postulate sind bekanntlich nichts als höfliche Empfehlungen ohne jede Verbindlichkeit, damit auch ohne jede Kraft. Dass aber diese Forderungen als verbindlich zu erklären sind und sofort in die Tat umgesetzt werden sollten, das möchte ich kurz darlegen.

Weitsichtige Umweltpolitik verlangt, die von den Autoabgasen stammenden Stickoxide zu reduzieren. Hier muss eine Reduktion der Schadstoffe auf das Niveau der fünfziger Jahre erreicht werden. Unsere Forderung, die vorhandenen Altfahrzeuge auf den Betrieb mit Katalysatoren und bleifreiem Benzin umzustellen, wäre zum Beispiel nach einem Bonus-Malus-System denkbar. Ein solches System käme unserer marktwirtschaftlichen Ordnung entgegen und hätte zur Folge, dass innert kürzester Zeit die Halter von Altfahrzeugen umsatteln würden. Wenn wir noch den Antrag von Ratskollege Paul Günter annehmen, wonach nur derjenige mit 130 km/h fahren darf, welcher einen Katalysator eingebaut hat, dann wird in Kürze das von uns anvisierte Ziel, ein massiver Abbau der Stickoxide, erreicht sein.

Zu Punkt 2: Der Erlass von strengeren Grenzwerten für alle Fahrzeuge, für die bisher keine besonderen Grenzwerte bestanden haben, ist als verbindlich zu erklären. In der Luftreinhalteverordnung kommen die zuständigen Instanzen selbst auf diese Idee und propagieren sie als denkbare Massnahme. Ich weiss nicht, welche Überlegungen nun den Bundesrat dazu führen, dieses Begehren nur als Postulat zu

übernehmen. Ich könnte mir aber vorstellen, dass er die finanziellen Konsequenzen fürchtet. Dazu ist jedoch zu sagen, dass sämtliche Massnahmen, die eine Umweltverbesserung bringen, Geld kosten werden. Immerhin ist bei der von uns vorgeschlagenen Massnahme zu beachten, dass alle zu gleichen Teilen belastet werden. Damit ist die Wettbewerbsgleichheit im Inland jedenfalls gewährleistet.

Zu Punkt 3: Der Erlass von zeitlich beschränkten Fahrverboten dort, wo die Grenzwerte für Stickoxid das erträgliche Mass überschreiten, ist eine Forderung, die ebenfalls vom Bundesamt für Umweltschutz erhoben wird und die im Interesse der Volksgesundheit liegt. Es ist hinlänglich bekannt und durch Messungen bestätigt, dass an stark befahrenen Strassenzügen in den Städten und Ballungszentren die heute gültigen Grenzwerte oftmals überschritten werden. Diese Grenzwerte wurden seinerzeit mit Rücksicht auf die Gesundheit der Bevölkerung erlassen. Es gibt daher überhaupt keinen Grund, gegen die Forderung auf Einhaltung der Grenzwerte anzugehen, es sei denn, man sei der Auffassung, dem Moloch Verkehr müsse alles geopfert werden, selbst die Gesundheit der betroffenen Menschen. Nebst den Abgasen haben die Betroffenen in der Regel auch noch den dazugehörenden Lärm als zusätzliche Umweltbelastung hinzunehmen. Ich meine, wir dürfen die betroffene Bevölkerung diesem Nachteil nicht mehr länger aussetzen. Die Forderungen unserer Fraktion sind also die gleichen, wie sie von den Bundesinstanzen postuliert werden. Wir bitten Sie daher, unsere Begehren in Form der Motion zu überweisen.

84.303

Motion Herczog

SBB. Umweltschutzabonnement
CFF. Abonnement écologique

Wortlaut der Motion vom 5. März 1984

Der Bundesrat wird aufgefordert, aus Gründen des Umweltschutzes und zur privilegierten Förderung des öffentlichen Verkehrs die geeigneten Massnahmen zu treffen, damit bei den SBB ein Umweltschutzabonnement, d. h. ein stark verbilligtes Abonnement, eingeführt wird (eventuell befristet).

Texte de la motion du 5 mars 1984

Le Conseil fédéral est prié de faire en sorte que les CFF introduisent un «abonnement écologique», à tarif fortement réduit (éventuellement pendant une durée limitée), de manière à protéger le milieu et favoriser le transport en commun.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Carobbio, Gurtner, Mascarin (3)

Begründung – Développement

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Antwort des Bundesrates siehe unten, Motion 84.401

Réponse du Conseil fédéral voir ci-après, motion 84.401

84.401

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Öffentliche Verkehrsmittel. Tarifverbund Schweiz

Motion du groupe Ad/PEP

Transports publics. Communauté tarifaire suisse

Wortlaut der Motion vom 23. März 1984

Aus Gründen des Umweltschutzes und zur vorrangigen Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Bundesrat ersucht:

a. die kantonalen Bemühungen zur Einführung von verbil-

ligten Umweltschutzabonnementen zu unterstützen und zu koordinieren;

b. einen Tarifverbund für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel der Schweiz anzustreben;

c. im Rahmen dieses Tarifverbunds ein stark verbilligtes, gesamtschweizerisches Umweltschutzabonnement einzuführen.

Texte de la motion du 23 mars 1984

Pour des raisons relevant de la protection de l'environnement et dans le dessein de promouvoir les transports publics en priorité, le Conseil fédéral est chargé:

a. D'appuyer et de coordonner les efforts entrepris par les cantons en vue d'introduire des abonnements à prix réduit, pour protéger l'environnement;

b. De s'efforcer d'instituer une communauté tarifaire réunissant l'ensemble des entreprises de transports publics de la Suisse;

c. D'introduire dans le cadre de cette communauté un abonnement pour protéger l'environnement, à prix fortement réduit et valable dans l'ensemble du pays.

Sprecher – Porte-parole: Maeder-Appenzell

Begründung – Développement

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Die beiden Motionen werden zusammen beantwortet, da sie auf gleichgerichtete Massnahmen abzielen.

Die Vorstösse sehen vor, dass kantonale Bemühungen zur Einführung von verbilligten Umweltschutzabonnementen vom Bund zu unterstützen und zu koordinieren seien. Der Bund setzt sich seit langem für eine gegenseitige Abstimmung regionaler Tarife ein und beteiligt sich aktiv in den Gremien zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Aber das Eisenbahngesetz erlaubt nicht, lokale öffentliche Verkehrsnetze finanziell zu unterstützen. Dies widerspricht auch den Zielsetzungen der Gesamtverkehrskonzeption, wonach der Agglomerationsverkehr in den Aufgabenbereich der Kantone und Gemeinden fällt.

Die Motionäre verlangen weiter, es sei ein gesamtschweizerischer Tarifverbund für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel anzustreben. Den wichtigsten Bedürfnissen ist für Einzelreisende durch den direkten Verkehr bereits Rechnung getragen worden. Zahlreiche Transportunternehmen bieten direkte Billette nach vielen Reisezielen in der ganzen Schweiz an. Auf der Stufe der Abonnemente bestehen Fahrausweise, die ein grosses Netz abdecken. Der Verband schweizerischer Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs bietet Tageskarten für die Benützung der Netze von 22 Städten an.

Das heutige Angebot des öffentlichen Verkehrs ist schon recht umfassend. Verbesserungen wären durch eine weitergehende Integration der Tarife von Bahnen, Automobillinien und städtischen Verkehrsbetrieben im Sinne von Pauschal-fahrausweisen wohl denkbar. Der Pauschalpreis kann jedoch nicht durch das Zusammenzählen der Preise einer jeden Transportunternehmung, die am direkten Verkehr beteiligt ist, festgesetzt werden. Der Kilometeranstoss führt zwangsläufig zu einem Einnahmefall, den die Transportunternehmen nicht selber tragen können.

Die Motionen möchten in einem Tarifverbund Schweiz ein stark verbilligtes Umweltschutzabonnement einführen. Im Rahmen von Umweltschutzmassnahmen sind generelle Tarifenkungen als isolierte Massnahmen abzulehnen, da sie zu kostspielig sind und ihre Wirksamkeit bisher nicht erwiesen ist. Qualitative Massnahmen, wie die geschilderte Verknüpfung der Verkehrsträger auf tarifarischem Gebiet, geniessen Vorrang. Sollten trotzdem Massnahmen beim Tarifniveau ergriffen werden, müssten diese in erster Linie den regelmässigen Kunden des öffentlichen Verkehrs

zugute kommen. Bei den im schweizerischen Verkehrsmarkt gegebenen Verhältnissen ist jedoch nicht zu erwarten, dass gewährte Rabatte durch entsprechenden Mehrverkehr kompensiert werden können. Der dadurch entstehende Einnahmefall müsste den Unternehmen vergütet werden, da ihnen die zur Modernisierung und Angebotsverbesserung notwendigen Mittel erhalten bleiben müssen. Die Abgeltung derartiger Einnahmefälle durch den Bund kommt aus finanziellen Gründen nicht in Frage. Dagegen unterstützt er weiterhin Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, die einen Beitrag zum Umweltschutz leisten, insbesondere die Einführung von Tarifverbünden.

Dazu ist noch festzuhalten, dass die beiden Motionen in einen dem Vollzugsorgan abgetretenen Zuständigkeitsbereich eingreifen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motionen abzulehnen

Le Conseil fédéral propose de refuser les motions

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt

Proposition de la Commission de la santé publique et de l'environnement

84.303 Motion Herczog

Überweisung als Postulat – Transmettre comme postulat

84.401 Motion der LdU/EVP-Fraktion

Mehrheit

Überweisung als Postulat

Minderheit

(Grendelmeier)

Überweisung als Motion

Majorité

Transmettre comme postulat

Minorité

(Grendelmeier)

Transmettre comme motion

Herczog: Bekämpfung des Waldsterbens heisst vor allem auch Privilegierung des öffentlichen Verkehrs, und Privilegierung des öffentlichen Verkehrs heisst in erster Linie niedrige Taxen. Dafür gibt es ein sehr gutes Mittel, und ich habe den Vorschlag in Form einer Motion eingereicht.

Zur Privilegierung des öffentlichen Verkehrs soll der Bundesrat Massnahmen prüfen und treffen, die zur Einführung eines Umweltschutzabonnements bei den Schweizerischen Bundesbahnen führen können, d.h. er soll ein sehr stark verbilligtes Umweltabo unterstützen.

Nun zur Antwort des Bundesrates, die Sie alle erhalten haben. Ich nehme nicht an, dass Sie sie alle gelesen haben. Es ist eine der schlechtesten Antworten, die ich je seitens des Bundesrates erhalten habe. Sie kam übrigens nicht aus dem Departement Egli, sondern aus dem Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement.

Ich bin nicht zufrieden mit der Antwort, weil sie erstens mit meinem Vorstoss überhaupt nichts zu tun hat. Sie betrifft die Vorstösse von Paul Günter und von mir gleichzeitig. Ich bin aber mit Paul Günters Vorstoss nicht einverstanden, weil er speziell für Autofahrer vergünstigte Generalabonnemente einführen will. Da würde ich noch lieber die Fussgänger privilegieren, das wäre zumindest umweltfreundlicher. Ich bin der Ansicht, dass die Bundesbahnen generell an alle potentiellen SBB-Benützer günstigere Abonnemente abgeben sollen.

Zweitens meint der Bundesrat in seiner Antwort, mir ginge es im Vorstoss darum, kantonale Bemühungen zur Einführung von verbilligten Abonnementen zu fördern. Das ist

falsch. Es geht weder um eine kantonale, kommunale noch regionale Frage, sondern ganz eindeutig um eine Bundesfrage. Das Ganze hat dementsprechend auch nichts mit Tarifverbund zu tun.

Der dritte Punkt ist der eigenartigste in der Antwort des Bundesrates. Da heisst es: «Im Rahmen der Umweltschutzmassnahmen sind generelle Tarifsenkungen abzulehnen» – also für die Bahnen –, «da sie zu kostspielig sind und ihre Wirksamkeit bisher nicht erwiesen ist.» Diese Aussage ist beinahe cabaretreif! Vielleicht kennen Sie die Situation in der Region Basel, oder Sie kennen die in der Region Bern, vielleicht auch in Zürich. In Zürich haben wir sogar sehr teure Umweltabos, und trotzdem hat man absoluten Erfolg damit erzielt. Auch in den Kantonen Basel und Bern ist man mit den Erfolgen zufrieden. Weiter erinnere ich Sie nochmals an die Bettagsaktion der SBB, während der man mit einem Fünfliber fahren konnte. Die Bahnen müssen nicht bloss einen Fünfliber kosten, aber die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt stark davon ab, wieviel er kostet. Bei den Preisen, die man heute für die Bahnen bezahlen muss, steigt kaum jemand mehr um.

Aus einem weiteren Grund wird niemand vom Auto auf den Zug umsteigen: Mit all diesen Massnahmen, die wir heute und morgen diskutieren, werden vor allem die Autofahrer privilegiert. Sie werden für den Einbau des Katalysators begünstigt, für die Verwendung von bleifreiem Benzin usw. Mit der Zeit wird Autofahren so wesentlich günstiger und billiger als Bahnfahren. Wenn man sich aber für den öffentlichen Verkehr und gegen das Waldsterben einsetzen will, muss man unbedingt versuchen, die Bahnpreise so stark wie möglich herabzusetzen, damit der Bahnverkehr dem Automobilverkehr gegenüber nicht nur konkurrenzfähig, sondern privilegiert ist.

Zum Schluss: Es wird mir sicherlich vorgehalten, das sei rechtlich nicht möglich, weil das Parlament kein Tarifgestaltungsrecht in bezug auf die Bundesbahnen habe. Wir haben im letzten Dezember im Zusammenhang mit dem Budget die Frage der Tarife auch diskutiert! Das Parlament hat die Budgethoheit, und es hat dadurch auch die Möglichkeit, auf die Tarife Einfluss zu nehmen.

Die Kommission möchte meinen Vorstoss als Postulat überweisen. Ich bin einverstanden mit der Umwandlung in ein Postulat, denn so geschieht zumindest etwas. Der Bundesrat hingegen möchte es ablehnen.

Ich bitte Sie, ein Exempel für den öffentlichen Verkehr zu statuieren und mein Postulat zu überweisen.

84.333

Motion der sozialdemokratischen Fraktion

Waldsterben. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Motion du groupe socialiste

Dépérissement des forêts

Promotion des transports publics

Wortlaut der Motion vom 7. März 1984

Im Rahmen der dringenden Massnahmen gegen das Waldsterben wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament möglichst rasch einen Bundesbeschluss zur Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs mit folgender Zielrichtung vorzulegen:

Das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr wird durch eine markante Senkung der Tarife im Personenverkehr gefördert. Die Einnahmehausfälle, die daraus resultieren, werden vom Bund als gemeinwirtschaftliche Leistung an die SBB und die PTT abgegolten.

Eine Abgeltung für die Privatbahnen kann in der laufenden Abgeltungsrevision für Privatbahnen geregelt werden.

Texte de la motion du 7 mars 1984

Dans le cadre des mesures urgentes qui doivent être prises pour lutter contre le dépérissement des forêts, le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement, le plus rapide-

ment possible, un projet d'arrêté fédéral visant à promouvoir les transports publics non générateurs de nuisances; l'arrêté en question doit avoir le but suivant:

Un abaissement notable des tarifs du trafic voyageur encouragera les personnes qui se déplacent à abandonner leur moyen de transport privé pour utiliser les transports publics. Afin de compenser le manque à gagner qui en résultera pour les entreprises concernées, la Confédération indemniserà les CFF et les PTT pour leurs prestations de services publics. L'indemnisation des prestations des entreprises de chemins de fer privées pourra être réglée dans la révision en cours de ladite indemnisation.

Sprecherin – Porte-parole: Mauch

Antrag des Bundesrates – Proposition du Conseil fédéral

Ablehnung – Refuser

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt

Proposition de la commission de la santé publique et de l'environnement

Mehrheit

Überweisung als Postulat

Minderheit

(Ammann-St.Gallen, Deneys, Lanz, Stamm, Vannay)

Überweisung als Motion

Majorité

Transmettre comme postulat

Minorité

(Ammann-St.Gall, Deneys, Lanz, Stamm, Vannay)

Transmettre comme motion

Antrag Jaeger

Festhalten an der Motion

Proposition Jaeger

Maintenir la motion comme telle

84.934

Motion Hubacher

Waldsterben. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Dépérissement des forêts

Mesures en faveur des transports publics

Wortlaut der Motion vom 14. Dezember 1984

Der Bundesrat wird eingeladen, einen dringlichen Bundesbeschluss zur Änderung der Bundesverfassung gemäss BV Artikel 89bis Absatz 3 vorzulegen, welcher die folgenden Massnahmen umfasst:

Aus dem Ertrag des Treibstoffzolls und des Zollzuschlags aus Treibstoffen ist ein Drittel für folgende Massnahmen einzusetzen:

- Verbilligung der Tarife im öffentlichen Verkehr;
- Finanzierung von Umweltabonnements und anderen Umsteigeförderungs-Aktionen der SBB, der Privatbahnen und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs;
- Verbesserung des Leistungsangebots im Personen- und Güterverkehr zum Beispiel durch dichtere Fahrpläne.

Texte de la motion du 14 décembre 1984

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un projet d'arrêté urgent selon la procédure prévue à l'article 89^{bis}, 3^e alinéa, cst.

Selon le nouvel arrêté, un tiers du produit des droits d'entrée sur les carburants (droit de base et surtaxe) sera affecté aux mesures suivantes:

- Réduction des tarifs des transports publics;
- Financement d'abonnements écologiques et d'autres mesures prises par les CFF, les compagnies privées de

chemins de fer et les sociétés de transport urbain aux fins d'inciter les automobilistes à recourir aux moyens de transport publics;

– Amélioration de l'offre des prestations dans les secteurs voyageurs et marchandises, notamment par un étouffement des horaires.

Mündliche Begründung – Développement oral

84.936

Motion Bircher

**Öffentlicher Verkehr. Tarifvergünstigungen
Transports publics. Facilités tarifaires**

Wortlaut der Motion vom 14. Dezember 1984

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung unverzüglich einen Entwurf zu einem dringlichen Bundesbeschluss zur Änderung und Ergänzung des SBB-Leistungsauftrages bzw. anderer gesetzlicher Grundlagen mit folgender Zielsetzung vorzulegen:

1. Die Bundesversammlung erhält die Kompetenz, den Bundesbahnen anlässlich der Beratung und Genehmigung des Budgets Anweisungen, Leistungs- und Tarifmassnahmen zu erteilen, welche auf eine vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel abzielen.
2. Gleichzeitig ist über die erforderliche Abgeltung zu befinden.

Texte de la motion du 14 décembre 1984

Le Conseil fédéral est chargé de présenter le plus rapidement possible aux Chambres un projet d'arrêté fédéral urgent en vue de modifier ou de compléter le mandat des CFF ou d'autres bases légales, modification qui visera les buts suivants:

1. L'Assemblée fédérale se voit attribuer la compétence de donner aux CFF, à l'occasion de l'examen et de l'approbation du budget, des directives concernant les prestations et les tarifs afin d'encourager la population à utiliser davantage les moyens de transport public.
2. Il convient en même temps de décider de l'indemnisation qui s'impose.

Mündliche Begründung – Développement oral

Bircher: Ich spreche, wie angekündigt, im Namen der sozialdemokratischen Fraktion einmal zur Waldsterbemotion, Seite 9 der Fahne, dann aber auch zu unseren neu am 14. Dezember 1984 eingereichten Motionen betreffend Tarifvergünstigungen bei den SBB, und – weil das nur rechtlich über die Änderung des Leistungsauftrages möglich ist – betreffend sofortige Änderung des Leistungsauftrages. Sie finden diese Motion zusammen mit jener von Herrn Hubacher auf dem Zusatzblatt, das Ihnen gestern ausgeteilt wurde.

Herr Hubacher hat die Finanzierungsfrage angepackt. Nachdem Sie heute morgen seinen Antrag auf einen dringlichen Bundesbeschluss, dahin lautend, dass ein Drittel der Treibstoffzollgelder für den öffentlichen Verkehr umgepolt werden soll, zur Kenntnis genommen haben, wird er diese Motion separat begründen. Dort sehen Sie dann, woher das Geld kommen soll, das für den öffentlichen Verkehr verwendet werden soll. Gesamthaft gehen wir bei allen drei Motionen davon aus, dass sämtliche von uns diskutierten und vom Bundesrat heute morgen skizzierten technischen Umweltschutzmassnahmen (die Abgasreinigungsmassnahmen, aber auch die Abgassenkungsmassnahmen) allein nicht genügen werden. Sie werden noch Jahre dauern, weil davon bekanntlich sämtliche älteren Jahrgänge unserer Autos nicht erfasst werden. Alle diese Massnahmen sind vorläufig nur für Neuwagen konzipiert. Das ist der entscheidende Nachteil dieser technischen Umweltschutzmassnahmen im Bereich Verkehr.

Wir gehen weiter davon aus, dass sämtliche übrigen Verbesserungsmaßnahmen dann nur noch eigentliche Zwangsmassnahmen sein können, beispielsweise Verbote, oder wir versuchen – und jetzt sind wir bei unseren Motionen – Anreize zu geben. Wir wollen freiwillig Verhaltensänderungen herbeiführen helfen.

Konkret würde das im Sektor Verkehr heissen: mehr öffentlicher Verkehr statt motorisierter Privatverkehr, statt Individualverkehr; oder für den Güterverkehr gesprochen: mehr Schienen- statt Strassentransporte. Hier ist der Zusammenhang eindeutig. Jeder nicht gefahrene Autostrassenkilometer reduziert die Luftverschmutzung, und zwar markant und sofort.

Aber eben, jetzt kommt unser Problem. Wir müssen in diesem Bereich etwas tun. Wir müssen die nötigen Anreize schaffen, wir müssen bei den Bahnen mehr Leistungen bieten, bessere Angebote schaffen, und alles zu günstigeren Bedingungen. Die Herren Günter, Herczog und Jaeger haben einzelne Ansätze aufgezeigt, einzelne Ideen bereits dargelegt. Was uns sehr enttäuscht – es ehrt Herrn Bundesrat Egli, dass er das sehr offen dargelegt hat –: Der Bundesrat nennt in seinem ganzen Massnahmenpaket keinen einzigen konkreten Vorschlag, der eine sofortige Förderung des öffentlichen Verkehrs herbeiführt. Er hat im Gegenteil heute ehrlich zugegeben, was drinliege, sei, einen Bericht auszuarbeiten, in welchem mögliche Massnahmen aufgezeigt würden. Das geht uns einfach zu wenig weit. Wenn wir jetzt – das wurde heute morgen vom Sprecher des Büros, Herrn Steinegger, gesagt – im Bereich öffentlicher Verkehr nicht in der Lage sind, konkrete Beschlüsse zu fassen, dann versagen wir auf einem grossen Gebiet der Umweltschutzmassnahmen, der Waldsterbensdiskussion.

Ich verweise auf einzelne Rechtsgrundlagen, die Sie alle kennen. Wo die Rechtsgrundlagen heute so liegen, dass das Parlament nicht kompetent ist zu entscheiden – wo das Parlament beispielsweise nicht über Tarifmassnahmen beschliessen kann – bleibt uns nichts anderes übrig, als diese Gesetze, die heute da sind, zu ändern. Insofern haben wir auch ein gutes Gewissen, was die Delegation angeht; es sind keine delegierten Normen, wenn wir den Leistungsauftrag ändern wollen, der immerhin noch zwei Jahre gültig ist (bis Ende 1986). Dann kann der Bundesrat uns mit ein oder zwei Gesetzesartikeln Änderungsvorschläge, vor allem den Zweckartikel 1, wo die SBB für eine ausgeglichene Rechnung zu sorgen haben, vorlegen. Dann sind wir auch kompetent, in Zukunft solche Tarifdiskussionen wie im letzten Dezember kompetent zu führen.

Es war ja eine Frustration sondergleichen, dass wir nur mit knappem Mehr (mit 87 zu 84 Stimmen) die damalige Tarifierhöhung bei den Bundesbahnen zwar befürwortet haben (84 Mitglieder unseres Rates haben sie abgelehnt), aber immer wieder hören mussten, wenn es der Zufall gewollt hätte und wir die Tarifierhöhung refüsiert hätten, wir dazu gar nicht kompetent gewesen wären. Also hätte unser Entscheid in dieser Frage gar keinen Sinn gehabt, und das wollen wir ändern. Sie müssen dazu unsere Motion betreffend Änderung des Leistungsauftrages vom 14. Dezember 1984 in verbindlicher Form entgegennehmen. Ich bitte Sie wirklich, Herr Bundesrat Egli – Sie haben ja diesen Vorschlag im Dezember erhalten –, hier doch ein Zeichen zu setzen; es braucht von Ihnen legislatorisch wenig Vorarbeit, es braucht keine Konzeptionen, es braucht keine Berichte, aber sie sollten zu dieser Gesetzesänderung Hand bieten. Deshalb können wir nicht damit einverstanden sein, dass diese Motionen nur als Postulate an den Bundesrat überwiesen werden sollen.

Noch eine kleine technische Anmerkung, damit von uns niemand zuviel Redezeit beansprucht – wir sind ja gezwungen worden, da sehr haushälterisch zu sein –: Auf der Fahne, Seite 9, finden Sie noch unser Postulat von Frau Fankhauser, welches das Umweltabonnement in der Region Basel betrifft. Hier können wir mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass die Region Basel in ihrem Hoheitsgebiet geschaltet hat, sie hat ein attraktives Umweltschutzabonnement eingeführt. Dieses Postulat – Frau Fankhauser lässt

dies mitteilen – wird deshalb zurückgezogen; es ist sachlich erfüllt. Aber gerade dieses Beispiel müssen wir nun auf Bundesebene ebenfalls durchziehen. Was die Region Basel oder was jetzt andere Städte und Gemeinden in unserem Lande im Tarifbereich fertigbringen, muss doch auch die Bundesbahn, müssen wir auch auf eidgenössischer Ebene erreichen.

Helfen Sie uns deshalb, diese Motionen durchzubringen.

84.401

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Öffentliche Verkehrsmittel. Tarifverbund Schweiz

Motion du groupe AdI/PEP

Transports publics. Communauté tarifaire suisse

Siehe Seite 139 hiervor – Voir page 139 ci-devant

Maeder-Appenzell: Die LdU/EVP-Fraktion hält an der am 23. März 1984 eingereichten Motion «Öffentliche Verkehrsmittel. Tarifverbund Schweiz» fest. Die Antwort des Bundesrates befriedigt sie nicht. Hauptziel all unserer Bemühungen muss es sein, die Schadstoffe in der Luft auf den Stand von 1950 zu reduzieren. Aber selbst bei der Einführung strengster Abgasvorschriften und sogar einer Rationierung des Treibstoffverbrauchs auf die Hälfte lässt sich dieses Ziel nicht ganz erreichen. Nur mit einer gewaltigen Anstrengung auf allen Ebenen und mit einem Umstellen der Verkehrsgewohnheiten haben wir vielleicht eine Chance, das Schlimmste zu verhüten. Zu den wichtigsten Begleitmassnahmen gehört die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Diese Motion ist, zusammen mit anderen Massnahmen, geeignet, diese Attraktivität zu fördern und ein vermehrtes Umsteigen vom Privatauto auf Schiene und Bus zu erleichtern. Nachdem die Region Basel den Beweis erbracht hat, dass ein überall verwendbares Umweltschutzabonnement ein grosser Erfolg sein kann, ist nicht einzusehen, warum ein entsprechender Versuch nicht auf schweizerischer Ebene gewagt werden kann.

Diese und weitere von unserer Fraktion vorgeschlagene Massnahmen sind gewiss keine Kleinigkeiten. Ich habe Verständnis für die im Leitartikel einer Bundeshausjournalistin geäusserte Befürchtung, hier seien unter einem grünen Mäntelchen wieder einmal Systemveränderer am Werk. Nur sei die Frage erlaubt: Wie vorzüglich ist ein System, das den Amoklauf einer irreführenden Zivilisation zulässt und damit unsere Lebensgrundlagen wie auch letztlich uns selbst zerstört? Ich hoffe sehr, dass sich in diesem Saal eine Mehrheit für höchst dringliche Systemveränderungen finden wird. Der Mobilitätswahn unserer Zeit, etwa nach der Devise: immer schneller dort sein, aber nicht mehr wissen, wohin, und ein blinder Fortschrittsglaube haben uns in eine beispiellose ökologische Krise gestürzt.

Ich bitte Sie, unsere Motion zu unterstützen. Sie ist nur ein kleiner Schritt auf dem Weg, der uns aus dieser Krise führt.

84.402

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Motorfahrzeuge. Fixe und variable Kosten

Motion du groupe AdI/PEP

Véhicules automobiles. Coûts fixes et coûts variables

Wortlaut der Motion vom 23. März 1984

Angesichts der schweren Umweltschäden, mit denen wir konfrontiert sind, wird der Bundesrat ersucht, Massnahmen für eine grundlegende Änderung des heutigen Verkehrsabgaben- und Versicherungssystems vorzuschlagen. Ziel dieser Massnahmen muss es sein, die fixen Kosten des Motorfahrzeughalters massiv zu senken und die Kosten pro gefahrenen Kilometer durch Umlagerung der Abgaben und Prä-

mien auf den Treibstoff entsprechend zu erhöhen. Den Kantonen sind die Ausfälle bei der Motorfahrzeugsteuer aus den Erträgen der zusätzlichen Treibstoffbelastung vollumfänglich zu ersetzen.

Texte de la motion du 23 mars 1984

Au vu des graves dommages à l'environnement auxquels nous devons faire face, le Conseil fédéral est chargé de proposer des mesures visant à modifier fondamentalement le système des redevances routières et celui de l'assurance. Ces mesures doivent avoir pour objectif de réduire massivement les frais fixes du détenteur d'un véhicule à moteur et d'augmenter dans la même mesure les coûts par kilomètre parcouru, en grevant les carburants de l'ensemble des redevances et des primes. La diminution des recettes cantonales, due à la suppression de l'impôt sur les véhicules à moteur, sera intégralement compensée par un prélèvement sur le produit de l'impôt supplémentaire sur les carburants.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das heutige Verkehrsabgaben- und Versicherungssystem hat zur Konsequenz, dass es den Individualverkehr und damit den Treibstoffverbrauch fördert: Je mehr Kilometer der einzelne fährt, desto weniger kostet ihn der gefahrene Kilometer. Führt er weniger als 10000 Kilometer jährlich, steigt dagegen die Abgaben- und Versicherungsbelastung stark progressiv an. Das ist im Zeitalter des Waldsterbens und des Kampfes gegen die Luftverschmutzung nicht nur unverantwortlich, sondern geradezu unsinnig. Mit der von uns vorgeschlagenen Umverteilung der festen Beträge für die kantonale Automobilsteuer und die Prämien der obligatorischen Haftpflichtversicherung auf den Treibstoff liessen sich mehrere Ziele gleichzeitig erreichen:

- Die hohen Kilometerkosten als Folge des teuren Treibstoffes würden die Motorfahrzeughalter bewegen, auf unnötige Fahrten zu verzichten.
- Pendler würden vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benutzen, denn Park and Ride funktioniert wesentlich besser, wenn der Automobilist nebst den Abonnementskosten nicht noch hohe feste Autokosten zu tragen hat.
- Wegen besserer Auslastung könnten die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel fühlbar gesenkt werden.
- Auf umstrittene Vorschriften wie Sonntagsfahrverbot, Treibstoffrationierung und ähnliches könnte verzichtet werden.
- Automobilfabriken würden sparsamere Autos bauen, weil die Nachfrage danach zunähme.
- Die fragwürdige Kategorisierung nach Fahrzeuggrösse und -art würde dahinfallen; massgeblich wäre allein der Treibstoffverbrauch, von dem die Umweltbelastung direkt abhängig ist.
- Das Verursacherprinzip käme wesentlich stärker zur Anwendung als heute: Wer viel fährt bzw. viel Treibstoff verbraucht, bezahlt viel; wer sein Fahrzeug sparsam einsetzt, wird kostenmässig stark entlastet.
- Das skizzierte System gäbe dem einzelnen Motorfahrzeughalter ein grösseres Mass an Entscheidungsfreiheit und Selbstverantwortung.
- Schliesslich ergäben sich für die kantonalen Strassenverkehrsämter und die privaten Versicherer beträchtliche administrative Vereinfachungen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 5. September 1984

Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 septembre 1984

In den letzten Jahren sind verschiedene Vorstösse, unter anderen auch eine Standesinitiative des Kantons Schaffhausen, eingereicht und geprüft worden, die die Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis umlegen wollten. Die damaligen Bedenken, wie der im Vergleich zum Ausland entstehende hohe Benzinpreis, der Eingriff in die kantonale Steuerhoheit, die Schwierigkeit, einen angemessenen Verteilungsschlüssel zu finden, sind grundsätzlich heute noch gültig. In der Vernehmlassung zum GEK-Bericht lehnten zudem die Kantone und die Wirtschaft eine verfassungsmässige Rege-

lung, die den Bund ermächtigt hätte, aus energiepolitischen Gründen allgemeine Richtlinien für die Besteuerung der Motorfahrzeuge zu erlassen, ab. Zurzeit wird durch den Nationalfonds eine Studie unterstützt, die den Übergang von fixen zu variablen Kosten beim Motorfahrzeugverkehr und die möglichen Auswirkungen näher untersucht.

Wenn die Motorfahrzeugsteuern und die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung voll auf den Treibstoffpreis umgelegt würden, dürfte dieser um etwa 40 bis 50 Rappen ansteigen. Mit der Erhöhung wäre auch die Ertragseinbusse bei den Treibstoffzöllen aufzufangen, die unter anderem durch das Verschwinden des Preisvorteils des inländischen Benzins gegenüber den meisten Nachbarstaaten entstünde. Das Dieselöl liegt schon heute über dem ausländischen Niveau. Offen ist, inwieweit diese Massnahme zu einer Verminderung des Individualverkehrs führen, die Strassentransportpreise erhöhen und die Wettbewerbssituation mit der Bahn beeinflussen würde.

Die Massnahmen müssten über eine Verfassungsänderung realisiert werden. Die Überwälzung der Prämien aus der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung auf den Treibstoffpreis würde eine radikale Abkehr vom heutigen Versicherungssystem zur Folge haben. Das dem geltenden Versicherungsaufsichtsgesetz zugrundeliegende Prinzip der risikogerechten Prämie verlangt nämlich eine Festsetzung der Prämie nach der Schadenbelastung. Problematisch dürfte auch die Verteilung der Prämienanteile auf die Versicherungsgesellschaften sein. Neben den allfälligen Auswirkungen auf den Fremdenverkehr wäre nicht auszuschliessen, dass der Einbezug der Motorfahrzeugsteuern und der Haftpflichtversicherungsprämien in die Treibstoffabgaben zu internationalen Schwierigkeiten führen könnte.

Aufgrund dieser und früherer Abklärungen ist die Motion abzulehnen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Refuser la motion

Antrag der Kommission für Gesundheit und Umwelt

Proposition de la commission de la santé publique et de l'environnement

Mehrheit

Zustimmung zum Antrag des Bundesrates

Minderheit

(Grendelmeier, Ammann-St. Gallen, Deneys, Lanz, Vannay)
Überweisung als Postulat

Majorité

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral

Minorité

(Grendelmeier, Amman-St-Gall, Deneys, Lanz, Vannay)
Transmettre comme postulat

Oester: Der Bundesrat lehnt unsere Motion ab, obschon er zweifellos einsieht, dass das Begehren sinnvoll ist, und zwar tut er dies im wesentlichen aus zwei Gründen: erstens wegen dem im Vergleich zum Ausland entstehenden relativ hohen Treibstoffpreis, und zweitens wegen der Schwierigkeit, einen angemessenen Verteilungsschlüssel zu finden. Wir geben gerne zu, dass sich gewisse praktische Probleme stellen. Die bundesrätlichen Argumente sind aber viel zu schwach, viel zu vordergründig und technokratisch, um ein so wichtiges Anliegen schlichtweg zu bodigen. Wo der Wille vorhanden war, hat der Bund bisher immer auch brauchbare Verteilungsschlüssel gefunden, so auch bei viel komplexeren Sachverhalten. Hingegen hat das Treibstoffpreisargument kurzfristig betrachtet seine Berechtigung, und trotzdem sticht es nicht.

Erstens geht es beim Bestreben, fixe Motorfahrzeugkosten in variable, fahrleistungsabhängige umzuwandeln, nicht um

eine Sofortmassnahme zur Verminderung der Luftverpestung, sondern um eine solche mit mittlerem Zeithorizont, dies schon wegen der notwendigen Verfassungsrevision. Zweitens sind wir der dezidierten Meinung, es sei Aufgabe des Bundesrates, die Regierungen unserer ebenso schadstoffgeplagten Nachbarländer von den Vorteilen, ja von der Notwendigkeit der in der Motion vorgeschlagenen Massnahme zu überzeugen. Ohne internationale Zusammenarbeit geht es tatsächlich nicht. Es stünde unserem Land wohl an, hier eine Pionierrolle zu übernehmen.

Noch ein Wort zur Motorfahrzeughaftpflichtversicherung: Sie soll ebenfalls fahrleistungsabhängig erhoben werden. Damit wird die unterschiedliche Risikolage gerechter erfasst, denn schnelles Fahren braucht wesentlich mehr Treibstoff. Zur Beibehaltung des an sich richtigen Bonus/Malus-Systems könnte so vorgegangen werden, dass die Abgabe auf den Benzinpreis nur gerade die Prämie der untersten Bonusstufe deckt. Der Rest wäre als feste Prämie zu erheben.

Schliesslich ist zu beachten, dass unsere Motion keine neuen Vorschriften, keine staatlichen Verbote, keine neue Bürokratie fordert. Sie atmet liberalen Geist. Sie will einen finanziellen Anreiz zum Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel und zum sparsamen Autogebrauch schaffen, ganz zu schweigen von den beträchtlichen administrativen Vereinfachungen.

Die Motion widerspricht auch dem Bestreben nicht, umweltschonende Fahrzeuge von der kantonalen Steuer zu entlasten, weil es sich bei letzterem um eine kurzfristige vorübergehende Massnahme handelt.

Noch ein letztes Argument: Unser Vorstoss ist nicht das Produkt überdrehter grüner Phantasten. Das wird durch die Tatsache unterstrichen, dass der Zürcher Kantonsrat kürzlich beschlossen hat, eine entsprechende Standesinitiative beim Bund einzureichen. Ein Grund mehr, Sie zu bitten, wenigstens dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Ein Postulat ist wirklich das Mindeste, was das Parlament beschliessen sollte.

Dem Bundesrat danken wir dafür, dass er zurzeit eine Nationalfondsstudie unterstützt, die den Übergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr untersucht.

84.337

Interpellation Butty

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen

Limitation de vitesse sur les routes nationales

Wortlaut der Interpellation vom 6. März 1984

Der Bundesrat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Ist er nicht auch der Meinung, der angekündigte Entscheid über eine Geschwindigkeitsbeschränkung sei verfrüht, selbst wenn es sich um eine befristete Massnahme handeln würde?

2. Ist er nicht auch der Auffassung, dass eine drakonische Geschwindigkeitsbeschränkung angesichts der Milliarden, die in die Nationalstrassen investiert wurden, eine inkohärente Massnahme ist und nicht in Einklang steht mit der kurz- und mittelfristigen Verkehrspolitik, die kürzlich festgelegt wurde?

3. Die Ansichten der Fachleuten über den Nutzen einer solchen Massnahme im Kampf gegen die Umweltverschmutzung (Waldsterben usw. . .) sind sehr geteilt: Wäre es da nicht angezeigt, klare und eindeutige Schlussfolgerungen der laufenden wissenschaftlichen Untersuchungen abzuwarten?

4. Ist es angezeigt, eine solche Massnahme isoliert zu treffen, während in bezug auf andere Massnahmen (Reduktion des Bleigehalts im Benzin usw. . .) eine gesamteuropäische Koordination als absolute Notwendigkeit bezeichnet wird?

Texte de l'interpellation du 6 mars 1984

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Le gouvernement ayant annoncé une décision imminente à ce sujet, n'estime-t-il pas qu'une telle décision, même transitoire, soit prématurée?
2. Des milliards de francs suisses ayant été investis dans le réseau des routes nationales, n'estime-t-il pas qu'une limitation draconienne de vitesse est une mesure incohérente, compte tenu de la politique des transports et communications adoptée récemment pour le court et moyen terme?
3. Les avis des experts étant très controversés aux effets réels d'une telle mesure sur la pollution (déperissement des forêts, etc. ...), ne serait-il pas indiqué d'attendre les conclusions claires et nettes des recherches scientifiques en cours?
4. Est-il opportun de prendre isolément une telle décision, alors que dans d'autres secteurs (réduction du plomb dans la benzine, etc. ...) on relève la nécessité absolue d'une coordination au niveau européen?

Mitunterzeichner – Cosignataire: de Chastonay

Antwort des Bundesrates: Bericht 84.088

Réponse du Conseil fédéral: Rapport 84.088

M. Butty: Le sens de l'interpellation que j'ai présentée le 6 mars 1984 était d'éviter des décisions du Conseil fédéral, en matière de trafic et de circulation, qui soient précipitées, non comprises et, partant, difficilement applicables. La Commission intercantonale des chefs de police, dont on ne saurait contester ni les compétences ni l'objectivité en la matière, avait d'ailleurs été du même avis.

Je remercie tout spécialement M. Egli, conseiller fédéral et chef du Département fédéral de l'intérieur, d'avoir engagé la procédure de consultation le 11 mai 1984. Les résultats ont démontré des avis à la fois intéressants et très diversifiés quant aux mesures à prendre, avis également très différents suivant les régions, linguistiques en particulier.

La pollution atmosphérique résulte de quatre causes qui sont complémentaires et malheureusement cumulatives: les chauffages à huile et à charbon; les exploitations industrielles et artisanales; les moteurs à explosion et, enfin, les installations d'incinération des ordures. A mon avis, on ne saurait agir dans un seul domaine, celui du trafic, auquel certains voudraient attribuer tous les maux dont souffrent la forêt et notre environnement. Il serait trop facile de charger l'un des quatre facteurs susmentionnés de toutes les calamités dont nous parlons. Je soupçonne aussi certains d'avoir d'autres motivations.

Il faudrait plutôt prendre des mesures positives et constructives telles que le développement et l'amélioration des transports publics, et favoriser l'assainissement et l'exploitation de nos forêts. D'ailleurs, en vue de ce débat, les autorités communales de ma région m'ont abordé avant-hier pour insister sur la nécessité de prendre des mesures constructives en matière d'exploitation forestière, par exemple sur le plan fiscal pour les propriétaires de forêts, sur celui de la revalorisation du marché du bois, sur celui de la forêt et dans le cadre de la construction.

De vraies solutions ne pourront être trouvées et ne seront efficaces que si elles sont adéquates, scientifiquement motivées et admises par la majorité de notre peuple. Elles doivent également être coordonnées au niveau national et international.

Il y a lieu de rappeler qu'une initiative populaire, ayant recolté plus de 200 000 signatures et traitant de ces problèmes de trafic, vient d'être déposée. Je ne dis pas que les initiants ont raison mais je pense qu'il n'est pas possible d'ignorer leur point de vue. D'autre part, en matière de droits démocratiques, il n'existe pas une priorité dont bénéficierait par exemple, cette forme d'expression qu'est la démocratie parlementaire par rapport à une autre de ses manifestations qu'est la démocratie référendaire. On est démocrate ou pas.

Cela est important au moment où nous abordons le grave problème du déperissement des forêts.

C'est le sens de mon interpellation, comme c'est celui de l'intervention de la délégation suisse dont M. Sager fut le porte-parole à l'Assemblée parlementaire au Conseil de l'Europe, vendredi dernier. On ne saurait prendre ces mesures sans qu'elles soient coordonnées au niveau de nos pays voisins, au niveau de l'Europe. Il faut agir dans d'autres institutions également. Je pense à l'OCDE, à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, en collaboration avec la Communauté économique européenne.

Lors de sa séance de vendredi dernier, le Conseil de l'Europe a décidé à l'unanimité de soutenir la proposition présentée par la Suisse et la Commission européenne pour l'environnement, en invitant le Comité des ministres représentant vingt et un pays européens, à lutter en priorité contre la pollution de l'air. Il n'y a pas de frontières pour l'air. Cette convention sera étendue aux Etats non membres, tout particulièrement, nous le souhaitons – aux pays de l'Est qui, eux aussi, sont confrontés à de graves problèmes de pollution, ce que nous ne pouvons pas ignorer.

En conclusion, j'estime que les interventions au niveau international sont indispensables. Le Comité des ministres européen dispose de six mois pour coordonner et prendre des mesures efficaces dans ce domaine. Un échange des informations et de la recherche sera également nécessaire, car la lutte contre la pollution de l'air, du sol et de l'eau est une tâche prioritaire pour nous tous, hommes de cette terre.

83.933

**Interpellation Egli-Winterthur
Autogas. Treibstoffzollzuschlag
Interpellation Egli-Winterthur
Gaz auto. Surtaxe sur les carburants**

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1983

In der Umweltschutzdebatte wurden nebst den Heizungen und Industrieabgasen die Abgase der Autos für die Schadstoffe in der Luft und damit für das Waldsterben verantwortlich gemacht. Es ist vorgesehen, ab 1986 bleifreies Benzin und Katalysatoren für neue Autos vorzuschreiben. Viel zu wenig wird jedoch beachtet, dass bereits heute schon Autogas zur Verfügung steht. Das Autogas hat den Vorteil, dass der Ausstoss von Kohlenmonoxid (CO) bis zu 90 Prozent unter demjenigen von Benzin liegt. Das Autogas hat kein Blei. Auch im Bereich der Stickoxide weist es Vorteile auf. Ebenso ist der Ausstoss von unverbrannten Kohlewasserstoffen bedeutend kleiner als beim Benzinmotor.

Die genannten Vorteile zeigen, dass das Autogas bedeutend umweltfreundlicher ist als das Benzin. In Holland und Italien wurden bereits Tankstellennetze für Autogas aufgebaut. Auch in Deutschland ist der Aufbau eines solchen Tankstellennetzes im Gange, 1982 wurde die erste Autogastankstelle im Autobahnnetz eröffnet. Auch in der Schweiz gibt es bereits wenige solcher Tankstellen. Das Netz dieser Tankstellen ist jedoch noch sehr dünn und deshalb für den Automobilisten nicht bedürfnisgerecht.

Die Autos müssen für die Verwendung von Autogas umgebaut werden, was ungefähre Kosten von 1800 bis 2000 Franken verursacht. Die Preisdifferenz von 28 Rappen pro Liter Autogas zum Benzinpreis ist zu gering um für den Autofahrer einen Umbau interessant zu machen, besonders auch, weil der Verbrauch von Gas 15 Prozent höher ist als beim Benzin.

Eine Reduktion des Treibstoffzollzuschlages für das umweltfreundliche Autogas würde sicher die Bereitschaft der Automobilisten für den Umbau ihrer Fahrzeuge fördern. Das würde in der freien Marktwirtschaft dazu führen, dass sofort auch mehr solche Tankstellen gebaut würden, so dass immer mehr Autos auf Gas umgebaut würden. Auf diesem Wege könnte rasch und noch vor 1986 auch im

privaten Verkehr ein wesentlicher Beitrag an den Umweltschutz geleistet werden.

Ich frage daher den Bundesrat: Ist er bereit, den Treibstoffzollzuschlag für Autogas zu reduzieren?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1983

Lors du débat sur la protection de l'environnement, on a dit que les substances toxiques contenues dans l'air et, partant, le dépérissement des forêts, étaient dues aux gaz d'échappement des voitures, conjointement avec les installations de chauffage et la pollution par l'industrie. Il est prévu de prescrire dès 1986 l'utilisation d'essence sans plomb et de catalyseurs pour les nouvelles voitures. Cependant, on oublie trop souvent qu'on dispose aujourd'hui déjà de gaz auto. Celui-ci a l'avantage d'émettre moins d'oxyde de carbone que l'essence; la réduction peut atteindre 90 pour cent. Il ne contient pas de plomb. Il présente également des avantages en ce qui concerne les oxydes d'azote. En outre, l'émission d'hydrocarbures non brûlés est beaucoup plus faible que pour un moteur à essence.

Tous ces avantages montrent bien que le gaz auto est plus respectueux de l'environnement que l'essence. Aux Pays-Bas et en Italie, on a déjà mis en place des réseaux de stations de distribution pour le gaz auto. En Allemagne, on est également en train de monter un tel réseau; en 1982, on a ouvert la première colonne de distribution de gaz auto sur le réseau des autoroutes. En Suisse aussi, il existe déjà quelques rares colonnes de ce genre. Cependant, celles-ci sont encore très clairsemées et ne peuvent donc pas satisfaire aux besoins des automobiles.

Pour pouvoir utiliser du gaz auto, les voitures doivent subir des modifications, dont le coût se situe entre 1800 et 2000 francs environ. La différence de 28 centimes qui existe entre le prix du gaz auto et celui de l'essence est trop faible pour inciter l'automobiliste à apporter les transformations nécessaires, notamment aussi parce que la consommation de gaz est supérieure de 15 pour cent à celle de l'essence.

Il ne fait aucun doute qu'en réduisant, pour le gaz auto, la taxe supplémentaire sur les carburants, on encouragerait les automobilistes à modifier leur voiture. Dans un système d'économie de marché, cela entraînerait immédiatement la construction d'un plus grand nombre de stations de ce genre, si bien qu'il y aurait toujours plus de voitures qui seraient modifiées pour pouvoir utiliser le gaz.

De cette manière, il serait possible, dans le trafic des voitures automobiles également, d'apporter rapidement et avant 1986 encore, une contribution importante à la protection de l'environnement.

Je pose donc au Conseil fédéral la question suivante: Est-il prêt à réduire pour le gaz auto la surtaxe sur les carburants?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bundi, Hubacher, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Ott, Robbiani, Zehnder (8)

Antwort des Bundesrates: Bericht 84.088

Réponse du Conseil fédéral: Rapport 84.088

Eggli-Winterthur: Wenn Sie nun erwarten, dass ich mich von der Antwort des Bundesrates befriedigt erkläre, dann muss ich Ihnen mitteilen, dass mir dies nicht möglich ist. Denn der Bundesrat nimmt in seinem Bericht nur bei den negativen Auswirkungen Stellung. Eine Reduktion des Zollzuschlages auf Autogas würde beim heutigen Verbrauch einen Einnahmehausfall von 250 000 Franken bringen, und wenn nur 10 Prozent der Automobilisten Autogas verwenden würden, dann gäbe dies bereits etwa 80 Millionen Franken Mindereinnahmen. Er schreibt dann weiter: «Ein Entgegenkommen würde Anschlussbegehren für andere Treibstoffe nach sich ziehen, zum Beispiel für bleifreies Benzin oder Dieselöl.» Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass uns heute allen klar ist, dass man bleifreies Benzin verbilligen muss, damit das überhaupt gebraucht wird und vermehrt Katalysatoren in Betrieb kommen. Bei Dieselöl wäre es absolut verfehlt,

eine Verbilligung herbeizuführen. Ich möchte auch gleich belegen warum:

In den letzten neun Jahren hatten wir beim Benzin einen Verbrauchszuwachs um 15 Prozent, beim Dieselöl aber um 28 Prozent. Wenn wir die Treibstoffmengen betrachten, die verbraucht werden, bedeutet dies, dass heute etwa 25 Prozent des gesamten Treibstoffverbrauchs in der Schweiz Dieselöl ist, also ein enormer Anteil. Eine bedeutungsvolle Feststellung machte kürzlich der Technische Überwachungsverein Rheinland. Es wurde festgestellt, dass bis heute die Belastung der Luft durch den Schwerverkehr in Deutschland gewaltig unterschätzt wurde.

Genauere Abklärungen haben ergeben, dass schwerere Nutzfahrzeuge mit über 3,5 Tonnen 62 Prozent des vom Strassenverkehr ausgestossenen SO₂ ausmachen, beim NO_x sind es 31 Prozent, bei den Kohlenwasserstoffen 13 Prozent und bei den festen Partikeln 75 Prozent. Eine Ausnahmestellung nimmt, wie zu erwarten, der CO-Ausstoss mit 1 Prozent ein. Bei diesen Zahlen ist zu berücksichtigen, dass diese schweren Nutzfahrzeuge lediglich 10 Prozent der im Strassenverkehr befindlichen Fahrzeuge ausmachen. Diese Zahlen wurden mir vom Bundesamt für Umweltschutz auch für die Schweiz bestätigt.

Das bedeutet also, dass der Lastwagen einer der grossen Verschmutzer unserer Umwelt ist. Gerade hier hätten die Lastwagenverbände eine Möglichkeit, denn bereits aus dem Jahre 1973 besteht ein Gutachten, dass für den Transport von schweren Fahrzeugen auch Gas verwendet werden könnte. Aber wenn das Gas mit dem Einbau teurer kommt als Dieselöl, dann verwendet eben das Transportgewerbe logischerweise das Dieselöl. Hier könnte der Bundesrat eingreifen, wenn er die entsprechenden Vorschriften für den Ausstoss der Dieselfahrzeuge erlassen würde, so dass dann auf Gas umgestiegen werden müsste. Dies würde für unsere Luft und auch im Kampf gegen das Waldsterben ein Vorteil sein.

Ich möchte daher einfach erklären, dass ich von der Antwort Kenntnis nehme; ich kann auch sagen, dass ich teilweise befriedigt bin, aber ich hoffe, dass der Bundesrat etwas macht und ich mich später befriedigt erklären kann. Damit dieses Gutachten in der Schublade des Bundeshauses nicht mehr gesucht werden muss, übergebe ich es Herrn Bundesrat Egli.

84.934

Motion Hubacher

Waldsterben. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Dépérissement des forêts.

Mesures en faveur des transports publics

Siehe Seite 141 hiavor – Voir page 141 ci-devant

Hubacher: Ich begründe die Motion öffentlicher Verkehr, Förderung durch Tarifmassnahmen.

Es ist in der Dezembersession schon auf das Zitat von Herrn Latscha, Direktionspräsident der Bundesbahnen, hingewiesen worden. Er hat im «Tages-Anzeiger» von 4. Dezember den Leistungsauftrag, den wir hier im Parlament beschlossen haben, interpretiert. Ich glaube, das haben wir eigentlich nicht gewollt. Herr Latscha erklärte: «Wir haben nicht den politischen Auftrag, möglichst viele Leute zu befördern, sondern wir müssen im Personenfernverkehr mindestens die vollen Kosten decken und im Regionalverkehr nach Leistungsauftrag das bestmögliche Ergebnis erzielen. Wir haben nicht einen Mengenauftrag, sondern einen Ergebnisauftrag.»

Ich bin nicht so sicher, ob wir, als wir diesen Leistungsauftrag verabschiedet haben, der Auffassung waren, eigentlich müssten die Bundesbahnen nicht möglichst viele Transporte übernehmen – Personen oder Güter –, sondern sie müssten einfach rentabel oder möglichst rentabel verkehren. Wenn wir dieser Meinung gewesen wären, dann müssten wir wohl auch zugeben, dass wir sie revidieren, denn die

Entwicklung – Waldsterben – ist ja nur das dramatischste Signal einer veränderten Umwelt. Die Entwicklung hat gezeigt, dass wir den Leistungsauftrag für das öffentliche Verkehrsmittel so nicht mehr akzeptieren können.

Der Bundesrat bezweifelt, dass Tarifmassnahmen Auswirkungen auf die Quantität, die Frequenzen haben könnten. Der Bundesrat täuscht sich. Ich habe den offiziellen Bericht der Basler Regierung vor mir, datiert vom 15. Januar 1985, über das erste Jahr mit dem Umweltschutzabonnement. Die Regierung Basel-Land hat genau gleich eine Bilanz gezogen. Die Basler Regierung stellt fest, dass dank diesem tariflich sehr attraktiven Umweltschutzabonnement etwa 17 000 Benützer, die früher vorwiegend ein privates Motorfahrzeug oder ein Mofa benützt haben, als Umsteiger auf öffentliche Verkehrsmittel registriert werden können. Das ist in diesem kleinen Raum (Basel-Stadt, Basel-Region) immerhin ein ganz beachtlicher Anfangserfolg.

Wir glauben eben, dass wir im Parlament – wenn der Leistungsauftrag von den Instanzen der Bahnen so ausgelegt werden muss, dass Beförderungsmengen keine Rolle spielen, sondern nur Ergebnisse in der Buchhaltung – da einen Impuls geben müssen, um diese Interpretation zu ändern. Es ist der Sinn unserer Motion, dass wir einen Teil der Gelder, die durch Treibstoffzoll und Treibstoffzollzuschlag im Topf landen und jährlich gegen 2,5 Milliarden Franken ausmachen, auch für die Förderung des öffentlichen Verkehrs – kurzfristig wahrscheinlich durch attraktivere Tarife, längerfristig durch Investitionen – verwenden sollten.

Wir haben jetzt etwa 25 Jahre lang praktisch nur Autobahnen gebaut; nun sollten wir wieder an die Bahnen, an den öffentlichen Verkehr denken.

Das ist der Sinn der Motion. Ich bitte Sie, ihr zuzustimmen.

Präsident: Damit kommen wir zur allgemeinen Debatte über den Bereich Verkehr.

Fischer-Sursee: Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion. Das Waldsterben und die Massnahmen dagegen sind lediglich ein Teilproblem der prekären Umweltsituation. Es geht dabei mehr um die Bekämpfung der Symptome.

Die CVP-Fraktion betrachtet den Umweltschutz als eine umfassende Staatsaufgabe. Der Grad der Luftverschmutzung gestattet keinen Aufschub mehr, sondern zwingt uns zu raschem Handeln. Rasches Handeln heisst aber nicht kopfloses, überstürztes Vorgehen, sondern ein Handeln mit Besonnenheit, mit kluger, verantwortungsbewusster Überlegung, aber mit harter Konsequenz. Verfehlt ist das Schwarzpeterspiel, indem die eine Gruppe die Schuld an der Umweltverschmutzung der anderen zuschiebt.

Wir müssen hier nüchtern festhalten, dass wir alle zur Luftverschmutzung beitragen, sei es mit dem Auto, mit der Heizung oder mit anderen Installationen oder sei es als Konsument und somit als Produzent von Abfall. Daraus folgt, dass der Staat im Umweltschutz zwar viel, aber nicht alles tun kann. Umweltschutz beginnt bei jedem einzelnen, auch bei jenen, die den Umweltschutz vorab beim Nachbarn sehen. Jede Massnahme, die wir treffen, heisst letztlich Masshalten und Einschränkung bei jedem einzelnen. Die Selbstverantwortung des Bürgers ist daher auch beim Umweltschutz miteinzubeziehen. Sie genügt aber nicht.

Wir kommen ohne Zwangsmassnahmen nicht aus, auch wenn sie einschneidend sind und weh tun. Es wäre aber ein Irrtum zu glauben, wir könnten die Luftverschmutzung, an die jeder von uns in irgendeiner Form in den letzten 30 Jahren wacker beigetragen hat, mit einigen wenigen rigorosen Massnahmen sofort beheben, ohne auf anderen Gebieten einen Kollaps herbeizuführen. Man kann einen Patienten, der an einem Organ lebensgefährlich erkrankt ist, auch nicht beliebig mit Medikamenten füttern, ohne ihn dabei an anderen Organen schwer zu schädigen. Wir lehnen daher zurzeit extreme Lösungen, wie etwa die Benzinrationierung, ab. Wir dürfen nicht den Zusammenbruch unseres ganzen Wirtschafts- und Sozialgefüges in Kauf nehmen.

Wir kennen in der Bundesverfassung das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Bis anhin wurde dieses Prinzip vorab in

rein wirtschaftlichem Sinn ausgelegt und angewandt. Hier müssen wir freilich etwas umdenken. Was verhältnismässig in unserem wirtschaftlichen Tun sein kann, ist es vielleicht in bezug auf die Umwelt nicht mehr. Auch einschneidende Massnahmen können daher im Hinblick auf die Umwelt eben verhältnismässig werden. Die Erhaltung einer gesunden Umwelt ist gleichwertig mit allen anderen wirtschaftlichen Zielen wie gesunde Wirtschaft, Vollbeschäftigung, intakte Sozialwerke. Aus der Sicht der CVP sind diese und eine gesunde Umwelt miteinander in Einklang zu bringen. Aus unserer Sicht ist es müssig, darüber zu streiten, ob der Motorfahrzeugverkehr die eigentliche Ursache des Waldsterbens ist oder nicht. Tatsache ist, dass die Schadstoffe des Autoverkehrs gross sind. Sie sind eine wesentliche Mitursache der Waldschäden. Es bleibt durchaus offen, ob noch andere Ursachen mit dazu beitragen, so die Schadstoffe aus Heizungen und Industrie, Bodenbeschaffenheit, falsche Waldpflege usw. Die Abgase aus den Autos sind aber so oder so schädlich, nicht nur für den Wald, sondern auch für den Boden und vor allem auch für den Menschen. Man kann dies am Beispiel der Akropolis in Athen belegen. Diese hat mehr als zwei Jahrtausende Bestand gehabt. Der moderne Mensch hat es fertiggebracht, diese Bauten innert 40 Jahren nachweislich durch die Schadstoffe in der Luft dem Zerfall nahezubringen.

Es muss daher eine rasche Reduzierung des Schadstoffausstosses an der Quelle erfolgen. Zu diesem Zwecke fordern wir die Verschärfung der Abgasvorschriften für alle Motorfahrzeuge, einschliesslich Dieselmotoren und Motorräder. Mit einer eigenen neuen Fraktionsmotion verlangen wir zudem die Einführung der US-Abgasnormen 1983, d. h. die Katalysatoren, bereits auf den 1. Oktober 1986 und nicht erst auf den 1. Oktober 1987, wie es die Kommission vorsieht. Dieser Termin ist durchaus realistisch: der TCS-Verwaltungsrat bejaht dies. Aus der Erfahrung wissen wir, dass die Autoindustrie und das Gewerbe anpassungsfähig sind, wenn sie dazu gezwungen werden. Ich erinnere Sie an die von Bundesrat Furgler durchgesetzten Abgasvorschriften 1982. Zuerst tönte es von der Autobranche her: unmöglich. Man wies auf die Untragbarkeit einer schweizerischen Inselösung hin. In der Tat erfolgte die Umstellung aber problemlos. Gleichzeitig mit den verschärften Abgasvorschriften hat die beschleunigte Einführung von unverbleitem Benzin durch differenzierte Zollbelastung Hand in Hand zu gehen. Im übrigen unterstützt die CVP die Kommissionsmotion Nummer 23, jährliche Abgaskontrolle und die Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge. Erklärtes Ziel aller Massnahmen muss sein, zu den Werten der Umweltbelastung, wie sie in den fünfziger Jahren gemessen wurde, zurückzukehren. Trotz den vorgesehenen Massnahmen wie die beschleunigte Einführung der Katalysatortechnik werden wir dieses Ziel aus heutiger Sicht allerdings erst in der Zeit zwischen 1995 und 2000 erreichen, dies wegen des grossen Bestandes an alten Autos. Diese Perspektive ist beunruhigend und kann nicht ohne weiteres hingenommen werden. Es ist daher zu prüfen, wie eine Art Ausmerzaktion der alten Fahrzeuge erfolgen kann. Es sind auch für die alten Motorfahrzeuge schrittweise verschärfte Abgasvorschriften zu erlassen und nachträgliche technische Verbesserungen zu verlangen. An solchen Möglichkeiten wird zurzeit in Deutschland gearbeitet. Wir dürfen auch nicht davor zurückschrecken, Fahrzeuge, die den verschärften Abgasvorschriften nicht mehr genügen und starke Luftverschmutzer sind, aus dem Verkehr zu ziehen. Eine materielle Einbusse ist in Kauf zu nehmen, denn solche Schäden sind immer noch kleiner als der volkswirtschaftliche Schaden, der durch die Umweltverschmutzung möglicherweise letztlich verursacht wird. Das Tempo 100 auf den Autobahnen hat die CVP Schweiz in ihrer Vernehmlassung als einstweilige vorübergehende Massnahme bejaht. In der Zwischenzeit sind keine neuen Erkenntnisse gewonnen worden, die eine Änderung dieser Stellungnahme begründen würden, im Gegenteil. Indessen wäre eine differenzierte Limite für Katalysatorautos zu prüfen, um ein Umrüsten zu beschleunigen.

Die CVP-Fraktion lehnt zurzeit aus folgenden Gründen eine

Benzinrationierung ab: Unsere Mobilität und wirtschaftliche Tätigkeit ist weitgehend auf dem Individualverkehr aufgebaut. Eine abrupte massive Einschränkung – nur eine solche würde Wirkungen zeitigen – würde zu einem Zusammenbruch unserer wirtschaftlichen Tätigkeit mit unabsehbaren Folgen führen. Die öffentlichen Verkehrsmittel wären weder vom Personal noch vom Material her überhaupt in der Lage, das anfallende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, vor allem nicht im Agglomerationsverkehr. Es bedürfte daher einer gehörigen, schrittweisen und zeitlich länger dauernden Vorbereitung. Vielen Gebieten, vor allem auf dem Lande und in den Gebirgskantonen, stehen keine oder ungenügende öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung, deshalb ist man dort auf den Individualverkehr angewiesen. Gerade die Bewohner dieser Gebiete, die – im Gegensatz zu den grossen Agglomerationen – am wenigsten zur Luftverschmutzung beitragen, würden am stärksten bestraft. Eine solche Massnahme wäre daher erst als *ultima ratio*, wenn alle anderen Massnahmen versagen, ins Auge zu fassen, wobei der Bundesrat durchaus heute schon die nötigen Vorkehren treffen kann.

Die CVP-Fraktion ist mit den übrigen Vorstössen der Kommission einverstanden. Sie lehnt aber mehrheitlich das Postulat «Finanzierung/Massnahmen» der LdU-Fraktion ab, weil sie eine Lenkungsabgabe auf der Energie aus Elektrizitätswerken verneint.

Zum Verkehr wird Herr Fraktionskollege Kühne sprechen.

Nebiker: Ich möchte allein zum Bereich öffentlicher Verkehr ein paar Worte sagen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs war seit je eine staatliche Aufgabe. Das war schon zu Zeiten der Postkutschen so. Die Gründe sind allgemein anerkannt: Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung bei möglichst günstiger Energiebilanz und geringer Umweltbelastung. Die Leistungen der öffentlichen Hand sind deshalb heute schon beachtlich. Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam haben beispielsweise pro 1983 netto 2 348 000 000 Franken für den öffentlichen Verkehr aufgewendet. Das sind Nettobeträge, und ich glaube, diese Zahlen muss man unbedingt beachten, wenn man jetzt so grosszügig neu Hunderte von Millionen verteilen will.

Trotz dieser Ausgangslage sind wir von der SVP auch der Meinung, dass die jetzigen Bemühungen um die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht genügen. In Anbetracht des katastrophalen Zustandes der Wälder und der akuten Gefahr für die Gesundheit der Menschen muss und darf mehr getan werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist zu verbessern. Das Umsteigen vom privaten Vehikel auf ein umweltschonenderes öffentliches Verkehrsmittel soll erleichtert werden.

Im Zusammenhang mit dem Umweltschutz werden richtigerweise viele Massnahmen und Vorschriften verlangt und durchgesetzt, die Einschränkungen mit sich bringen, also repressiv sind. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs dagegen ist eine positive Massnahme. Sie erleichtert es, die Einschränkungen im Verkehrsbereich erträglich zu gestalten, erträglich sowohl für die Wirtschaft als auch für jeden einzelnen.

Wir von der SVP-Fraktion sind uns bewusst, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs zusätzliche Mittel verlangt. Wir sind aber der Meinung, dass die entsprechenden Gelder möglichst wirkungsvoll eingesetzt werden sollen und nicht planlos mit der Spritzkanne, wie das in einigen Vorstössen vorgeschlagen wird, zum Beispiel allgemeine markante Senkung der Tarife oder Generalabonnemente für Automobilisten usw. All das verschlingt Dutzende oder Hunderte von Millionen Franken, ohne dass eine entsprechende Wirkung erwartet werden kann. Wir sind für eine ernsthafte, aber gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Investitionsbereich. Dies hat auch Dauercharakter. Wir sehen dabei folgende Schwerpunkte. Kurzfristige Massnahmen:

1. Information und Werbung für das Umsteigen auf umweltgerechtere Verkehrsmittel. Umweltschutz beginnt schliesslich bei jedem von uns persönlich. Der Appell an die eigene

Verantwortung darf nicht erlahmen. Zur Werbung gehören selbstverständlich auch Massnahmen im Tarifbereich, wie Sonderbillette, Sonderaktionen, Sportbillette, Sonntagsbillette usw.

2. Regionale Umweltschutzabonnemente möglichst mit allen Verkehrsmitteln einer Region, inklusive SBB und PTT, im Tarifverbund. Solches wurde ja bekanntlich in der Nordwestschweiz möglich und dann in anderen Gegenden nachgemacht. (Manchmal kommt offenbar auch aus der Nordwestschweiz etwas Positives.) Aber solche Massnahmen sollten sinnvollerweise auf Agglomerationen beschränkt werden; nur dort können sie Erfolg haben, nur dort ist das Verkehrsaufkommen gross genug, dass die Massnahmen greifen. Obschon das Umweltschutzabonnement im Bereich der Nordwestschweiz – Herr Hubacher hat das erwähnt – sehr positiv zu werten ist, muss man die Zahlen relativieren. Die Zunahme des öffentlichen Verkehrs beträgt 4 bis 5 Prozent. Gleichzeitig hat aber der Motorfahrzeugverkehr auch um 2,5 Prozent zugenommen. Das gesamte Verkehrsvolumen ist also gewachsen. Es fand nicht eine sehr grosse Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr statt.

3. Verdichtung der Fahrpläne – das kann man im Regionalverkehr auch kurzfristig machen, besonders zu Stosszeiten – und ausreichendes Angebot an Sitzplätzen.

4. Freiwillige Verlagerung der Gütertransporte auf längere Distanzen von der Strasse auf die Schiene. Das wäre ein direkter Beitrag der Wirtschaft an den Umweltschutz, setzt aber Beweglichkeit bei den Bahnen im Tarifbereich und bei den Dienstleistungen voraus.

Mittelfristige Massnahmen wären:

1. Realisierung der koordinierten Verkehrspolitik. Ein Durchbruch ist ja erfolgt.

2. Ein neuer Leistungsauftrag an die SBB: ein umweltgerechteres und attraktiveres Verkehrsangebot sicherstellen – allerdings nicht nach der Idee von Kollege Hubacher, sondern lediglich so weit, dass man dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes vermehrt Beachtung schenkt. Im Betrieb selbst müssen alle öffentlichen Verkehrsmittel nach wie vor rationell arbeiten. Im Investitionsbereich ist es sinnvoll, wenn öffentliche Mittel zielgerichtet eingesetzt werden können, eben im Sinne von langfristigen Aufgaben.

Langfristig steht dann die Realisierung des Projektes Bahn 2000 im Vordergrund, das vorsieht, dass zwischen den Zentren der öffentliche Verkehr beschleunigt wird, dass aber gleichzeitig auch eine bessere Versorgung der übrigen Regionen gewährleistet ist, und zwar sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

In diesem Sinne möchte ich nochmals betonen, dass wir für eine zielgerechte, effektvolle Förderung des öffentlichen Verkehrs eintreten.

M. Cavadini: Nous demandons la modification du point 2 de la motion du groupe indépendant et évangélique. La proposition que nous faisons est plus une garantie que nous demandons qu'une modification que nous proposerions. En effet, dans le vaste catalogue des mesures à discuter, nous retiendrons assurément celles qui sont efficaces, réalistes et scientifiquement probables. Nous ne voulons pas, en revanche, que par le biais d'une discussion sur l'état sanitaire des forêts, on tente de remettre en cause une définition générale du réseau des routes nationales ou des routes principales, telle qu'elle a été établie en 1962. Nous aurons assez l'occasion de nous prononcer sur l'avenir de certains tronçons et nous parlerons de conception globale des transports. Cependant, nous demandons ici une très grande clarté. La proposition que nous discutons ne doit pas être l'occasion d'une remise en cause hâtive des objectifs que nous nous sommes assignés. Nous pourrions, le cas échéant, tomber d'accord sur le rejet d'une nouvelle extension du réseau routier mais nous disons «non» à une proposition qui viserait à figer en l'état, la réalisation des routes nécessaires à l'ensemble du pays. Nous ne voulons pas que la politique esquissée en matière d'écologie, et que nous

approuvons dans la majorité de ses composantes, conduise à une distorsion plus grave encore des équilibres helvétiques. On verrait ainsi le fort devenir plus fort encore et le faible dépérir rapidement. Nous demandons par la suppression de l'alinéa 1 du point 2 de la motion que la question de la révision du réseau des routes nationales ou principales soit exclue de ce débat. Si les auteurs de la proposition se limitent par leur texte à demander qu'on renonce à une nouvelle extension du réseau, ils ne seront pas frustrés, même si le texte est amendé, puisqu'une telle décision sera le fait des Chambres. Par contre, si leur proposition vise, au contraire, à poursuivre la réalisation normale du réseau tel qu'il a été défini, nous ne pourrions pas souscrire à cette attitude injuste pour des régions qui ont un besoin décisif de voir la réalisation de bonnes voies de communication, car enfin ces dernières font aussi partie de la qualité de notre environnement.

Jaeger: Ich möchte, um auf mein vorhergehendes Votum zurückzukommen, noch einige Punkte präzisieren. In der Zwischenzeit ist nämlich die eine und die andere Frage an mich gestellt worden. Zunächst einmal möchte ich nochmals betonen: Es geht uns überhaupt nicht darum, dass nicht auch wir anerkennen, dass im Privatverkehr möglichst sparsam und umweltfreundlich vorgegangen werden muss. Hierzu sind Anreize nötig. Ich möchte im Namen der Motionäre zu den Tempolimiten ausdrücklich sagen, dass wir – auch im Sinne einer Motion Günter, die letztes Jahr eingebracht und leider abgelehnt worden ist – für Differenzierungen zu haben wären, für differenzierte Lösungen im Sinne von Anreizen für Wagen, die die Abgasnormen erfüllen. So wie das auch von der freisinnig-demokratischen Fraktion – soviel ich weiss – vorgeschlagen worden ist. Solches schliesst dieser Motionstext nicht aus.

Zu Herrn Cavadini möchte ich sagen, dass es uns nicht darum geht, dass einzelne Lücken im Nationalstrassenbau nicht noch geschlossen werden dürften. Was wir nicht wollen, ist, dass das geplante Netz noch erweitert wird.

Im übrigen möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass wir natürlich daneben auch Anreize zugunsten des öffentlichen Verkehrs schaffen wollen. Wir unterstützen daher die sozialdemokratischen Vorstösse mit Bezug auf die Senkung der Tarife, auf die Umlenkung von Treibstoffzolleinnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Diese gehen ja in Richtung der SBB-Initiative. Wir sind der Auffassung, dass diese Massnahmen so rasch als möglich realisiert werden sollen.

Gestatten Sie mir, in diesem Zusammenhang Herrn Bundesrat Egli auch noch einen unkonventionellen Vorschlag zu unterbreiten. Ich habe ihn nicht selber erfunden. Aber wie wäre es beispielsweise, wenn der Bundesrat darauf hinwirken würde, dass jetzt im Jahr der Jugend die SBB-Tarife für die unter Zwanzigjährigen einfach halbiert würden? Eine Halbierung der SBB-Tarife für die Jungen im Jahre der Jugend wäre meines Erachtens auch eine PR-Investition; denn die jungen Leute sind ja die Bahnkunden der Zukunft; so könnten wir auch eine erzieherische Massnahme erlassen, die sicher vernünftig wäre. Das ist keine Motion, Herr Bundesrat, aber ich wäre froh, wenn Sie sich auch zu solchen Ideen äussern würden.

Frau Mascarin: Ich gehe davon aus, dass der Motorfahrzeugverkehr Hauptverursacher der einheimischen Luftverschmutzung und damit Hauptschädling des Waldes und der menschlichen Gesundheit ist. Weiter gehe ich davon aus, dass das Problem der Verschmutzung durch die Schwefeldioxide durch entsprechende Massnahmen bei der Heizung und Industrie gelöst werden kann und die Massnahmen in dieser Richtung bereits initiiert worden sind. Die immense Verschmutzung durch die Stickoxide und die Kohlenwasserstoffe – Produkte aus Autos – kann aber mit technischen Massnahmen bis zum Jahre 2000 nicht behoben werden. Daraus ergibt sich eine zentrale Forderung: Der zirkulierende Motorfahrzeugverkehr muss mit allen Mitteln dra-

stisch reduziert werden. Nur so können tatsächlich bis zum Jahre 2000 die Luftverunreinigungswerte der fünfziger Jahre erreicht werden.

Parallel dazu hat natürlich eine massive Förderung des öffentlichen Verkehrs zu erfolgen. Das heisst, unsere Fraktion unterstützt alle Anträge, die kurz- oder langfristig zu diesem Ziel führen. Kurzfristig ist es zum Beispiel Tempo 100. Die parlamentarische Initiative Herczog, die dies beinhaltet, ist übrigens nicht traktandiert, obwohl sie schon im Herbst 1984 eingereicht wurde. Zu den kurzfristigen Massnahmen, die wir unterstützen, gehört die Benzinrationierung als Notmassnahme, die aber niemals mit einer Heizölrationierung verknüpft werden darf. Schliesslich kann der Mieter sich nicht aussuchen, womit er heizen will; das Heizöl ist zu schwefeln, das ist technisch möglich, und darf nicht rationiert werden.

Eine langfristige Massnahme ist unsere Forderung: Plafo-nierung des schweizerischen Strassennetzes auf dem heutigen Stand. Es gibt dazu eine entsprechende Volksinitiative. Ich habe herausgehört, dass die Liberalen heute bereits Opposition angemeldet haben, was mich nicht wundert. Das heisst aber, dass unsere Fraktion sich allen Massnahmen widersetzt, die weiterhin den Autoverkehr fördern, auch wenn dieser mit Katalysatoren stattfindet. Der Katalysator ist ja nicht, wie Herr Weder hier hoffnungsvoll gemeint hat, das wirkungsvolle Mittel, um kurzfristig die Luftverschmutzung zu senken. Der Katalysator vermag nur wenig dazu beitragen; im übrigen ist er ein grosses Geschäft für die Automobilindustrie.

Natürlich halten wir auch dafür, dass die US-Abgasnormen für 1986 eingeführt werden und nicht erst später. Wir beantragen deshalb, ein entsprechendes Postulat von uns nicht abzuschreiben, sondern weiterzuführen. Wir sind erfreut, dass die CVP hier heute eine Motion angemeldet hat, um diese Forderung zu unterstützen.

Nun, was tut der Bundesrat? Er ist für den weiteren Ausbau auch umstrittener Nationalstrassen, er ist für Tarifierhöhung bei den SBB und er verlangt marktwirtschaftliches Funktionieren der SBB: Das heisst auch Stillegen von nicht rentablen Linien; auf diese Weise werden Leute, die abgelegen wohnen, gerade dazu gezwungen, ein Auto zu kaufen. Er ist zwar auch für die Borkenkäferbekämpfung und hat gewisse technische Massnahmen initiiert, die richtig sind. Er hat aber auch den absolut lächerlichen Beschluss «Tempo 120» gefasst. Beschlussfähige Anträge zur verkehrspolitischen Richtungsänderung stellt der Bundesrat hier nicht.

Die Kommission für Gesundheit und Umwelt macht zwar richtige technische Vorschläge, die neue Weichen in der Verkehrspolitik stellen würden, unterbreitet sie aber nicht. Sie selbst haben verzichtet, dringliche Bundesbeschlüsse zu fassen. Sie wollen nicht abstimmen über das Massnahmenpaket, das notabene vom Bundesamt für Umweltschutz sehr gut evaluiert worden ist. Wenn heute keine Beschlüsse gefasst werden, die tatsächlich ein Umpolen der verkehrspolitischen Geleise zur Folge haben, hat diese Debatte hier keinen Sinn gehabt. Um die kleinen technischen Neuerungen einzuführen, die längst unbestritten sind, hätte es keine Sondersitzung gebraucht.

Die Treibstoffzollbeschlüsse, so wie sie eingefädelt sind, geben zu wenig Hoffnung Anlass. Auch wenn Gelder davon abgezweigt werden zur Behebung bereits bestehender und nachgewiesen durch das Automobil verursachter Schäden, werden eben weiterhin Milliarden von Franken für den kantonalen Ausbau der Hochleistungsstrassen zur Verfügung stehen. Sie kommen mit den Umweltschutzmassnahmen immer hintennach.

Ich glaube tatsächlich, dass die Umweltfrage nicht das Politgärtli einer einzigen Partei sein kann. Ich glaube aber auch, dass das Umweltbewusstsein und die Bereitschaft, etwas zu tun für die Sanierung der Umwelt, in der Bevölkerung wesentlich grösser sind als in den Köpfen von einigen Politstrategen der etablierten Parteien. Die grosse Walddemonstration, die die Schweiz gehabt hat, und die bis jetzt absolut minimen Resultate der diversen Walddebatten in diesem Saale führen mich zu diesem Schluss.

Ammann-St.Gallen: «Wir befinden uns in bezug auf die Luftverschmutzung in einer Notlage, wie sie durch den Ausbruch eines Krieges entstehen kann.» Dies erklärte Prof. Max Scherrer, Chefarzt für Lungenkrankheiten am Berner Inselspital, schon letzten Herbst gegenüber einer Journalistin. Er fuhr fort: «Das heutige Wissen um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf Natur und Mensch wiegt schwer genug, um ganz drakonische Massnahmen zu rechtfertigen, zumal ein letzter mathematischer Beweis in dieser äusserst komplexen Problematik überaus schwer, vielleicht gar nie zu erbringen sein wird.»

Die beklemmende Schlussfolgerung liegt meines Erachtens nahe: Zuerst stirbt der Wald, dann der Mensch... So gesehen ist das Waldsterben vielleicht unsere letzte Chance, aus dem selbstmörderischen Teufelskreis des Raubbaus an der Natur auszubrechen. Die Hauptursachen sind die Emissionen des Strassenverkehrs, der Industrie und der Hausfeuerung, deren Luftschadstoffe zur chronischen Vergiftung der Wälder, des Bodens und bereits auch der Menschen führen. Die bisher beschlossenen Massnahmen, soweit sie nicht ohnehin nur der Forschung und der Symptombekämpfung (Borkenkäfer) dienen, sind völlig ungenügend und zudem erst mittel- bis längerfristig wirksam. Dies gilt in ganz besonderem Masse für den Verkehrsbereich, auf den ja über 80 Prozent des Ausstosses an Stickoxiden und über 50 Prozent der Kohlenwasserstoffe entfallen.

Im Gegensatz zum Schwefeldioxid, das bei Industrie und Hausbrand allein mit technischen Massnahmen ausreichend eingedämmt werden kann, ist der auch unseres Erachtens erstrebenswerte Sollzustand des Jahres 1950 bei den Stickoxiden des motorisierten Strassenverkehrs weder mit den bisher ergriffenen noch mit den vom Bundesrat geplanten Vorkehren je zu erreichen.

Viel Zeit steht uns aber – nachdem bald vier von zehn Bäumen ernsthafte Schäden aufweisen – nicht mehr zur Verfügung. Monate und Jahre wurden vorab von den bürgerlichen Parteien nutzlos verspielt, indem sie vor lauter rotgrünen Gespenstern den schleichenden Todeskampf unserer Wälder übersahen. «Es ist im Grunde genommen befremdend», meinte der Ihnen wohlbekannte Unternehmer Dr. Stephan Schmidheiny kürzlich, «dass ein Anliegen von der sachlichen Tragweite und der politischen Brisanz des Umweltschutzes von grossen Teilen des bürgerlichen Lagers so lange so wenig ernstgenommen wurde.»

Nun denn, es geht um die politische Bewältigung. Niemand hier drin und auch draussen kann sich vollständig von der Mitverantwortung entbinden.

Mit CVP-Pressechef Dr. Peter Frei bin ich der Meinung, Katastrophenhysterie bringe nichts. Es gilt gerade beim Verkehr, ohne Panik, in ruhiger Entschlossenheit das Notwendige zu tun, aber doch so, dass es im eigentlichen Sinne die «Not von uns zu wenden» vermag. Vielleicht haben wir noch drei bis fünf Jahre Zeit, um unsere Wälder, Böden, Talschaften, Alpen, ja auch den Tourismus zu retten. Vielleicht schon nicht mehr. Da zählt jeder Beitrag, auch wenn er für sich allein nicht genügt. Ich denke da zum Beispiel an das Zehn-Punkte-Minimalprogramm der Regierungsparteien. Dazu zählen auch die beiden Berichte des Bundesrates über das Waldsterben mit ihrer Fülle an wertvollen Erkenntnissen, auch wenn ich sie in der Folge doch sehr kritisch würdigen muss.

Insbesondere die unverbindlichen Absichtserklärungen (im Kapitel über die künftigen Schwerpunkte im Massnahmenbereich des zweiten Berichtes) stehen in einem krassen Widerspruch zur konsequenten Schlussfolgerung des ersten Berichtes, wonach die Luftverschmutzung wieder auf das Ausmass der fünfziger Jahre zurückgeführt werden sollte. Vor allem die Massnahmen im Verkehrsbereich werden den im ersten Bericht geweckten Erwartungen in keiner Weise gerecht. Die hektische Betriebsamkeit von Bundesrat und Verwaltung steht hier in auffälligem und etwas merkwürdigem Gegensatz zur Wirksamkeit der bisher beschlossenen und geplanten Massnahmen.

Der bisherige Verlauf dieser Walddebatte nährt die Befürchtung, dass dies leider auch auf das Parlament zutrifft. Den

Wettlauf mit der Zeit im Kampf gegen das Waldsterben gewinnen wir aber nicht mit juristischen Argumenten, mit Zaudern und schwächlichen Postulaten, sondern mit mutigen Entscheiden und konsequentem Handeln. Alle Nebelraketen des Bundesrates vermögen unsere klare Sicht bezüglich vergangener Versäumnisse nicht zu trüben. Ich erinnere hier an die vom Bundesrat 1974 unter dem Eindruck der Albatros-Initiative hinsichtlich der Abgasbekämpfung bei Dieselmotoren, Motorrädern und Motorfahrzeugen gemachten Versprechungen. Sie sind nicht nur bis 1978, sondern bis heute nicht eingehalten worden. Herrn Bundesrat Egli trifft hier verständlicherweise keine Schuld.

Wir beantragen Ihnen daher die Überweisung von Absatz 2 der LdU/EVP-Motion 83.961 als Motion. Demselben fatalen Umstand, dass nämlich (man staune) gerade beim Dieselmotor noch keinerlei Vorstellungen über die technische Realisierung von strengen Abgasnormen bestehen, verdanken Sie unseren zweiten Antrag. Die Frist in Ziffer 3 der Kommissionsmotion 23 ist deshalb um zwei Jahre zu erstrecken. Wir widersetzen uns aber der beantragten Umwandlung in ein unverbindliches Postulat, denn wir finden es ebenso skandalös, dass der Bundesrat eine weitere Verschärfung (über die Abgasvorschriften von 1986 für Benzinmotoren hinaus) von der flächendeckenden Versorgung der Nachbarstaaten mit bleifreiem Benzin abhängig machen will. Mit einem neuen Vorstoss werden wir sodann die Verlagerung des Güterfern- und -transitverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene verlangen.

Der Bundesrat findet zudem die Förderung des öffentlichen Verkehrs wichtig und will deshalb alle sinnvollen Bestrebungen in dieser Richtung unterstützen. Das tönt ja – mit Verlaub – geradezu zynisch. Wer hat denn, meine Damen und Herren, in diesem Parlament, in diesem Bundesrat die solide Mehrheit? Was hat diese Mehrheit denn getan in den letzten Jahren? Hat sie nicht den Wohlstand von 30 Jahren Hochkonjunktur vor allem in die Strassen gebuttert und die Bahnen zugleich auf Sparflamme gesetzt? Sie buttert ja immer noch, siehe Transjurane! Hat sie nicht, unter Führung des Herrn Kollegen Bremi, 1982 einen Leistungsauftrag unter sträflicher Missachtung des Energiesparens, des Umweltschutzes und der Randregionen beschlossen, dessen Zielvorgaben schon heute objektiv gesehen unerfüllbar sind und die Bahnen zu völlig kontraproduktiven Tarifierhöhungen zwingen?

Im selben Moment, wo wir hier grosse Sprüche klopfen, werden bei uns im Toggenburg und anderswo Dienstleistungen abgebaut, Stationen umgewandelt, Züge und Postautokurse aus den Fahrplänen gestrichen und einzelne Züge gar auf Busbetrieb umgestellt. Letzteres geschah in einem mir bekannten Fall aus Resignation, weil die betreffende Privatbahn – wie alle anderen übrigen – immer noch vergeblich auf eine gerechte Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen analog SBB wartet. So also wollen wir die ohnehin nicht gerade latent bestehende Bereitschaft zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern!

Herr Bundesrat, auch wir möchten Ihnen den Rücken stärken, nicht zuletzt verwaltungsintern, denn die umweltfeindliche Praxis des Bundesamtes für Verkehr und der Regiebetriebe SBB und PTT bedarf dringend einer grundlegenden Änderung, sonst werden alle noch so positiven Ansätze stets wieder durchkreuzt. Die Motionen 84.333 sowie die jüngsten Vorstösse Bircher und Hubacher zielen in diese Richtung. Sie wurden bereits begründet.

Selbstverständlich möchten auch wir Sozialdemokraten dem freiwilligen Umdenken und Umsteigen eine letzte, aber ich würde meinen, befristete Chance geben. Dazu braucht es als flankierende Massnahme sowohl Anreize als auch Leitplanken. Wir unterstützen deshalb die LdU/EVP-Motion 84.401 «Umweltabos und Tarifverbund», 84.402 «Motorfahrzeuge. Fixe und variable Kosten» und mehrheitlich 83.956, Absatz 5, «Tempo 80/100».

In allen übrigen Fällen unterstützen wir die Anträge der vorberatenden Kommission.

Wir sind der festen Überzeugung, dass Verhaltensänderungen ebenso wichtig sind wie rein technischer Umweltschutz.

Dies gilt ganz besonders im Verkehrssektor. Die Anmassung des Menschen, die in Milliarden von Jahren entstandenen Reichtümer dieser Erde (dazu gehören nebst dem Erdöl auch die Luft und der Wald) innerhalb weniger Generationen auszubeuten, muss in Schranken verwiesen werden. Vergessen wir doch nicht jene, die nach uns kommen!

Schüle: Unser Land hat in den letzten 30 Jahren eine ungeahnte Motorisierungswelle erlebt. Wir sind zu einem Volk von Automobilisten geworden. Über 3 Millionen Motorfahrzeuge stehen in unserem Land im Verkehr, die Platz für etwa 12 Millionen Menschen bieten würden. Dieses Boot ist also noch lange nicht voll.

Das Fehlen von umfassenden Vorschriften zur Schadstoffbegrenzung und die rapide Motorisierung haben den Motorfahrzeugverkehr zum bei weitem wichtigsten Schadstoffproduzenten werden lassen. Allerdings sind die Möglichkeiten des technischen Umweltschutzes nicht nur bei uns ungenutzt geblieben, sondern in ganz Europa: das ist allerdings ein schlechter Trost.

1982 – und damit noch vor der öffentlichen Diskussion des Waldsterbens – hat der Bundesrat bereits in zwei Stufen die strengsten Abgasvorschriften Europas erlassen. Dennoch müssen wir heute feststellen, dass dies noch nicht genügt. Zum einen sind die gültigen Abgasvorschriften auch in ihrer zweiten Stufe nicht streng genug, zum anderen sind sie auf die sogenannten leichten Motorwagen begrenzt. Die Freisinnig-demokratische Fraktion befürwortet darum eine möglichst rasche Einführung der US-Norm 83 sowie den baldigen Erlass von strengen Abgasvorschriften für alle Dieselfahrzeuge, Motorräder und Mofas. Ein besonderes Problem aber, das beachtet werden muss, bilden die Altfahrzeuge. Auch sie müssen in nicht zu langen Zeitebenen ständig schärferen Grenzwerten unterstellt werden, die es zu kontrollieren gilt. Frau Spoerry wird sich mit diesem Problem noch näher auseinandersetzen.

Jedenfalls war für uns die bundesrätliche Antwort in der Kommission nicht befriedigend. Es seien – ich zitiere aus dem Protokoll – «auch bisher, wenn neue Limiten in Kraft getreten seien, keine Regelungen für Altautos erlassen» worden. Entschuldigung, Herr Bundesrat: Dieser Blick in die Vergangenheit reicht nicht zur Bewältigung dieses Problems in der nächsten Zukunft. Der Motorfahrzeugbestand, die Altfahrzeuge, sind die Crux. Wegen ihnen wird die Schadstoffbelastung in den nächsten Jahren nur langsam abnehmen. Doch dieser Prozess lässt sich gezielt durch staatliche Impulse und Vorschriften, auch durch kantonale Erleichterungen für die Katalysatorfahrzeuge bei der Motorfahrzeugsteuer stark beschleunigen. Dasselbe wird erreicht, wenn die Kantone die abgasträchtigen Autos mit erhöhten Fahrzeugsteuern belasten. An uns selbst liegt es, in der Märzsession das bleifreie Benzin mit dem Treibstoffzoll wirksam zu begünstigen. Das umweltgerechte Autofahren wird sich dennoch, Herr Herczog, trotz aller dieser Massnahmen, verteuern. Grundsätzlich halten wir eine solche Anreizstrategie für besser als eine blosser Politik der Einschränkungen und der Verbote. Darum würden wir auch differenzierte Tempolimiten begrüßen. Wenn die LdU/EVP-Fraktion nun diese Differenzierungsmöglichkeit bei ihrer Motion unter Namensaufruf offenlässt, so dürfte dieser Vorstoss auch in unseren Reihen Verständnis und einige Chancen haben.

Wie rasch und wie massiv wir die Schadstoffe vermindern können, hängt zu einem wesentlichen Teil von der Einstellung des Schweizers zum Auto und zum privaten Verkehr ab. Wir Politiker sollten uns hüten, das Auto zum Sündenbock zu stempeln, da dies nur zu Abwehrreaktionen in der Bevölkerung führt, was allenfalls Frau Mascarin gelegen kommen wird. Vielmehr müssen wir lernen, mit dem Auto sinnvoller als in der Vergangenheit umzugehen. Unnötige Fahrten sollten aus freien Stücken, aus der Einsicht des mündigen Schweizers, unterbleiben. Als Alternative bietet sich der öffentliche Verkehr an. Wenn richtig gerechnet wird, ist er schon heute preislich im Vergleich zum Auto absolut konkurrenzfähig. Ob effektiv auf das öffentliche

Verkehrsmittel umgestiegen wird, hängt weniger vom Tarif als davon ab, ob der Zeitaufwand und der Komfort dem Vergleich mit dem Auto standzuhalten vermögen. Es ist also beim Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs anzusetzen: Ist die Reise von der Haustür zum Bahnhof, von dort mit dem Zug und von jenem Bahnhof ans Ziel bequem und auch vom Zeitbedarf her interessant? Das ist die Frage, auf die verschiedene Sprecher unserer Fraktion noch näher eingehen werden. Tarifmassnahmen schliessen wir nicht völlig aus, sehen diese aber eher im lokalen Bereich.

Jedenfalls – damit komme ich zum Schluss – heisst für uns die Lösung: Abgasarme Motorfahrzeuge forcieren, sinnvolle Aufgabenteilung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr, Attraktivierung des Leistungsangebotes im öffentlichen Verkehr – aber keine Verketzerung des Autos!

Kühne: Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr hilft zweifelsohne mit, die nicht sehr rosigen Zukunftsaussichten sowohl für Reiselustige wie auch für den Wald zu verbessern. Populäre Preise sind ein zugegebenermassen wichtiger Aspekt, aber nicht der einzige, um ihn attraktiv zu gestalten. Preiserhöhungen in kurzen Abständen verärgern die Kunden.

Sie erinnern sich daran, dass die Verkehrskommission im Dezember ein Postulat präsentiert hat, das vorsah, Preiserhöhungen für 1986 und 1987 zum vornherein abzublocken. Dieses Postulat ist damals in diesem Saale untergegangen. Der Sinn davon wird aber zweifelsohne wieder einmal aktuell. Aber trotzdem: Das Problem muss umfassend angegangen werden.

Die Motionen 84.333 und 84.401 konzentrieren sich auf den Personenverkehr. Wir finden, dass der Gütertransport und insbesondere der Transitgüterverkehr dazugehören. Auch darüber haben wir uns in diesem Saale vor nicht allzu langer Zeit unterhalten. Förderung des öffentlichen Verkehrs muss auch Aufgabe der Kantone und Gemeinden sein. Private Investoren und grosse Genossenschaften sind ebenfalls aufgerufen, ihre Zentren nicht auf der grünen Wiese fernab eines Bahnhofs zu realisieren.

Zu einer umfassenden Förderung des öffentlichen Verkehrs gehört nach Meinung der CVP vermehrte Attraktivität durch kundenfreundlichere Leistungen. Stichwortartig möchte ich anführen: gute Verbindungen, Verkürzungen der Reisezeiten – und dies auch auf Nebenlinien –, zeitgemässes Rollmaterial, Fahrplanverdichtung, Realisieren der GVK, Realisieren der Bahn 2000; generell mehr realisieren und nicht nur planen, wie in den letzten Jahrzehnten.

Im weiteren verdienen gezielte Aktionen für bestimmte Gruppen, für bestimmte Anlässe und schliesslich unkonventionelle Leistungen, wie zum Beispiel der Auto-plus-Vorschlag unseres ehemaligen Kollegen Paul Biderbost Beachtung. Neueste Zahlen über die Frequenzen der SBB geben zu leisen Hoffungen Anlass. Der Güterverkehr hat eine Zunahme von 5,5 Prozent zu verzeichnen, auch beim Personenverkehr scheint die Talsohle durchschritten zu sein. Ich habe diese Zahlen heute morgen an zuständiger Stelle erfahren.

Achten wir aber darauf, bereit zu sein, wenn das Umsteigen in grösserem Umfange einsetzt. Es werden sich sehr schnell Engpässe ergeben bei Spitzenfrequenzen und in den grossen Zentren. Nicht jeder wird gerne am Freitagabend stehend von Bern nach Zürich reisen, mit einem Erstklassbillet in der Tasche. Die einseitige Weichenstellung in der Verkehrspolitik – d.h. der Ausbau des Strassennetzes einerseits, und andererseits das Vernachlässigen des Ausbaus und der Modernisierung des Schienennetzes – wird uns in Zukunft noch recht viel Kopfzerbrechen bereiten. Diese Unterlassung wird sich nicht so schnell korrigieren lassen. Kapazitäten punkto Rollmaterial und Trasse müssen mit vermehrten Investitionen erweitert werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs – da unterscheide ich mich wahrscheinlich von einem Teil meiner Vorredner – bedingt ebenfalls eine gesicherte Versorgung an Energie, konkret an elektrischer Energie. Dass der künftige Leistungsauftrag

den veränderten Verhältnissen anzupassen ist, unterstütze ich voll und ganz.

M. Brélaz: L'automobiliste moyen de notre pays observe l'évolution des coûts. En fin d'année, il est généralement heureux s'il constate que le kilomètre parcouru lui revient moins cher. Pour ce faire, il a souvent un raisonnement aberrant: «Rouler beaucoup pour diminuer le prix du kilomètre.» Il le justifie par le fait qu'il peut rentabiliser ses assurances et sa taxe cantonale. Si ce raisonnement est étrange, il est néanmoins courant. Par conséquent, si l'on veut lutter efficacement dans l'optique d'économies volontaires de carburant, il est indispensable d'inclure les taxes cantonales et les assurances, c'est-à-dire tous les coûts fixes, dans le prix de la benzine.

Si l'on désire aller dans ce sens, il est nécessaire de soutenir au moins sous forme de postulat, c'est-à-dire de maintenir l'idée, la motion 84.402 sur les coûts fixes et les coûts variables. Personnellement, je ne peux comprendre que la commission ait simplement décidé de la rejeter, car il s'agit d'un élément financier essentiel d'une politique des transports visant à encourager les économies d'énergie par les automobilistes. Il va de soi que les taxes supplémentaires prélevées devraient être rendues aux cantons et aux compagnies d'assurance.

Oehen: Ich spreche zum Postulat Günter. – Es ist mir völlig unbegreiflich, wieso unsere Kommission das Postulat Günter «SBB-Generalabonnement für Motorfahrzeughalter» fast einstimmig zur Ablehnung empfiehlt, dies um so weniger, als der Bundesrat das Postulat entgegennehmen möchte. Beim Bundesrat hat sich unter dem Druck der Fakten offenbar ein Umdenken vollzogen, dem die Kommissionsmitglieder unseres Rates nicht zu folgen vermochten.

Am 17. September 1973 stellte ich in einer Einfachen Anfrage das Problem erstmals zur Diskussion. Ich verwies schon damals auf die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Individualverkehr auf das Notwendige zu beschränken. In seiner Antwort führte der Bundesrat unter anderem aus, auch für die Zukunft sei mit einem grossen Wachstum der Verkehrsnachfrage zu rechnen, wobei im Falle einer ungesteuerten Entwicklung der private Strassenverkehr voraussichtlich weiterhin beträchtliche Wachstumsraten aufweisen werde, und zwar «mit all den negativen Folgen bezüglich Raumbedarf und Umweltbelastung».

Trotz dieser Einsicht lehnte der Bundesrat damals meine Idee im wesentlichen mit folgenden Argumenten ab: Die freie Wahl des Verkehrsmittels dürfe nicht beeinträchtigt werden. Man dürfe nicht jemandem zum Kauf einer Leistung zwingen, die er je nach seiner persönlichen Lage oder seinem Wohnort unter Umständen selten oder gar nicht benötige.

Wohin uns diese sogenannt freie Wahl des Verkehrsmittels geführt hat, das wissen wir heute. Es ist eine von der Gemeinschaft allzu teuer erkaufte Freiheit. Mit dem zweiten Argument könnte man verschiedene Institutionen unseres Sozialstaates in Frage stellen. Ich denke etwa an die AHV- oder IV-Beiträge, die von vielen ja nie – glücklicherweise für die IV – bezogen werden. Auch jene, die vorzeitig sterben, verlangen die Leistung der AHV nie. Ich denke auch an die Beitragspflicht der Landwirte, die bekanntlich nie arbeitslos werden, an die Arbeitslosenversicherung, usw.

Der Bundesrat hat sich angesichts der Notlage besonnen und möchte das Problem gemäss Postulat Günter prüfen, wobei laut Bericht schon einige grundsätzliche Überlegungen gemacht wurden; deren Resultat ist durchaus ermutigend. Nun will unsere Kommission dem Bundesrat in den Arm fallen und diese Prüfung verhindern. Ich kann eine solche Haltung nach den zahlreichen verständnisvollen Voten zum Gesamtproblem hier in diesem Saale schlicht und einfach nicht begreifen! Ich empfehle Ihnen dringend, das Postulat Günter gemäss Antrag des Bundesrates zu überweisen.

In meiner Eigenschaft als Fraktionschef habe ich noch eine kurze Erklärung abzugeben.

Unser Kollega Ruf hat heute morgen in zugegebenerweise harten Worten den Bevölkerungsfaktor für die Umweltbelastung dargestellt. Herr Kollega Wanner hat diesen Nachmittag als Antwort darauf den Vorwurf formuliert, Kollega Ruf würde in billiger Weise den Ausländern die Schuld für die Umweltkatastrophe in die Schuhe schieben. Herr Wanner, das hat Herr Ruf nicht getan! Die entscheidenden Zitate lauten wie folgt: «Die Tatsache, dass es einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Bevölkerungsgrösse und Umweltbelastung gibt, ist wissenschaftlich unbestritten. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat die kleine Schweiz eine Masseneinwanderung von gegen 1,5 Millionen Ausländern erleiden müssen. Die Gesamtbevölkerung hat sich wegen dieser bedenklichen Fehlentwicklung in den letzten 40 Jahren um über 50 Prozent erhöht. Die Schuld an der heutigen verfahrenen Situation trifft nicht die Ausländer selbst, sondern jene, die nach immer mehr Händen schrien, sowie den Bundesrat.»

Herr Kollega Wanner, ich bitte Sie, den Zusammenhang zwischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung mit ihren Auswirkungen auf die Umwelt zu verstehen. Sie werden dann die Gesamtzusammenhänge viel besser werten können.

Hier wird die Beratung unterbrochen

Le débat est interrompu

Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr

La séance est levée à 18 h 55

Waldsterben. Bericht und Massnahmen

Dépérissement des forêts. Rapport et mesures

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.088
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.02.1985 - 15:00
Date	
Data	
Seite	124-152
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 148

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.