

Zweite Sitzung – Deuxième séance**Dienstag, 4. März 1986, Vormittag****Mardi 4 mars 1986, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

82.082

**Bundesverfassung
(koordinierte Verkehrspolitik)****Constitution fédérale
(politique coordonnée des transports)**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Dezember 1982 (BBl 1983 I, 941)

Message et projet d'arrêté du 20 décembre 1982 (FF 1983 I, 909)

Beschluss des Ständerates vom 12. Juni 1985

Décision du Conseil des Etats du 12 juin 1985

*Antrag der Kommission**Eintreten**Proposition de la commission**Entrer en matière*

Flubacher, Berichterstatter: Als Zweitrat haben wir uns mit den Artikeln 36 und 37 BV zu befassen. Der Ständerat hat sich als Erstrat sehr schwer damit getan. Zwei Jahre Kommissionsarbeit und zum Abschluss in wichtigen Fragen sehr knappe Entscheide zeigen deutlich, dass zwischen Theorie und Praxis grosse Unterschiede bestehen, dass Idealismus, Umweltschutz und Föderalismus an Grenzen stossen, wenn es um Geld geht. Die Plenardiskussion im Ständerat hat gezeigt, dass die kleine Kammer aus ihrem Beschluss keine Prestigeangelegenheit macht. Das gibt uns eine gewisse Freiheit.

Es wurde dem Nationalrat wiederholt signalisiert, er habe die Möglichkeit zur Verbesserung der umstrittenen Punkte. Ob es uns gelingt, die tiefgreifenden Differenzen zu überbrücken, werden die Verhandlungen zeigen. Es wäre im Gesamtinteresse unseres Landes zu hoffen. Wenn diese Vorlage stirbt, wird das Ungleichgewicht im Verkehr immer grösser. Die Gefahr von Fehlinvestitionen steigt. Die Bewältigung der Umweltschutzmassnahmen würde zuviel Kapital erfordern, das volkswirtschaftlich besser eingesetzt werden könnte.

Um die Zielsetzungen der Vorlage zu verstehen, muss ich kurz noch etwas zurückblenden. Als nach dem Zweiten Weltkrieg das Verkehrsvolumen rasant anstieg, war ein weitgehend veraltetes Bahnnetz vorhanden. Während des Krieges war ein Ausbau nicht nur des fehlenden Materials wegen unmöglich, sondern es fehlte auch das notwendige Kapital. Was aber die Bahnen, vor allem die SBB, behinderte, war die Bestimmung im Eisenbahngesetz, dass sich die Staatsbahn nicht weiter verschulden dürfe. Diese Vorschrift entstand nach der Sanierung von 1944.

Trotz stark ansteigendem Verkehr konnte die SBB ihre Ausbaubedürfnisse nur auf Sparflamme erfüllen. Um das ständig steigende Transportaufkommen zu bewältigen, wurde der Strassengüterverkehr massiv ausgebaut. 200 000 Angestellte verdienen heute ihr Brot bei den privaten Transportunternehmen. Die Redimensionierung dieses volkswirtschaftlich notwendigen Transportzweiges kann, wenn überhaupt, nur längerfristig vorgenommen werden.

Es wird auch mit der Vorlage «koordinierter Verkehr» und mit dem Leistungsauftrag 87 und speziell der «Bahn 2000»

viele Jahre dauern, bis eine Verkehrsumlagerung von der Strasse auf die Schiene überhaupt in grösserem Umfang möglich ist. Spätestens 1960, als man das Nationalstrassengesetz schuf, hätte man den Ausbau der schienengebundenen Verkehrsträger energischer an die Hand nehmen sollen. Der Verlust der Bahnen am Verkehrsvolumen im Güter- und Stückgutverkehr kann nicht nur den öffentlichen Transportunternehmen angelastet werden. Man hat ihnen die notwendigen Mittel für einen raschen Ausbau ihrer Anlagen vorenthalten.

1972 hat die Kommission GVK ihre Arbeit aufgenommen. Wie in der Schweiz üblich, waren darin alle betroffenen Kreise vertreten. Eine Kommission mit 62 Mitgliedern ist schwerfällig. Die Gefahr von Leerläufen ist gross. Wenn es trotzdem gelungen ist, innert sechs Jahren die Arbeit abzuschliessen, ist dies weitgehend das Verdienst von Nationalrat Alois Hürlimann, der mit Energie und grossem Sachverstand die Arbeiten zum Abschluss brachte. Er verdient dafür unseren grossen Dank.

Der umfangreiche, über 400seitige Bericht ist eine Fundgrube, auch für neue Ideen. Die klar formulierten 40 Thesen waren die Grundlage für die Botschaft des Bundesrates zur Verfassungsänderung.

Aufgrund des umfangreichen Vernehmlassungsverfahrens, in welchem stark divergierende Auffassungen zum Vorschein kamen, musste der Bundesrat einige Abstriche am GVK-Schlussbericht machen. So fiel das vorgesehene Projekt der kommunizierenden Röhren, das einen Ausgleich zwischen den Fonds für den öffentlichen und den privaten Verkehr vorsah, der politischen Vernunft zum Opfer. Auch die separaten Fonds selbst kamen unter die Räder. Man mag dies bedauern. Der Bundesrat wollte die Neuregelung nicht mit einem Kampf Schiene-Strasse belasten und sie eventuell daran scheitern lassen.

Ich stelle fest: Die Strasse ist privilegiert. Mir ist kein Land bekannt, wo grosse Anteile der Benzinolleinnahmen für Strassenneu- und -ausbauten reserviert werden. Mit dem heutigen Treibstoffzollgesetz wurden allerdings wesentliche Erweiterungen und Umverteilungen vorgenommen. Die starke Berücksichtigung der Umweltschutzanliegen wurde auch von den Strassenverkehrsverbänden akzeptiert. Weitere massive Umlagerungen von Treibstoffzollgeldern laufen Gefahr, an den Widerständen der Strasse zu scheitern. Wir werden zu entscheiden haben, ob uns der Spatz in der Hand nicht lieber ist als die Taube auf dem Dach.

Zur Arbeit der Kommission: Unmittelbar nach Abschluss der ständerätlichen Debatte haben wir unsere Arbeit aufgenommen. Wir führten umfangreiche Hearings durch. Mehrheitlich haben wir Praktiker von der Front beigezogen. Sämtliche Materialien des Ständerates standen uns zur Verfügung. Die Differenzen kamen in der Kommission voll zum Ausdruck. Die Standpunkte sind gegensätzlich und zum Teil unüberwindlich.

Die SBB können die Vorlage etwas aus Distanz betrachten, da «Bahn 2000» und Leistungsauftrag 87 sich auf das Eisenbahngesetz abstützen. Beide Vorlagen befinden sich im Stadium der parlamentarischen Beratung.

Die Kantonsvertreter haben Mühe, sich an ihr Versprechen, die Verantwortung für den Regionalverkehr zu übernehmen, zu erinnern. Sie und der VST möchten eine gleichbleibende Mitbeteiligung des Bundes an den finanziellen Aufwendungen. Die Vertreter der Städte wiesen in den Hearings darauf hin, dass grosse Probleme im öffentlichen, innerstädtischen Verkehr bestehen. Die Diskussionen über die Grenzen des innerstädtischen, des Agglomerations- und des Regionalverkehrs werden sicher auch im Nationalrat zur Sprache kommen. Die angestrebte Verkehrshierarchie wird nicht verstanden, wenn befürchtet wird, dass daraus für Kantone und Gemeinden finanzielle Auswirkungen entstehen würden. Enttäuscht wurden wir von den Leuten, die immer und zu jeder Stunde den Föderalismus preisen, ihn aber ablehnen, wenn die angestrebte Eigeninitiative mit finanziellen Folgen verbunden ist.

Wie bereits erwähnt, gingen die Meinungen in der Kommission weit auseinander. Während die Flughäfen, der Luftver-

kehr, die Schifffahrt und die Transporte von flüssigen Brenn- und Treibstoffen mit Rohrleitungen wenig zu diskutieren gaben, schieden sich die Geister bei den Problemen des öffentlichen und privaten Verkehrs. Wenn wir auch durch Zusatzdokumentationen über die Notwendigkeit beider Verkehrsträger informiert wurden, werden die Akzente doch unterschiedlich gesetzt.

Etwas allerdings ist nicht möglich: Wir können bei der Behandlung von Verfassungsartikeln nicht die Gesetzgebung festlegen. Die Ausführungsgesetzgebung wird zu neuen Auseinandersetzungen führen. Dann geht es nämlich erst um die Wurst!

Heute und morgen haben wir eine öffentliche Kommissions-sitzung. Die KVP ist von weittragender Bedeutung. Entscheide können deshalb nicht im stillen Kämmerlein endgültig vorbereitet werden. Bei der Vorlage handelt es sich um den wichtigsten Entscheid seit Jahren im Verkehrswesen. Die Stunde der Wahrheit hat geschlagen. Fast alle Anträge, die in der Kommission unterlagen, sind als Minderheitsantrag wieder aufgenommen worden. In echt demokratischer Ausmarbung haben wir zu tragbaren Beschlüssen zu kommen.

Wir haben in unserem Land zwei Verkehrsträger mit Steuergeldern immer weiter ausgebaut, die sich jetzt gegenseitig konkurrenzieren. Können wir uns immer grössere Investitionen im Verkehr leisten? Besteht nicht die Gefahr, dass andere Aufgaben des Bundes zu kurz kommen? Wir müssen nicht nur aus raumplanerischen und Umweltschutzüberlegungen Prioritäten setzen, sondern aus nackten finanziellen Gegebenheiten. Wir sind davon überzeugt, dass die Vertreter aller Verkehrssysteme in erster Linie Staatsbürger sind und erst in zweiter Linie Interessenvertreter.

Viel zu reden gab in der Kommission der Antrag Lüchinger, welcher in einer ähnlichen Art bereits im Plenum des Ständerates vorlag. Es handelt sich dabei weitgehend um eine Neufassung. Das Departement hat dazu umfassend Stellung bezogen. Die Gefahr, dass in der Volksabstimmung ein Artikel angenommen werden könnte, der andere aber abgelehnt würde und damit die Finanzierung nicht gesichert wäre, besteht, wobei der Antrag Lüchinger heute die finanziellen Konsequenzen in einem Artikel vereinigt hat. Ich selbst messe aber diesen Bedenken weniger Bedeutung zu. Entweder will der Bürger neue Verfassungsbestimmungen; dann wird er zweimal Ja stimmen, oder er will sie nicht, dann schreibt er zweimal Nein. Die Anträge Lüchinger wurden relativ knapp verworfen. Es wäre gut, wenn über die Gegenanträge Lüchinger nach der Eintretensdebatte Grundsatzentscheide gefällt werden könnten.

Ein Neukonzept hat uns auch Kollege Schmidhalter unterbreitet. Er hat dann allerdings auf einen Teil verzichtet und stellt heute noch in Absatz 2 des Artikels 37 Anträge für den motorisierten Verkehr. Bei Annahme der Anträge Schmidhalter oder Lüchinger entstehen grosse Differenzen zum Ständerat. Damit werden die dringend notwendigen gesetzlichen Grundlagen verzögert und die längerfristige Finanzierung der «Bahn 2000» in Frage gestellt.

Die Minderheit der Kommission ist der Meinung, die Vorschläge Lüchinger seien klarer und lesbarer.

Im Artikel 36ter hat sich die Kommission mehrheitlich den Antrag Ruch/Etigue zu eigen gemacht, der die Mitverantwortung des Bundes im Regionalverkehr verankert. Damit wird nach Auffassung von Kommissionsminderheit und Bundesrat ein wesentlicher Stein aus der KVP-Vorlage herausgebrochen.

Bundesrat und Ständerat wollten bewusst den Kantonen die Verantwortung für den regionalen Verkehr überlassen. Mit der Bestimmung, dass keinem Kanton im Vergleich zum heutigen System unzumutbare Belastungen zugemutet werden dürfen, versuchte man, die Bedenken zu zerstreuen.

Das Misstrauen des VST gegen die Kantone, welche dieser Fassung ausdrücklich zugestimmt haben, hat mich befremdet. Allerdings ist ein entsprechender, ebenfalls von VST und KTU inspirierter Antrag Dreyer im Ständerat mit 19 gegen 16 Stimmen abgelehnt worden. Wenn ich auch die Auffassung verrete, dass Betroffene sich immer an die

Kommission wenden dürfen, stelle ich persönlich fest, dass hier eine Grenze des Lobbyismus zutage tritt, die wohl nicht weiter strapaziert werden darf. Offenbar sind die privaten Transportunternehmungen der Auffassung, sie seien erst dann selbständig, wenn sie nicht nur von den Kantonen und den Gemeinden das Geld und vom Bund die technische Mithilfe erwarten können, sondern wenn sie auch noch das Bundesgeld erhalten. Ich habe Mühe, für diese Haltung Verständnis aufzubringen. Persönlich bin ich davon überzeugt, dass sich die Herren der KTU noch die letzten Haare ausreissen werden, wenn diese Vorlage stirbt, nämlich im Moment, in dem wir aus finanziellen Gründen kurzfristig Investitionsprogramme abbremsen müssen.

Wenn der Bund in erster Linie die Verantwortung für den Regionalverkehr zu übernehmen hat, so meint man wohl die finanzielle Verantwortung. Mehrausgaben für den regionalen Verkehr werden aber zu allererst den Ausbau des nationalen Netzes beeinträchtigen.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass die Neufassung tragbar ist und die Bedenken finanzschwacher Kantone und solcher mit wenigen SBB-Linien zerstreut werden können.

Gemäss neuesten Berechnungen des Amtes ist die KVP kostenneutral. Anträge, den Einbezug der sozialen Kosten und Nutzen des privaten Verkehrs verfassungsmässig in der Strassenrechnung zu verankern, wurden abgelehnt, da die Bestimmung «der Allgemeinheit entstehenden Kosten» auch die sozialen Kosten beinhalte.

Seit Jahren haben wir um die Strassenkostenrechnung gerungen. Jetzt daran zu denken, wie in einer einigermaßen akzeptablen Strassenrechnung nicht nur die Aufteilung auf Kategorien, sondern auch die gerechte Verteilung der umstrittenen sozialen Kosten und Nutzen untergebracht werden soll, verursacht mir eine Hühnerhaut. Wir müssen uns fragen, ob mit der Ueberbewertung solcher «Nebenkriegsschauplätze» nicht das Wesentliche, nämlich die KVP, überhaupt unter die Räder geraten könnte.

In Artikel 37 Absatz 1 hat die Kommission die 5-Prozent-Klausel gestrichen, und zwar recht deutlich, mit 18 zu 4 Stimmen. Ich glaube feststellen zu dürfen, dass kaum ein Mitglied der Kommission der Auffassung ist, es seien bedeutend weniger als 5 Prozent der Steuereinnahmen des Bundes für die KVP zu reservieren.

Die Abneigung der einen, solche Sätze in der Verfassung zu verankern, trifft sich mit den Bedenken der anderen, die der Meinung sind, wenn dieser Satz später einmal nicht ausreichen sollte, müsste eine langwierige Verfassungsänderung vorgenommen werden.

In Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe b lehnt die Kommission die Subsidiarität des Treibstoffzollzuschlages, wie ihn der Ständerat verankern möchte, grossmehrheitlich ab, dies mit 20 zu 2 Stimmen. Die Mehrheit der Kommission ist der festen Ueberzeugung, dass die steigenden Kosten des Nationalstrassenunterhaltes wie die Ausgaben für den strassenbedingten Umweltschutz ohnehin eine Verkürzung der real abnehmenden Treibstoffzollzuschläge verhindern würden. Herr Präsident, Herr Bundesrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich hätte mir eigentlich ein angenehmeres Geschäft als Präsident gewünscht. Die bereits erwähnten weitgehenden Auffassungsdifferenzen haben mir ernste Sorgen bereitet. Ich möchte jenen, die nur im öffentlichen Verkehrswesen eine lebenswerte Zukunft sehen oder sogar das Auto verteuern, sagen: Bietet Hand zu tragbaren Lösungen, sonst werden wir 20 Jahre lang keine Verkehrskoordination haben. Den Autofans möchte ich sagen: Zeigt Verständnis für eine vernünftige KVP, sonst besteht in späteren Jahren die Gefahr, dass wesentliche Eingriffe beim Individualverkehr vorgenommen werden müssen.

Es ist mir ein Bedürfnis, Herrn Bundesrat Schlumpf für sein Engagement herzlich zu danken. Danken möchte ich auch den Damen und Herren der Verwaltung für die einwandfreie Dokumentation, ferner dem vorzüglichen Kommissionssekretär Dr. Hausmann.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 15 zu 1 Stimmen bei 3

Absenzen und einigen Enthaltungen, der Vorlage im Sinne der Mehrheit zuzustimmen.

M. **Cotti** Gianfranco, rapporteur: M. Flubacher, président de la commission, vient de le dire, la modification de la constitution visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports est le résultat d'un long et patient travail à différents niveaux. C'est en effet en 1972, lorsque les limites fixées à l'essor du trafic en raison de son encombrement, de ses nuisances, de sa consommation d'énergie, et de son financement, apparaissaient clairement, que le Conseil fédéral a chargé une commission d'experts d'élaborer une conception globale des transports. Les conclusions de celle-ci, avec ses recommandations en faveur d'une politique des transports coordonnée, réunies en quarante thèses ainsi que les résultats d'une procédure de consultation constituent le fondement du message du Conseil fédéral visant à créer une base constitutionnelle. En effet, le Conseil fédéral s'écarte déjà sur quelques points des recommandations de la commission. Le Conseil des Etats en fera autant et la commission du Conseil national y apportera quelques modifications. Nous reviendrons sur ce point lors des prochains débats.

La commission d'experts s'acquitta de sa tâche en 1978, tâche difficile d'ailleurs, ce qui justifie la durée exceptionnelle des travaux. Les transports et les communications sont des instruments essentiels de notre vie démocratique, sociale et économique. Le droit du citoyen à la mobilité fait partie intégrante de sa liberté. Les habitudes de vie de nos citoyens sont conditionnées par le système des transports. Pensons à l'organisation du trafic dans les agglomérations, au trafic qui relie les vallées aux centres et dont l'absence a provoqué et provoque encore un exode des populations vers les villes. L'évolution du commerce, de l'industrie, particulièrement du tourisme en dépend, ainsi que la répartition des avantages économiques, du bien-être, entre les différentes régions du pays. La capacité concurrentielle de notre économie face à l'étranger est déterminée dans une forte mesure par les moyens de transports dont elle dispose et par leur coût. La commission avait une tâche à accomplir d'une portée politique étendue. Ses recherches, ses déductions, ses conclusions ne peuvent être considérées comme un simple support technique à l'usage des hommes politiques. C'est le Conseil fédéral lui-même qui n'a pas voulu imposer des limites au mandat qui lui a été imparti. Il a demandé à la commission de favoriser la prospérité générale du pays, d'assurer la plus grande liberté de mouvement possible et le libre choix des moyens de transport, de concilier les exigences antagonistes, de permettre une réalisation progressive de l'oeuvre, ce qui implique un mandat de nature politique très étendu. Personne ne peut donc reprocher à la commission d'avoir épuisé sur le domaine politique. C'était sans doute inévitable, comme peuvent apparaître inévitables des critiques d'ordre politique au travail, par ailleurs excellent, qui nous présente un scénario général sur la situation des différents transports: trains, routes, voies d'eau et aériennes. Cette conception nous apporte aussi des suggestions qui sont le fruit de la grande expérience de ses membres, représentants des milieux de la science, de l'économie, des moyens de transports et de leurs usagers, de la politique, ainsi que de l'administration, mais surtout de l'expérience de son président, l'ancien conseiller national Alois Hurlimann.

Votre commission a commencé l'examen du message et des résultats des travaux du Conseil des Etats au cours de l'été dernier. Il en est résulté de profondes différences d'opinions; d'où les nombreuses propositions minoritaires.

Venons-en à la teneur de la proposition du Conseil fédéral qui ne s'écarte de la Conception globale suisse des transports que sur un nombre réduit de points. Sur le plan formel d'abord, en ce qui concerne l'ampleur de la révision constitutionnelle. Alors que la Commission de la conception globale suisse des transports voulait soumettre à révision tous les articles existants concernant les transports et les reclasser de manière systématique, le Conseil fédéral maintient les

dispositions sur la navigation, les chemins de fer, les installations de transports par conduites, les postes et télégraphes, les routes nationales, les automobiles et les cycles, la navigation aérienne, ainsi que les chemins et sentiers pédestres. Le monopole des transports de l'Etat et les systèmes de concessions qui en découlent ne devront pas être modifiés. La disposition de principe concernant le libre choix de moins de transports n'a pas été reprise par le Conseil fédéral, car une telle norme ne saurait avoir une validité autonome à côté des garanties constitutionnelles déjà existantes. Les seules propositions nouvelles, hormis quelques modifications secondaires dont on parlera lors de la discussion de détail, portent sur deux articles, l'article 36ter qui fixe les objectifs de la politique d'ensemble des transports pour la Suisse et l'article 37 qui contient les règles de financement des tâches de la Confédération en matière de transports. Il s'agit donc, sur le plan formel, d'une révision facilement identifiable et relativement limitée de la constitution.

Je me permettrai quelques considérations sur ces dispositions en examinant les éléments principaux de la proposition assortie de la prise de position du Conseil des Etats et de celle de votre commission. L'article 36ter, premier alinéa, qui confère au législateur fédéral le mandat de définir les objectifs de la politique suisse des transports, compte tenu des besoins, de l'utilisation rationnelle des ressources et des effets sur l'homme et l'environnement, ainsi que de coordonner les transports sur terre, sur l'eau et dans les airs, dans les limites de ses attributions, n'a été contesté ni au Conseil des Etats ni en commission. La nouveauté introduite par le Conseil fédéral consiste dans la compétence de la Confédération de légiférer pour décharger les routes du trafic marchandises à grande distance, si l'intérêt général l'exige. Cette idée n'est pas contestée, elle a été acceptée par une large majorité soit au Conseil des Etats, soit dans notre commission. Les alinéas 2 et 3 de l'article 36ter constituent, en ce qui concerne la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, un élément important de la proposition. Cette question a provoqué une confrontation au sein de la commission, confrontation d'ailleurs très utile puisqu'elle a donné la possibilité d'étudier à fond le problème ainsi que les éléments étroitement imbriqués dans le système global des transports. Il s'agit des transports publics et privés. Selon le Conseil fédéral, il ne faut plus identifier les transports publics au rail et les transports privés à la route, car cette dernière permet d'assurer également un service public. Le Conseil fédéral propose donc une norme qui va beaucoup plus loin que l'article 36ter actuel, limité aux seules routes nationales. Elle est applicable au réseau ferré, aux voies navigables, aux infrastructures liées au trafic aérien ainsi qu'aux conduites. De la même façon que pour la proposition générale de définition des tâches entre la Confédération et les cantons, le Conseil fédéral propose de mettre en concordance pour l'essentiel, dans le secteur des transports, les compétences décisionnelles adaptées aux intérêts en présence avec la responsabilité financière, de manière à garantir un emploi efficace des ressources.

Le rapport de la Commission de la conception globale suisse des transports a désigné cet objectif par une formule lapidaire, même trop lapidaire: «Qui commande paie». Toujours en se fondant sur le rapport précité, le Conseil fédéral propose d'appeler «hiérarchie des transports», le fait que la Confédération se consacre en premier lieu au réseau des transports d'importance nationale ou, autrement dit, aux liaisons entre les régions et avec l'étranger en garantissant toutefois les droits de participation des cantons. Corrélativement, le transport régional doit être du ressort des cantons. L'inspiration de ce modèle qui est prévu pour tous les modes de transports, soit publics, soit privés, a été reprise du régime qui s'applique actuellement seulement au réseau routier, lequel fait la distinction entre les routes nationales et les routes principales subventionnées par la Confédération, d'une part, et, d'autre part, le réseau routier restant qui est aménagé par les cantons en vertu du droit cantonal.

Il faut d'ores et déjà relever que le nouveau critère prévoit tout de même qu'en matière de transports publics régionaux la Confédération doit définir les principes indispensables à sa promotion et à sa conception pour assurer une coordination entre les prestations, et cela déjà selon le projet du Conseil fédéral. C'est là une brèche dans la hiérarchie des transports, un symptôme que cette dernière ne peut pas se concrétiser sans corrections.

Parfaite au point de vue de la logique et de la systématique, cette conception aura des difficultés à s'affirmer sur le plan pratique, d'où les vives objections de la part des milieux intéressés et des représentants des cantons qui craignent une trop forte concentration des tâches fédérales en faveur des axes principaux et en défaveur des transports publics régionaux. Les entreprises de transports concessionnaires, chemins de fer et autobus, redoutent de devoir dépendre de l'aide financière des cantons. Une forte minorité du Conseil des Etats a donné son appui à ces objections, tandis que la commission du Conseil national décidait de franchir le Rubicon en tranchant par 14 voix contre 11, marquant ainsi que le trafic public régional est une tâche commune de la Confédération et des cantons.

Le principe inscrit à l'article 36ter est celui de l'équilibre financier. D'après cet article, les usagers des réseaux de transports (dans le trafic privé ce sont les détenteurs des véhicules et dans les transports publics les entreprises) sont tenus de couvrir, en règle générale, leurs coûts respectifs. L'article 37, le deuxième pilier de la réforme constitutionnelle, dit aussi article financier, règle les sources de financement et l'utilisation des fonds pour les tâches de transports qui incombent à la Confédération. Elle doit couvrir les prestations de services publics demandées en premier lieu au moyen des ressources générales. Pour les autres dépenses, telles qu'elles découlent des tâches de l'article 36ter, soit le financement de la construction et de l'entretien des réseaux d'importance nationale ainsi que les contributions aux cantons, il est prévu des ressources différentes pour les transports publics et pour les transports privés pour lesquels elle tiendra des comptes séparés.

La variante adoptée par la majorité de la commission, celle de la hiérarchie des transports, est sans conséquence sur le plan du financement. La majorité de la commission s'est ralliée à la solution du Conseil des Etats, c'est-à-dire celle de la contribution de base fixée à long terme par le législateur. Le Conseil fédéral aurait aimé indiquer le 5 pour cent des recettes provenant des impôts et des droits de douane comme contribution permanente. Des considérations d'ordre constitutionnel et de politique financière, dont nous parlerons au cours du débat de ce jour, ont incité la majorité de la commission à suivre la proposition du Conseil des Etats qui se base sur celle du Conseil fédéral, mais sans indiquer le pourcentage.

Une proposition de minorité suggère qu'une partie du supplément aux droits d'entrée sur le carburant soit destinée aux transports publics. On en reparlera car cette proposition nous sera soumise aujourd'hui ou demain.

Une autre proposition de minorité vise à réunir tous les moyens destinés aux transports dans un seul compte, ce qu'on appelle le «Eintopffinanzierung» et à diviser le total en consacrant au moins la moitié du fonds aux transports publics. Le projet de réforme constitutionnelle vise en soi à revaloriser les transports publics mais cette minorité risque, en allant si loin, d'en compromettre l'application.

Avant de conclure, j'aimerais vous proposer encore quelques brèves considérations sur la proposition de M. Lüchinger qui a déjà été discutée au Conseil des Etats. M. Lüchinger s'en tient à une distinction à peu près systématique entre l'infrastructure routière et les transports publics, d'une part, et entre la répartition des tâches et leur financement, d'autre part. Il s'agit d'une structure claire, de normes aisément lisibles, mais aussi d'une rédaction un peu trop longue et trop détaillée pour un texte constitutionnel. Ce texte comporte une vision sectorielle du problème qui va à l'encontre des objectifs d'une solution globale. Si l'on suit l'idée de M. Lüchinger, il y a un risque pour que le peuple et les

cantons acceptent l'un des piliers de la réforme et refusent l'autre.

En conclusion et pour résumer, le projet politique coordonné des transports est une oeuvre remarquable et apporte de nombreuses et importantes innovations. On remarque avant tout la volonté d'une politique d'ensemble, la coordination des transports, la protection de l'environnement, la possibilité de décharger les routes dans des cas extrêmes du trafic marchandises. Deuxièmement, on constate une subdivision plus claire entre les différents secteurs de trafic et l'introduction du principe de la causalité en matière de coût des transports. Troisième et dernier point, on note un système de financement souple et respectueux des exigences écologiques.

La modification proposée pour ce qui a trait au trafic public et régional par la décision de la commission n'enlève rien à la valeur de la réforme.

Je m'associe aux remerciements adressés par M. le président de la commission à M. Schlumpf, conseiller fédéral, aux représentants de l'administration, au secrétaire de la commission ainsi qu'à la Commission de la conception globale suisse des transports et à son président. La commission, le président vient de vous le dire, recommande, par 15 voix contre une, d'entrer en matière.

Biel: Zuerst eine persönliche Vorbemerkung: Ich habe seit vielen Jahren in der schweizerischen Verkehrspolitik sehr intensiv mit dem Nationalstrassenbau zu tun, ich bin Mitglied der beratenden Kommission für den Nationalstrassenbau und habe daneben noch eine andere Kommission präsidiert, über die Sie dann in der dritten Woche einiges hier hören werden. Ferner war ich Mitglied – übrigens mit dem jetzigen Bundesrat Schlumpf zusammen – in der Kommission zur Erarbeitung der GVK, zusätzlich war ich erst noch im Redaktionsausschuss, als wir den Bericht erstellt haben. Ich führe das an, damit Sie genau sehen, woher ich komme, und ich kann natürlich diese Erkenntnisse und die Politik, die ich dort mitgetragen habe, auch hier nicht verleugnen. Einige Vorbemerkungen zur Verkehrspolitik an sich: Der Verkehr ist von grosser quantitativer Bedeutung, das sollte man auch einmal vor Augen führen. Wenn Sie das beziffern wollen, können Sie vielleicht sagen, der Verkehrsaufwand an sich dürfte 25 Prozent des Bruttoproduktionswertes unserer Wirtschaft ausmachen oder, wenn Sie es bereinigen um die Vorleistungen, 15 Prozent des Bruttosozialproduktes, so dass man ungefähr die Grössenordnung sieht. Das ist das eine.

Das Zweite ist: Das schweizerische Verkehrssystem ist ausserordentlich hoch entwickelt; man kann also, wenn man Verkehrspolitik macht, auf diesem Gebiet nur bescheidene Korrekturen vornehmen. Das wird auch gerne vergessen.

Ein Drittes: Verkehrspolitik ist nicht Selbstzweck, aber auch nicht der Hebel, um Gesellschaftspolitik zu betreiben. Verkehrspolitik hat die Aufgabe, die Ziele, die wir in der Bundesverfassung haben bzw. die Ziele, die wir, die politischen Instanzen, mit unseren Entscheidungen in den letzten Jahren gesetzt haben, verwirklichen zu helfen, und nicht mehr. Schliesslich ist ja Verkehr die Folge der Bevölkerungsentwicklung, der Siedlungsstruktur und der Wirtschaftsentwicklung.

Vielleicht noch eine letzte Vorbemerkung zur Wissenschaft: Im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik wird sehr viel von Wissenschaft gesprochen. Es gibt keine wertfreie Wissenschaft in diesem Bereich, das muss man einmal betonen. Die Wissenschaft kann saubere Methoden erarbeiten. Diese sind dann sauber, wenn verkehrspolitische Entscheide nachvollziehbar sind. Mehr kann diese Wissenschaft nicht, vor allem kann sie uns keine politischen Entscheidungen ersparen. Um die kommen wir nicht herum. Das muss auch einmal gesagt werden, weil man gerne verkehrspolitischen Entscheidungen ausweicht und wissenschaftliche Abklärungen und alles mögliche verlangt, eben weil man nicht entscheiden will.

Was verstehen wir unter koordinierter Verkehrspolitik? Eines ist sicher: es heisst, dass wir den Verkehr ganzheitlich,

als Ganzes zu betrachten haben, ganzheitlich innerhalb des Verkehrs, aber auch ganzheitlich innerhalb unserer Wirtschaftspolitik, unserer Volkswirtschaft. Das bedeutet, dass Schluss sein sollte mit dem bisherigen Nebeneinander, sogar Gegeneinander der Verkehrsträger, und dass es heissen muss: «miteinander gestalten». Wenn man das will, hat das auch Folgen für die formelle Ausgestaltung der entsprechenden Verfassungsartikel. Wir haben dabei innerhalb unserer freiheitlichen Gesellschaftsordnung Entscheidungen so zu treffen, dass wir mit den günstigsten volkswirtschaftlichen Kosten die Probleme lösen. Das heisst also, dass wir den Verkehr optimieren müssen. Das ist das, was Sie in Absatz 1 von Artikel 36ter finden.

Wir müssen aber zweitens auch eine klare Kompetenzordnung haben. Das ist ganz entscheidend für die Verkehrspolitik. Diese Kompetenzordnung sollte in den Absätzen 2 und 3 von Artikel 36ter geschaffen werden.

Persönlich kann ich mich mit den Entscheidungen der Mehrheit der Kommission nicht befreunden. Erstens einmal, weil man wieder den privaten Verkehr anders als den öffentlichen behandeln will, aber auch, weil man in Absatz 3 wiederum die Verantwortlichkeiten vermischt. Bund und Kantone: Ja, wer entscheidet dann letztlich? Ist es letztlich wieder ein subalternen Bundesbeamter, der vorrangig entscheidet, vor Regierungen von Kantonen? Aber ich weiss, man hat das in gewissen Kreisen recht gerne, weil man sich kennt und sich arrangiert hat. Aber das ist nicht koordinierte Verkehrspolitik, sondern Weiterwursteln mit dieser unklaren Verantwortlichkeit. Persönlich lehne ich das ab. Es scheint mir dort der Antrag der Minderheit II richtig. Wir können auch weiter gehen. Nach welchen Gesichtspunkten soll koordinierte Verkehrspolitik betrieben werden? Es scheint mir ganz richtig, dass wir auf den Grundsatz des Verursacherprinzips zurückgehen. Dies ist ein ganz wichtiges Prinzip, das übrigens der GVK-These 20 entspricht. Man kann sich darüber streiten, wie weit die Eigenwirtschaftlichkeit gehen soll. Mit der Eigenwirtschaftlichkeit als Grundsatz können wir natürlich keine vernünftigen Investitionsentscheidungen treffen. Die Eigenwirtschaftlichkeit brauchen wir dennoch, vor allem zur Führung der Verkehrsunternehmen. Dort ist dieser Grundsatz sehr wichtig. Dagegen bin ich der Auffassung, dass künftighin bei Investitionsentscheidungen von der Grenzkostenbetrachtung auszugehen sei. Das ist insofern schwierig, als uns dazu noch zahlreiche Daten fehlen. Aber wir können das Schritt für Schritt verwirklichen. Nur dann können wir unser Verkehrssystem optimieren. Es ist etwas ganz anderes, welche Gesichtspunkte wir bei Investitionsentscheidungen anwenden, als welche Gesichtspunkte wir anwenden, um nachträglich ein bestehendes Verkehrssystem oder einen bestehenden Verkehrsträger zu beurteilen. Soweit zur Eigenwirtschaftlichkeit.

Der Streit wird ja – wie meist in der Schweiz – bei der Finanzierung ausgetragen. Dort geht es nun darum: wie weit wollen wir gehen? An sich hat die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) in den Thesen 20 bis 24 zwar zwei getrennte Finanzierungssysteme vorgesehen, die aber untereinander verbunden sind. Das ist auch in etwa das, was der Bundesrat und die Mehrheit vorgeschlagen haben. Der logischste Antrag ist der Hauptantrag der Minderheit I, weil er eine einheitliche Verkehrsfinanzierung vorschlägt. Wenn ich persönlich den Minderheitsantrag I unterstütze, dann allerdings nur in Absatz 1. Die Realisten sagen, das gehe zu weit; die Kommissionsmehrheit biete mit dem Bundesrat zusammen einen Ausweg. In diesem Fall ist es aber wichtig, dass man die Infrastrukturkosten des öffentlichen Verkehrs mitfinanziert. Unsere Fraktion tritt dafür ein, dass ein Teil der Treibstoffzollerträge dazu verwendet wird. Das entspricht ja letztlich auch der Initiative, die vom Landesring zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingereicht worden ist.

Zur politischen Würdigung der Vorlage: Mit Kosmetik können wir die grundsätzliche Auseinandersetzung im Schweizer Volk nicht vermeiden; also müssen wir sie endlich einmal führen. Wir müssen wissen: Wie weit möchten die Schweizer gehen? Wollen sie eine gemeinsame Verkehrsfinanzierung oder nicht? Deshalb lehne ich jene Minderheitsan-

träge, die das vermeiden wollen, ab. Wir können diese Auseinandersetzung nicht später auf der Gesetzgebungsebene, sondern wir müssen sie jetzt führen.

Noch ein Letztes: Wir machen Verfassungsrecht und nicht Gesetze oder gar Verordnungen. Das müsste man auch bei der Beurteilung der einzelnen Anträge berücksichtigen. Wir möchten, dass man bei der koordinierten Verkehrspolitik an den Grundsätzen, die in der Verfassung verankert sind, auch wirklich festhält, damit der Stimmbürger darüber entscheiden kann. In diesem Sinne treten wir für die Verwirklichung einer koordinierten Verkehrspolitik ein.

Bircher: Wir sind uns bei der Behandlung der koordinierten Verkehrspolitik bewusst, dass der Verkehr nicht mehr in diesem Masse zunehmen darf. Wenn Herr Biel soeben gesagt hat, das Verkehrssystem habe sich sehr natürlich entwickelt und er zweifle daran, dass grosse Veränderungen herbeigeführt werden könnten, so hoffen wir doch, dass jetzt mit dieser Gesamtverkehrsplanung eine Aenderung wirksam betrieben werden kann. Wohin es nämlich führt, wenn wir sie nicht wirksam zu ändern versuchen, sehen wir bei den Investitionen: die Strasseninvestitionen stiegen auf über 2,5 Milliarden Franken pro Jahr oder um das Fünffache der Infrastrukturinvestitionen für die Bahnen. Allein in die rund 1400 km Nationalstrassennetz wurden seit 1959 23 Milliarden Franken investiert. Heute rechnet man vergleichsweise mit etwa 6 Milliarden für das Projekt «Bahn 2000». Das gesamtschweizerische Strassennetz ist übrigens seit 1960 um 12 800 km oder um ein Viertel angewachsen. Eine weitere Zahl, die Sie hoffentlich auch erschreckt: im gleichen Zeitraum verfünffachte sich der PW-Bestand.

Als Folge dieser Entwicklung haben wir eine Abnahme des öffentlichen Verkehrs. Im Jahr 1960 hatte der Personenverkehr noch 42 Prozent Anteil; er sank bis 1970 auf 25 Prozent, und heute pendelt er zwischen 17 und 18 Prozent. Fazit: Die Strasseninvestitionen haben die Attraktivität des Individualverkehrs und der Strassentransporte ganz erheblich gesteigert und die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs verschlechtert.

Sie alle erinnern sich an die Eröffnung des Gotthardstrassentunnel im Jahre 1980, als der Bundesrat verkündete, dies sei eine bessere Verbindungsmöglichkeit für die Bevölkerung dies und jenseits des Gotthardmassivs und kein Korridor für den Strassenverkehr. Aber innert weniger Jahre stiegen die täglichen Lastwagenfahrten von 200 auf 1200 an. Heute sind sie noch weiter angestiegen. Tägliche Umweltbelastung für die betroffene Bevölkerung und massive Güterverkehrsdefizite für die Bahnen waren die Folgen.

Nun erhalten wir endlich Verfassungsgrundlagen, die eine gesamtheitliche, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik ermöglichen.

Die SP-Fraktion ist der Meinung, dass aber diese Verfassungsartikel nur dann einen Sinn erhalten, wenn damit eine andere Entwicklung des Verkehrs eingeleitet und die oben skizzierte grenzenlose Mobilität des Individualverkehrs nicht mehr so weitergeht bzw. die damit verbundene enorme Umweltbelastung reduziert werden kann. Wieder ein Zahlenvergleich: Eine vergleichbare Mengenkapazität des öffentlichen Verkehrs verbraucht etwa neunmal weniger Land, etwa zehnmal weniger Energie und hinterlässt etwa neunzehnmal weniger Luftverschmutzung als der Individualverkehr. Deshalb muss mit der koordinierten Verkehrspolitik primär versucht werden, den Anteil des öffentlichen Verkehrs in unser aller Interesse und mit dem Seitenblick auf die Umweltgefährdung nachhaltig zu erhöhen. Ich möchte wie Herr Biel jetzt schon auf die dritte Woche unserer Sessionsberatungen hinweisen, auf die Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes: Der bisherige Ausbau des Strassennetzes und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse sind zu bremsen, sonst nützen alle diese frommen Wünsche nichts.

Der Kommissionspräsident hat an die 40 Thesen erinnert, die 1977 von der GVK-Kommission verabschiedet wurden. Ich habe mir die zweite These im Schlussbericht wieder angeschaut. Sie spricht immerhin noch recht deutlich von

einer «notwendigen Anpassung des Strassennetzes und des Bauprogramms der Nationalstrassen an die veränderten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten». Das sagt nicht etwa die SP oder eine andere umweltbewusste Gruppe hier in diesem Rate, sondern die meines Wissens einhellige GVK-Kommission im Jahre 1977 in einer ihrer Thesen. Entsprechend hat sie weiter ausgeführt, dass das Angebot der Bahnen in dem für sie wesensgerechten Verkehr verbessert werden müsse.

Diese Zielsetzungen, die ich eben aus der GVK zitiert habe, kommen nach unserer Auffassung im Koordinationsartikel zu wenig oder gar nicht zum Ausdruck. Die SP wird deshalb Minderheitsanträge stellen, wonach der Bund beim Güterfernverkehr Massnahmen zu treffen hat, um diesen von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Beim nationalen Strassennetz, für das ja der Bund zuständig ist, soll für Neubauten oder Ausbauten künftig das fakultative Referendum gelten. Das entspricht dem Volkswillen, soll aber auch als Bremse für künftige Autobahnerweiterungen verstanden sein und liegt damit ganz im zitierten GVK-Gedankengut. Also auch hier werden wir einen Minderheitsantrag stellen. Gänzlich enttäuscht – und hier kann ich anknüpfen an die ermutigenden Gedankengänge von Herrn Biel zur Finanzierungsfrage – sind wir von den Finanzierungsvorschlägen der KVP. Zwar spricht auch hier die These 21 der GVK von je einem separaten Fonds für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr. Man hat also schon in der GVK den Gesamtfinanzierungsfonds fallengelassen. Hier kann ich mich also nicht auf diese Thesen abstützen. Dann aber geht diese These 21 weiter und formuliert, dass diese beiden Fonds unter sich derart auszugleichen seien, dass längerfristig die festgesetzten Zielsetzungen sowohl des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs erreicht werden könnten. Es fehlt aber in der heute präsentierten, verwässerten Lösung ein voll funktionierendes Ausgleichssystem zwischen den beiden Fonds. Nur vorübergehend und erst noch auf dem zeitraubenden Weg über die Gesetzgebung soll ein gewisser Ausgleich möglich sein. Das ist von uns aus gesehen zu wenig. Beim Finanzierungsartikel wird entschieden, ob die hochgesteckten Ziele der KVP erreicht werden können und ob die Finanzierung des hintennachhinkenden öffentlichen Verkehrs gewährleistet ist.

Wir schlagen Ihnen eine Lösung vor mit einem Gesamtverkehrsfonds, wo alle Einnahmen für den privaten und den öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Gesamtverkehrspolitik, das heisst also nach den politischen Prioritäten und nach den von uns gesetzten Zielsetzungen eingesetzt werden können. Gerade hier bei der Finanzierung dürfen wir nicht den Fehler machen und eine rein auf den heutigen Tag festgeschriebene Lösung wählen, wie es einzelne Minderheitsanträge tun wollen. Die Lösung des Bundesrates geht uns einfach viel zu wenig weit. Sie ist verwässert.

Die Treibstoffzollverfassungsartikel, die jetzt immer wieder etwa heraufbeschworen werden – das vergessen Sie eben –, stellten eine finanzpolitische Sofortmassnahme dar, die wir nun nicht einfach einbetten dürfen in diese koordinierte Verkehrspolitik. Die muss ausgewogener und für die Bewältigung der zukünftigen Investitionen eben neu abgefasst sein.

Sollte unsere Lösung mit dem Einheitsfonds keine Mehrheit finden, so müssten im Sinne einer etwas weiter gefassten Zweckerweiterung mindestens die Infrastrukturaufwendungen für den öffentlichen Verkehr aus den Mitteln beider Verkehrsträger finanziert werden können. Gerade auch im Hinblick auf «Bahn 2000» scheint uns das eine Minimalforderung zu sein.

Der Grundbeitrag aus den Steuereinnahmen wäre mit mindestens fünf Prozent ebenfalls etwas flexibler festzuschreiben. Wir können uns auch eine Lösung, wie sie Ihnen mit einem Minderheitsantrag Herczog präsentiert wird, vorstellen, wonach ein Drittel der Treibstoffzolleinnahmen für den öffentlichen Verkehrsfonds reserviert bleiben soll. Diese Minderheitsanträge müssen Sie mit aller Sorgfalt betrachten. Sie sind entscheidend für die künftige Verkehrsentwick-

lung, und damit können Sie eben auch wirklich Verkehrspolitik und Verkehrslenkung betreiben.

Bei der Aufgabenteilung, wie sie bei den Verkehrsnetzen zur Diskussion steht, ist die vorgeschlagene Lösung beim privaten Verkehr – also nationale Strassennetze im Zuständigkeitsbereich des Bundes, für die übrigen haben die Kantone zu sorgen – nach unserer Meinung sinnvoll. Die angestrebte Gleichschaltung bei der Aufgabenteilung des öffentlichen Verkehrs missachtet aber grundlegende Unterschiede der beiden Verkehrsträger, die jetzt im Laufe der Diskussion leider einfach immer vergessen werden. Beim privaten Verkehr ist nur die Bereitstellung der Infrastruktur eine öffentliche Aufgabe. Den Rest besorgt der Autofahrer, der Private. Beim öffentlichen Verkehr aber stellen Infrastruktur und Betrieb eine Einheit dar, sie stehen in einer Wechselbeziehung.

Wenn Sie nun eine Trennung vornehmen wollen in einen nationalen und in einen regionalen Bereich, ist deshalb beim öffentlichen Verkehr mit sehr grossen praktischen Schwierigkeiten zu rechnen. Zu viele Bereiche, wie beispielsweise die Tarife, das Fahrplanwesen, Rollmaterial oder Personalfragen, stehen eben in einem einheitlichen System und in wechselseitigen Abhängigkeiten. Der Bund hat also nach unserer Meinung weiterhin auch für den regionalen öffentlichen Verkehr nachhaltig zu sorgen und ihn zu koordinieren, weil sich der öffentliche Verkehr – ich sage das sehr deutlich – nicht für extrem föderalistische Lösungen eignet, so schön sie klingen mögen, wenn man sie rein für sich präsentieren mag. Hier könnte nach unserer Meinung ein scheinbarer Fortschritt einen Rückschritt bringen.

Wir bitten Sie also nachhaltig, hier die Kommission zu unterstützen. Ich möchte deshalb um diese Unterstützung der Kommission nachsuchen, weil das der Kommissionspräsident in dieser Frage nur sehr halbherzig getan hat.

Zum Schluss rufen wir Sie auf, die Koordinationsartikel in der Bundesverfassung beim Kernstück der Finanzierung nicht stur nach den einzelnen Verkehrsträgern aufzusplitteln, sondern wir bitten Sie: Trachten Sie danach, bei dieser Revisionsvorlage wirklich zukunftsgerechte Lösungen zu finden. Die Einwirkungsmöglichkeiten seit Einsetzung der GVK-Kommission im Jahre 1972 – 1977 hat sie die Thesen präsentiert – sind ohnehin schon sehr stark geschwunden. Wir alle haben die Entwicklung in der Vergangenheit beklagt, also müssen wir heute die richtigen Weichen stellen, um für die Zukunft eine andere Verkehrslenkung zu bewirken.

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und die notwendigen Änderungen daran zu vollziehen.

Lüchinger: Wir stehen in der Verkehrspolitik in einer Umbruchzeit. Nach zweieinhalb Jahrzehnten der explosionsartigen Entwicklung des Automobilverkehrs ist in unserem Land seit etwa zehn Jahren ein Umdenken im Gang, ein Umdenken in Richtung mehr Umweltschutz und damit verbunden auch eine Rückbesinnung auf die Vorzüge des öffentlichen Verkehrs. Die stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs wird von breiten Volkskreisen unterstützt – sicher von einer Mehrheit –, und auch die freisinnig-demokratische Fraktion steht hinter dieser Zielsetzung. Im Zentrum dieses Wandels, in dem wir uns befinden, stehen aber finanzielle Probleme. Die Strassenfinanzierung ist seit Jahrzehnten absolut gesichert, in den Kantonen durch die immer noch steigenden Erträge der Motorfahrzeuggebühren und im Bund durch die Eingänge aus den Treibstoffzöllen und aus den Treibstoffzollzuschlägen. Beim öffentlichen Verkehr fehlt ein solcher Goldesel. Seit 14 Jahren arbeiten wir daran, diese Ungleichheit bei der Finanzierung zu korrigieren (Expertenkommission für die Gesamtverkehrskonzeption usw.). Heute und morgen geht es darum, die Verfassungsartikel, welche das Resultat dieser ganzen Arbeit sind, zu beschliessen.

Man müsste eigentlich meinen, dass das ein sehr einfaches Unterfangen sei, weil man sich ja in der groben Zielsetzung einig ist. Aber es stellt sich heraus, dass das nun ganz und gar nicht so einfach ist. Wie bei jedem Umbruch gibt es

Kräfte des Beharrens und Kräfte des Fortschrittes. Aber noch viel komplizierter wird die Sache, weil der Umbruch mit einem Verteilungskampf um finanzielle Mittel verbunden ist. Der Automobilist wehrt sich dagegen, dass seine Gebühren und Zolleistungen für etwas ganz anders verwendet werden als für das Auto und für die Strasse. Wenn es aber schon so sein muss, will der Automobilist wenigstens wissen, wofür seine Gelder konkret verwendet werden.

Ein gleicher Verteilungskampf spielt sich ab zwischen dem Bund und den Kantonen. Der Bund möchte sich im Regionalverkehr entlasten; die Kantone schreien deswegen Zeter und Mordio. Zeichen dieses Kampfes, der da stattfindet, sind eine Vielzahl von zum Teil widersprüchlichen Volksinitiativen. Da ist einmal die VCS-Initiative. Sie verlangt eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Zwei andere Volksinitiativen befinden sich noch im Stadium der Unterschriftensammlung. Sie verlangen genau das Gegenteil, nämlich die Abschaffung der heutigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Eine weitere Volksinitiative fordert die Aufhebung der Autobahnvignette. Die Landesring-Initiative will in ihrer Uebergangsbestimmung den Kantonen jährlich einige hundert Millionen Franken wegnehmen, damit der Bund sie investieren kann im öffentlichen Verkehr. Dann gibt es die Strassenbauverbotsinitiative der POCH, welche zwar aussichtslos ist; aber im Hintergrund hören wir bereits von einer neuen Initiative des VCS in gleicher Richtung, welche sicher sehr viel realistischer und ernsthafter sein wird.

Das ist das verwirrlische und streitvolle Umfeld, in das unsere heute und morgen zu behandelnde Vorlage hineingestellt ist. Die freisinnig-demokratische Fraktion ist der Meinung, dass man diesen Schwierigkeiten offen in die Augen sehen soll. Man soll nicht versuchen, darum herumzuschleichen. Wir leben in einer direkten Demokratie. Da soll der Bürger mitsprechen können.

Wenn ich nun die Verfassungsvorlage des Bundesrates – auch mit den Korrekturen des Ständerates – im Lichte dieser Ueberlegungen betrachte, so komme ich zum Schluss, dass man den Bürger zu wenig zum Zuge kommen lassen will. Die Verwaltung hat zwei in der Theorie sehr schöne Verfassungsartikel erarbeitet. Sie sind knapp, logisch, konsequent, und sie sind vor allem sehr offen für weitreichende künftige Entwicklungen. Die beiden Artikel knüpfen nicht an die gewachsenen politischen Verhältnisse an, sondern springen weit darüber hinaus. Der Bundesrat hat Mut für die Zukunft. Das ist an sich sehr schön. Wo bleibt aber der Bürger in diesem Unternehmen? Der Bürger muss ja sagen zu etwas, das er in seinen Konsequenzen gar nicht richtig überblicken kann. Das ist der Grund, warum die Minderheit Ihrer Kommission dazu gekommen ist, einen alternativen Verfassungstext auszuarbeiten. Diese Alternative knüpft näher beim geltenden Recht an. Sie sagt dem Bürger klarer und ausführlicher, worum es geht und was er von der neuen Ordnung zu erwarten hat. Sie belässt dem Bürger die Möglichkeit, bei weitreichenden künftigen Entwicklungen an der Urne mitzuzentscheiden.

Die FdP-Fraktion unterstützt aus diesen Gründen den Alternativvorschlag der Minderheit. Die FdP-Fraktion sagt ja zum koordinierten Verkehr. Sie sagt ja zur stärkeren Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie wird daher für Eintreten stimmen. Aber sie tritt für eine Vorlage ein, die verständlicher und lesbarer ist, eine Vorlage, die im finanziellen Bereich weniger offen ist für weitreichende künftige Entwicklungen. Das heisst nicht, dass wir solche Entwicklungen von vornherein ablehnen. Aber wir möchten, dass der Bürger dabei ein Mitentscheidungsrecht behält.

Nun möchte ich mich noch zu einem Hauptpunkt der Vorlage äussern, welcher in der Kommission zu sehr vielen Diskussionen Anlass gegeben hat. Es geht dabei um das Ausmass der Mitwirkung des Bundes im Regionalverkehr. Persönlich unterstütze ich voll und ganz den Vorschlag des Bundesrates, wonach beim Regionalverkehr die Kantone die Hauptverantwortung tragen müssen. Ich glaube, dass das auch im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist. Wenn in einer Region die Bevölkerung eine grössere Zugsdichte,

Linienverbesserungen oder Doppelspurinseln will, so wird sie wahrscheinlich auch bereit sein, dafür etwas zu bezahlen. Und damit ist gleichzeitig die Finanzierung gesichert. Wir haben das schönste Beispiel bei der S-Bahn in Zürich, wo das Zürcher Volk einem Kredit von über 500 Millionen Franken zugestimmt hat, um den Regionalverkehr zu verbessern. Schon vorher hat ja die Agglomeration Bern ihren Regionalverkehr in ähnlicher Weise saniert.

Ich habe dann aber während der Kommissionsarbeit vor allem im Gespräch mit unserem Fraktionskollegen Pierre Etique gesehen, dass eben die finanzschwachen Kantone Angst haben, sie könnten zu kurz kommen. Ich bin zwar der Meinung, dass der Antrag des Ständerates diesen Bedenken der finanzschwachen Kantone entgegenkommt; denn in Artikel 36ter des ständerätlichen Vorschlages heisst es, dass der Bund den öffentlichen Verkehr nach Massgabe der regionalen Verkehrsbedürfnisse und der Finanzkraft der Kantone fördert. Es ist also eine klare Förderungskompetenz des Bundes für den Regionalverkehr vorgesehen. Aber schliesslich ging es um eine Frage des Vertrauens. Wir haben feststellen müssen, dass die finanzschwachen Kantone zuwenig Vertrauen haben in den allzu knappen und abstrakten Verfassungstext. Herr Bundesrat Schlumpf war über die Entscheidung der Mehrheit der Kommission sehr enttäuscht. Er meinte, dass damit die Hauptzielsetzung der Vorlage zerstört worden sei. Ich möchte Herrn Bundesrat Schlumpf doch etwas trösten. Ich bin nämlich der Meinung, dass es so schlimm nicht ist; denn auch nach der Vorlage des Bundesrates wirkt ja der Bund beim regionalen Verkehr mit, durch Grundsatzgesetzgebung und finanzielle Förderung. Die Mehrheit der Kommission will das nun einfach noch im ersten Satz von Artikel 36 Absatz 3 zusätzlich bestätigen, indem sie sagt: «Bund und Kantone sorgen für den öffentlichen Verkehr.» Dann kommt aber schon eine Einschränkung: «Der Bund finanziert den öffentlichen Verkehr von nationalem Interesse.» Es wird also auch nach dem Vorschlag der Mehrheit klar gesagt: Das Finanzierungsschwergewicht des Bundes liegt auf der nationalen Ebene, auf der regionalen Ebene hat der Kanton nur eine Förderungsverantwortung. Es findet also nach meiner Meinung durch den Mehrheitsantrag der Kommission nur eine gewisse Nuancierung statt, eine Gewichtsverschiebung zur besseren Klarstellung der künftigen Förderungsmitwirkung des Bundes im Regionalverkehr. Das ist der Grund, warum die fast vollständige freisinnig-demokratische Fraktion sich in diesem Punkte der Mehrheit anschliessen konnte. Ich bitte Sie abschliessend im Auftrag meiner Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und der Minderheitsalternative zuzustimmen, die ich noch detailliert begründen werde.

Cotti Flavio: Die Verkehrspolitik bleibt weiterhin im Mittelpunkt des Interesses in diesem Lande, aber wir dürfen feststellen: mit sehr unterschiedlichen Akzenten gegenüber dem, was vor Jahren geschah. Wenn deren Zielsetzung vor Jahren die immer grössere Eröffnung von Verkehrsnetzen für die Verbindung von Teilen innerhalb des Landes war, so kommen heute ganz wesentliche neue Akzente dazu. Herr Biel hat sie mit dem Wort «Optimierung» bezeichnet, und ich möchte das bestätigen. Es geht darum, den Verkehr in diesem Lande zu optimieren, wobei die neuen Akzente mit folgenden Stichworten bezeichnet werden könnten: Auf der einen Seite finanzielle Optimierung, auf der anderen Seite Umweltschutz. Dabei ist für die CVP-Fraktion der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel weiterhin von grosser Bedeutung. Sie sehen also, welche Herausforderung hier durch zum Teil in Zielkonflikt befindliche Zielsetzungen besteht.

Die koordinierte Verkehrspolitik ist die direkte Folge der Arbeiten für eine Gesamtverkehrskonzeption. Zwar wissen wir – und diese Ernüchterung ist vielleicht auch gesund –, dass die Gesamtkonzeptionen heute nicht mehr sehr hoch im Kurs stehen. Es bleibt aber die Tatsache, die von der CVP-Fraktion voll und ganz gewürdigt wird, dass die Arbeiten für eine Gesamtverkehrskonzeption eine wichtige, für dieses Land sehr nützliche Übung waren, deren Bedeutung

heute noch nicht vorüber ist. Darf ich Sie an einzelne Errungenschaften auch intellektueller Natur, die mit der GVK in Verbindung standen, erinnern? Es wurden einmal die Gesamtzusammenhänge in der Verkehrspolitik wenn nicht entdeckt, so doch aufgedeckt. Es wurde festgestellt, welche Verkehrsträger privilegiert waren und welche nicht. Die Rolle der öffentlichen Hand wurde präzisiert mit einer besseren Festlegung der Aufgabenteilung zwischen den einzelnen öffentlichen Trägern. Neue Wege der Finanzierung wurden aufgedeckt, wobei das Verursacherprinzip voll und ganz Einzug nahm in die Verkehrspolitik. Ganz besonders wurde auch der Umweltschutz zum ersten Mal sehr energisch betont. Deshalb die totale Würdigung der CVP-Fraktion gegenüber der GVK. Ein Wort der Dankbarkeit ist hier nur von Gutem, ganz besonders – wenn ich das erwähnen kann – gegenüber dem Hauptträger derselben, alt Nationalrat Alois Hürlimann.

Die Errungenschaften der GVK finden – ich darf es behaupten – ihren Niederschlag in der koordinierten Verkehrspolitik. Alle Zielsetzungen, die ich erwähnt habe, sind wenigstens im Keime wieder in der Vorlage anzutreffen, die wir vor Augen haben. Deshalb ist die CVP-Fraktion für Eintreten, wobei ich noch einmal die Vorteile der Vorlage unterstreichen möchte:

1. Es besteht eine logische, organische Gliederung der Kompetenzen der Verkehrsträger.
2. Die Aufgabenteilung Bund/Kantone ist verbessert worden.
3. Dem Umweltschutz wird die grösste Bedeutung geschenkt, teilweise – das möchte ich unterstreichen – auch durch sehr einschneidende Massnahmen. Denken Sie an Artikel 36ter Absatz 1.

4. Das Finanzierungssystem ist sehr elastisch.

Das sind – ich wiederhole es noch einmal – die Gründe, weshalb wir für Eintreten sind. Aber wir dürfen uns nicht verschweigen, dass noch selten eine Vorlage eine solche Konzentration an politischem Zündstoff enthielt. Darf ich Ihnen stichwortartig die Opponenten aufzählen, die sich schon heute ganz klar gegen die Vorlage gemeldet haben: Verkehrsverbände, bezüglich der Finanzierung ganz besonders; Agglomerationen, die sich zum Teil als vergessen betrachten; auch gewisse Umweltschutzorganisationen sehen ihre Anliegen noch als zuwenig in Betracht gezogen. Die Kantone wissen sich für die Vorlage nicht zu begeistern. Die verschiedenen Vertreter der KTU sind eindeutig dagegen. Die Abweichung von den Prinzipien der Handels- und Gewerbefreiheit weiss ebenfalls nicht zu begeistern. Darf ich noch hinzufügen, Herr Bundesrat: Der kürzliche Fiskalcoup des Bundesrates mit der Wust auf den Treibstoffzollzuschlägen wird der Vorlage auch keinen guten Dienst erweisen. Wir haben bei dieser Vorlage ganz sicher eine solche Ballung an Opposition, dass sich einige Herren in der CVP-Fraktion auch die Frage gestellt haben, ob hier ein möglichst guter Kompromiss nicht viel besser wäre als, Herr Biel, eine totale Auseinandersetzung, deren Ausgang heute ziemlich vorprogrammiert erscheint.

Deshalb, insbesondere bei der Teilung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen beim regionalen öffentlichen Verkehr, tritt die Mehrheit der CVP-Fraktion für die Lösung des Ständerates ein. Aber eine Minderheit der CVP-Fraktion weiss sich mit den Vorschlägen der Mehrheit der Kommission des Nationalrates zu befreunden. Zu den Vorschlägen partikulärer Art werden wir bei den einzelnen Fragen Stellung nehmen. Zum Hauptvorschlag Lüchinger muss ich feststellen, dass sich damit die CVP-Fraktion nicht voll und ganz befreunden kann. Bei aller Würdigung der logischen Aufgliederung scheint die Zweiteilung des Vorschlages Lüchinger nicht der inneren gesamtheitlichen Logik der Vorlage zu entsprechen.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen möchte ich abschliessen mit der neuerlichen Feststellung, dass sich die CVP-Fraktion für Eintreten ausspricht.

Nebiker: Wir beraten hier eine sehr schwierige Vorlage. Es wird im Rate Mühe bereiten, zu einem tragfähigen Kompromiss zu kommen. Noch viel schwerer wird es aber die

komplexe Vorlage bei der Volksabstimmung haben. Zu viele Sonderinteressen schaffen ihr zu viele Feinde.

Herr Bundesrat Schlumpf und mit ihm natürlich der Gesamtbundesrat haben sich ein anspruchsvolles Ziel gesetzt. Es wäre nicht nur schön, es wäre auch staatspolitisch von grosser Bedeutung, wenn es gelänge, eine sinnvolle Verkehrskoordination und Aufgabenteilung zu erreichen.

Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf die Vorlage. Sie stimmt auch mit deutlichem Mehr der allgemeinen Linie des Bundesrates zu. Seit alters her, wenn Sie wollen seit den Ägyptern oder Römern, befassen sich die Staaten mit Verkehrswegen und Verkehrspolitik. Auch in unserer Bundesverfassung beziehen sich mehrere Verfassungsartikel auf Verkehrsfragen: Schifffahrt, Strassenverkehr, Bahnen und so weiter. Mit den vorgeschlagenen Verfassungsartikeln über eine koordinierte Verkehrspolitik erteilt man dem Bund deshalb nicht grundsätzlich neue Kompetenzen. Es soll nur das, was schon Verfassungsrecht ist, besser koordiniert, besser aufeinander abgestimmt werden. Gleichzeitig soll eine sachgerechte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen angestrebt werden.

Verkehr, Personen- und Warenverkehr, ist eine wichtige Voraussetzung für jede Volkswirtschaft. Ohne günstige, zuverlässige und bequeme Transportmittel sind der Güteraustausch nicht gesichert und die Mobilität der Arbeitskräfte nicht gewährleistet.

Aber auch der Verkehr selbst ist Grundlage eines wichtigen Wirtschaftszweiges mit einigen hunderttausend Arbeitsplätzen im Strassentransportgewerbe, in der Automobilwirtschaft, bei den Bahnen und im Fremdenverkehr. Schliesslich ist der Verkehr mit modernen Transportmitteln Bestandteil der Lebensqualität des modernen Menschen. Die Mobilität für persönliche Bedürfnisse und für die Berufsausbildung ist zur Selbstverständlichkeit geworden.

Das alles ist gut und recht und sind Selbstverständlichkeiten. Das ist eine Aufzählung von positiven Aspekten des Verkehrs. Aber mehr und mehr machen sich auch die negativen Seiten bemerkbar wie Energieverbrauch, Umweltbelastung durch Lärm und Abgase, Kosten für Verkehrsanlagen und Betrieb, volkswirtschaftliche Kosten bei Unfällen, Beanspruchung von Kulturland und Wäldern, Beeinträchtigung der Landschaft usw. Es ist deshalb unbestritten, dass die sektorielle Beurteilung von Verkehrsfragen nicht mehr genügt, dass mindestens, soweit Verkehrsbereiche schon im staatlichen Kompetenzbereich liegen, eine Koordinierung und umfassende Beurteilung notwendig sind. Es geht um eine gewisse Optimierung. Dabei sind die positiven Elemente des Verkehrs nicht zu beeinträchtigen und wenn möglich Negatives, zum Beispiel Umweltbelastung oder Kosten, zu minimalisieren.

Die SVP-Fraktion ist mit den Zielen der Gesamtverkehrsvorlage einverstanden, nämlich:

1. Koordination der einzelnen Verkehrsträger und eine klare Aufgabenteilung Bund/Kantone. Dabei sollen die Kantone im wesentlichen für den regionalen Verkehr verantwortlich sein, natürlich inbegriffen der Agglomerationsverkehr, und auch für die entsprechenden Kosten aufkommen. Der Bund trägt die Verantwortung für die Kosten des überregionalen, nationalen Verkehrs. Die Fraktion stimmt deshalb grossmehrheitlich bei Artikel 36ter Absatz 2 dem Bundesrat beziehungsweise der Minderheit II zu und bei Absatz 3 der Fassung des Ständerates;
2. angemessene Förderung des öffentlichen Verkehrs; dabei ist einerseits auf die Wettbewerbsverhältnisse Rücksicht zu nehmen, andererseits sind die Probleme der Umweltbelastung und des Energieverbrauches zu beachten;
3. langfristig gesicherte Finanzierung der Verkehrsinvestitionen mit einem entsprechenden Lastenausgleich für die Kantone;
4. Anstreben der Eigenwirtschaftlichkeit der verschiedenen Verkehrsträger nach Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Vorlage mit zwei Verfassungsartikeln und einer Uebergangsbestimmung ist sehr dicht formuliert. Sie wird in allen Teilen den erwähnten

verkehrspolitischen Zielen gerecht. Es stimmt, es steht sehr viel in den beiden Artikeln, so dass sorgfältiges Lesen notwendig ist, um den Inhalt in allen Teilen zu erfassen.

Kollega Lüchinger wollte mit seinem Minderheitsantrag die Artikel etwas ausführlicher und konkreter und damit auch lesbarer gestalten. Das ist ihm zum Teil gelungen, aber auf Kosten der Kohärenz. Auch geht bei der Aufteilung in die Bereiche Strassenverkehr/öffentlicher Verkehr ein wichtiges Element verloren, nämlich die Erfassung des Verkehr als Ganzes, also eine ganzheitliche Betrachtung. Es würde mit den Anträgen der Minderheit wieder zum bisherigen System der sektoriellen Betrachtung zurückgekehrt. Man hätte die heutige Situation anders gefasst.

Die Realisierung einer koordinierten Verkehrspolitik verlangt gegenseitiges Verständnis und Wille zur Zusammenarbeit. Es geht zum Beispiel nicht um öffentlichen gegen privaten Verkehr, um Auto gegen Bahn, um Bund gegen Kantone. Es geht vielmehr um ein Miteinander, um sinnvolle Aufgabenteilung und -koordination, im Hinblick auf die Gesamtkosten, die Umweltbelastung, den Energieverbrauch und die Lebensqualität. Dieses Zusammenwirken ist nur denkbar, wenn keine einseitigen Lösungen, keine wettbewerbsverzerrenden Eingriffe festgeschrieben werden. Es bestehen verständliche Interessenkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Alle nehmen am gleichen Markt teil, alle wollen Marktanteile sichern oder gewinnen. Aber trotzdem: Es ist zu hoffen, dass wir seinerzeit bei der GVK ein Konsens erzielt werden kann.

Wir glauben, dass dieser Konsens am ehesten auf einer mittleren Linie möglich ist, auf der Linie, wie sie der Bundesrat mit seiner Vorlage vorschlägt, und zwar mit möglichst marktgerechten Mitteln und nicht mit repressiven Massnahmen. Eine koordinierte und optimierte Verkehrspolitik liegt im Interesse aller: der Verkehrsträger und der Verkehrsteilnehmer. Die entsprechende Realisierung verursacht gesamthaft weniger Kosten, weniger Umweltbelastung und sichert die Mobilität auch in Zukunft.

Diese Argumente veranlassen die SVP-Fraktion, die bundesrätlichen Anträge mit wenigen Ausnahmen, auf die wir noch zurückkommen werden, zu unterstützen. Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

Steffen: Gut Ding will Weile haben. Im Januar 1972 begann die Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption ihre Arbeiten. Vierzehn Jahre später muss unser Parlament bei der Beratung dieses Geschäftes aufpassen, dass in der angestrebten umfassenden Gesamtverkehrsordnung nicht wieder zurückbuchstabiert wird, dass es nicht zu einem Kollaps kommt, wie dies Bundeshausredaktor Markus Rohr am vergangenen Samstag in der freisinnigen Presse schrieb.

Oberstes Ziel der Verkehrspolitik – so der Bundesrat auf Seite 34 seiner Botschaft – muss die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung bilden. Diese Zielsetzung des Bundesrates ist deckungsgleich mit den langfristigen politischen Zielen unserer Partei.

An dieser Stelle seien ein paar grundsätzliche Gedanken zum Verkehr auf Schiene und Strasse, in der Luft und im Wasser erlaubt. Verkehr, wo immer er stattfindet, ist mit Immissionen verschiedenster Art verbunden. Diese sind uns bekannt. Die zweite Phase der Industrialisierung unseres Landes nach dem Zweiten Weltkrieg hat nebst der verhängnisvollen Masseneinwanderung und der Steigerung der verfügbaren Zivilisationsgüter eine Reihe schwerwiegender Folgen für die natürliche Umwelt ausgelöst, unter anderem auch eine rasante Entwicklung des Verkehrs auf allen Trägern. Eine grosse Zahl von Arbeitnehmern aller Stufen, die von eigentlichen Schlafquartieren mit privaten oder öffentlichen Verkehrsmitteln an ihre Arbeitsplätze hin- und zurückpendeln, müssen nicht nur Freizeit und Geld opfern, ihr Pendeln verursacht auch enorme volkswirtschaftliche Kosten. Herr Biel hat Ihnen den volkswirtschaftlichen Anteil des Verkehrs dargestellt, ganz abgesehen von auftretenden sozialen und menschlichen Problemen, die hier nicht aufgezählt werden können.

Leider hat sich die Verkehrspolitik bis anhin zum grossen Teil darauf beschränkt, die wachsenden Bedürfnisse nach Transport und Verkehr durch milliarden schwere Bauinvestitionen zu decken. Gedanken darüber, welche Mittel und Wege gefunden werden könnten, um diese Entwicklung zu bremsen, wurden seit eh und je von der Nationalen Aktion gemacht. Seit dem Einsetzen des Waldsterbens und der Feststellung von Boden- und Kulturlandschäden befassen sich auch andere Leute mit der Frage: «Sollte eine umfassende Verkehrspolitik nicht letzten Endes zu einer Verminderung der Mobilität des Menschen führen? Dies würde wohl der verbalen Zielsetzung des Bundesrates entsprechen, nämlich Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung. Soweit unsere allgemeinen Gedanken zum Thema Verkehr.

Vor der Ablieferung des Schlussberichtes der Kommission GVK an den Bundesrat im Frühjahr 1978 verabschiedete eine ausserordentliche Delegiertenversammlung der Nationalen Aktion im Oktober 1977 ein politisches Schwerpunktprogramm, in welchem zur Verkehrspolitik folgendes geschrieben steht: «Verkehrsprobleme lassen sich durch einen einseitigen Ausbau der Strassen für den Individualverkehr niemals endgültig lösen. Durch Abwandern vom öffentlichen Verkehr wird das Angebot von guten öffentlichen Verkehrsmitteln verschlechtert, was die weitere Abwanderung und Verschlechterung dieses Angebotes und neue Bedürfnisse nach Ausbau der Strassen zur Folge hat. Der Teufelskreis, der ein unverhältnismässiges Opfer an Kulturland, materiellem Aufwand und Lebensqualität erfordert, muss durchbrochen werden. Der Individualverkehr hat sich nicht nur selbst zu tragen – also Strassenbau, Lärmbekämpfung, Luft- und Abwasserreinigung, Beseitigung der Ölrückstände und Altwagen, Versorgung der Unfallopfer usw. –, sondern ist grundsätzlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu belasten.» Im politischen Programm für die Legislaturperiode wird diese Belastung dann klar umschrieben, nämlich: genügende Belastung des Strassenverkehrs durch Schwerverkehrsabgabe und Autobahn vignette.

Die Hauptstossrichtung der bundesrätlichen Vorlage ist auf das Ziel einer vermehrten Förderung des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene, aber auch auf der Strasse gerichtet. Ob dabei die klare Durchführung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zum Tragen kommen wird, ist ungewiss, will doch unsere Kommission bei der Kompetenzzuweisung wieder eine Trennung von Strasse und Schiene vornehmen und eine Mitwirkung des Bundes im Bereich des regionalen öffentlichen Verkehrs sicherstellen.

Die Fraktion der Nationalen Aktion und der Vigilants wird sich bei der Beratung des Geschäftes weitgehend an die Minderheitsanträge der sozialdemokratischen Kommissionsmitglieder halten. Sie kann sich mit den Minderheitsanträgen der Kollegen Schmidhalter und Lüchinger aufgrund der eingangs erwähnten grundsätzlichen Überlegungen nicht befreunden. Im Gegensatz zu den straffen Formulierungen der bundesrätlichen Vorlage tragen die Minderheitsanträge Lüchinger und Kollegen mit der Weitläufigkeit ihrer Sprache viel mehr den Charakter eines Gesetzes- als eines Verfassungstextes. Wenn wir das von Herrn Kollege Lüchinger in der «NZZ» kürzlich verteidigte System der «klaren und praxisnahen Sprache durch längere und für den Bürger lesbare Texte» künftig anwenden möchten, würde nicht ein gerafftes Grundgesetz, sondern eine Detailverfassung entstehen, was bestimmt nicht unsere Absicht sein kann. In der Frage, wie und in welchem Ausmasse der öffentliche Verkehr bzw. sämtliche Verkehrsaufgaben durch einen Grundbeitrag zu finanzieren seien, gehen ja die Meinungen auseinander. Dort wird sich die Fraktion der NA/Vigilants für eine Kombination Hauptantrag Minderheit und ständerätliche Lösung einsetzen.

Die Fraktion der Nationalen Aktion und der Vigilants empfiehlt Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

M. Eggly-Genève: Il y a des concepts qui s'explicitent simplement parce qu'ils sont simples, qu'ils marquent des distinctions claires et absolues, qu'ils recouvrent une réparti-

tion nette des compétences et des charges entre la Confédération et les cantons. Un projet constitutionnel ou légal, reposant sur des bases aussi faciles, suit un chemin assez court dans la procédure. Tout est dit assez vite, tout est fait et bien fait.

Or, on est bien loin de cette facilité d'élaboration, d'explication et de décision avec cette politique coordonnée des transports. Pendant des années, une commission a élaboré une vaste étude portant précisément sur une conception globale des transports. Que de discussions afin que soit présentée cette somme qui aurait dû permettre un consensus pour une base constitutionnelle à cette politique coordonnée des transports. Il y a eu des consultations aussi. Or, dans les débats en séance de commission du Conseil des Etats, puis au Conseil des Etats lui-même, au sein de votre commission enfin, cette politique coordonnée des transports est apparue tout sauf claire, tout sauf simple et le dépliant qui est devant nous laisse présager nos discussions, puis la navette entre les deux conseils.

Pourtant, à première vue, quoi de plus simple que d'affirmer en substance ceci: le trafic public ou privé, que ce soit route ou rail, d'importance nationale est du ressort de la Confédération, et le trafic régional est du ressort cantonal. Oui mais voilà! Le critère de l'importance nationale n'est pas si simple à cerner et dans le trafic régional faut-il, par exemple, englober des éléments du transport public des villes, les tramways et les bus? Et puis, si la hiérarchie nationale et régionale avec la répartition des charges est encore plus ou moins nette pour les routes, elle l'est moins pour le transport public. Les cantons financièrement faibles s'inquiètent. Plutôt que d'être seulement au bénéfice d'une péréquation qui leur semble sentir trop l'assistance, ils veulent engager clairement la responsabilité conjointe de la Confédération et des cantons dans le transport public régional.

Par ailleurs, on voit bien que la route et le rail ont suivi chacun leur logique, leur évolution avec le subventionnement qui leur est propre. Tout dernièrement, la répartition des taxes sur les carburants vient d'être ancrée dans la constitution, puis dans une loi. Et voici que l'on a l'air de rebrasser un peu tout cela, et voici que la controverse ressurgit entre ceux qui veulent que les usagers de la route financent essentiellement la route et ceux qui veulent qu'ils financent la réparation des nuisances qu'ils provoquent, comprises au sens le plus large, et qu'ils financent le rail jugé bénéfique à tous égards tandis que la route serait maléfique.

Si l'on allait trop loin dans ce sens, le projet serait inacceptable pour les milieux d'automobilistes. Une certaine péréquation dans le financement est nécessaire. On doit s'accorder à rendre le rail plus attirant, mais dans certaines limites. Il ne saurait être question d'accepter un seul fonds. Deux fonds, respectivement pour le trafic public et le trafic privé, sont indispensables. D'une manière générale, il faudrait, c'est vrai, distinguer trafic national et trafic régional mais en sachant que la répartition des compétences à cet égard ne peut pas être rigide. Au fond, toutes les versions qui vous sont proposées ne sont que variations sur cette plus ou moins grande rigidité ou souplesse.

Il faut que ressorte le plus clairement possible ce qui appartient au trafic routier, nommé comme tel, et ce qui appartient aux transports publics, c'est-à-dire surtout le rail, notamment pour toute la question du financement. Cela serait propre d'ailleurs – une distinction la plus claire possible entre route et rail – à inspirer davantage confiance au peuple et aux cantons qui, je vous le rappelle, auront à voter ce projet constitutionnel. Il faudrait qu'il y ait bien un sentiment de complémentarité dans l'optique d'une certaine conception globale mais qu'aucune catégorie de transport ne se sente flouée.

A cet égard, la proposition de M. Lüchinger nous semble mériter attention et les libéraux lui donneront la préférence car elle inspire plus confiance, notamment aux milieux automobilistes. A défaut, dans ce slalom qui nous est proposé, les libéraux chercheront à trouver la solution la plus

équilibrée entre ces exigences contradictoires. Il nous semble que la version de la majorité s'en approche souvent.

Pour terminer, je dirai que, dans ce domaine et malgré les efforts, un texte constitutionnel ne sera pas libéré des ambiguïtés inhérentes à l'ambiguïté même et à la complication de la situation. La législation et les ordonnances d'application concrétiseront peut-être un peu ces notions abstraites mais la complémentarité que l'on vise sera le mieux atteinte si les attitudes des uns et des autres évitent toute guerre de religion à propos des transports, si les possibilités et les besoins des cantons sont pesés sereinement, si les usagers d'un mode de transport ont l'impression de payer pour leur usage et non pas d'être punis. Je ne vous cache pas que pour les libéraux, d'une certaine manière, c'est bien cette impression de punition, d'orientation larvée, qui ne dit pas son nom, des transports, qui se dégage par exemple des récentes décisions du Conseil fédéral concernant le relèvement des droits de douane frappant le mazout.

Cela justement nous incite à relever que les mesures contraignantes d'orientation du trafic, surtout pour le trafic marchandises, ne sauraient émaner que de la loi et le principe de proportionnalité devra être respecté. Nous sommes en faveur d'un effort d'ordonnance, d'harmonisation et de complémentarité mais sans vouloir mettre trop au vestiaire la liberté du commerce et de l'industrie, la liberté des individus à choisir leur mode de transport.

C'est dans cet esprit un peu de perplexité et de bonne volonté que le groupe libéral vous propose d'aborder, en sachant qu'on le fait dans un certain brouillard, le slalom constitutionnel sur la conception globale des transports.

Herczog: Es geht hier um eine verkehrspolitische Grundsatzdebatte. Entsprechend bestehen hier auch harte gegensätzliche Interessenstandpunkte. Merkwürdigerweise wurden diese Interessengegensätze noch nicht offen ausgetragen. Auch in der Ständeratsdebatte zu diesem Thema fand keine grössere Auseinandersetzung statt. Gerade im Ständerat haben dieselben Leute bei der Treibstoffzolldebatte immer betont, dass die grundsätzliche Auseinandersetzung für die Verteilung der Gelder zwischen öffentlichem und privatem Verkehr im Zusammenhang mit der KVP zu diskutieren sei. Nun müsste also dieser Diskurs eigentlich stattfinden. Aber offenbar soll niemand vergrault werden, schon gar nicht die Automobilverbände. Diese könnten sich, wie sie sich in den entsprechenden Briefen äussern, die Sie ja alle erhalten haben, nicht für diese Vorlage erwärmen.

Es erstaunt deshalb auch nicht, dass ein Mitglied dieses Rates, auch Redaktor an der «Neuen Zürcher Zeitung», in einem Artikel (in etwa mit dem Titel «Uebers Knie gebrochene Verkehrsartikel») sich zwar geäussert, aber die falschen Fragen gestellt hat. Die Nützlichkeit dieser Vorlage kann nämlich nicht an rein administrativ-fiskalischen Fragen gemessen werden. Es geht nicht in erster Linie darum, die Frage Aufgabenteilung Bund und Kantone zu beantworten. Die verkehrspolitischen Hauptfragen sind nach unserer Ansicht folgende:

1. Kann das Verkehrswachstum eingedämmt bzw. das Verkehrsvolumen stabilisiert werden?
2. Wie wird das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel gefördert bzw. eben umgekehrt: Wie werden Schranken für den Automobilverkehr errichtet?
3. Welche Lösungen gibt es für den Agglomerationsverkehr?
4. Wie werden die Defizite für den öffentlichen Verkehr überwunden?

Kurz zu den einzelnen aufgeworfenen Fragen:

1. Verkehrswachstum, Verkehrsvolumen. Die Verkehrspolitik in der Kneschaurekschen Vergangenheit war ja geprägt von einem reaktiven Anpassen an wirtschaftliche, soziale Trends und andauernde Wunschprognosen. Wurde eine Grossiedlung im Grünen erstellt, folgte postwendend die Erstellung oder Erweiterung der zugehörigen Strasse. Das heisst, die neuen Angebote schafften auch sofort wieder neue Nachfragen. Die zukünftige Verkehrspolitik muss sich aber die Frage stellen: Welche Angebote sollen überhaupt

gemacht werden, um nicht unerwünschten Verkehr bzw. eine Zwangsmobilität zu fördern?

Der vorgeschlagene Artikel 36ter besagt, dass die Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen seien. In der Detaildebatte wird sich auch der Bundesrat dahingehend äussern, dass nicht mehr *tel quel* alle Verkehrsbedürfnisse befriedigt werden können und sollen, weil sonst zum Beispiel der private motorisierte Verkehr bis ins Jahr 2000 – das sind immerhin nur noch 14 Jahre – um 70 Prozent zunehmen würde. Die grösstmögliche Mobilität ist also unerwünscht; wir brauchen eine Angebotsorientierung und nicht mehr eine Bedarfsorientierung, also sozusagen eine Software und nicht mehr die Hardware.

2. Aufgabenverteilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Wenn wir nun die Fakten auf den Tisch legen und feststellen, dass der Automobilverkehr heute verantwortlich ist für 25 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs, für über 60 Prozent der Luftverschmutzung und für 80 Prozent der Lärmbelastung, müssen wir entsprechende Konsequenzen ziehen. Die bisherige Verkehrspolitik war auch hier in diesem Rat durch folgende Tatsache gekennzeichnet:

Alle sind zwar bekennende Förderer des öffentlichen Verkehrs, trotzdem aber wird der private Verkehr gegenwärtig durch eine Sonderfinanzierung privilegiert, nämlich durch den bestehenden Artikel 36ter Treibstoffzollregelung, den wir hier ja *in extenso* diskutiert haben. Der Bundesrat geht nun mit der vorgeschlagenen Anpassung in die richtige Richtung; ich nenne nur das Stichwort 5 Prozent.

Dazu besteht auch ein Minderheitsantrag, den ich als zweckmässiger und konsequenter anschau. Danach soll ein Drittel der Zollzuschläge und des Reinertrags der Treibstoffzölle für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Ganz falsch wäre also der Vorschlag von TCS/ACS und den Strassenverkehrsverbänden, die sich hier gegen eine Zweckbindung, Zweckänderung einsetzen würden. Es geht darum, bei der Aufgabenteilung öffentlicher Verkehr/privater Verkehr Rahmenbedingungen zu schaffen für die Kooperation bzw. Konkurrenz zwischen diesen beiden Verkehrstypen und sie entsprechend in eine gesamte Rahmenplanung einzubeziehen.

3. Zum Problem Agglomerationen. Das Hauptproblem unserer gesamten Verkehrspolitik entsteht und besteht in der Agglomeration bzw. den Kerngemeinden. Hierzu wieder nur zwei, drei Fakten: Ueber 50 Prozent des öffentlichen wie privaten Verkehrs der Schweiz spielen sich in den Agglomerationen ab. Zum Beispiel befördern die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich etwa gleichviele Personen wie die Bundesbahnen. 1980 waren 40 Prozent der Arbeitsplätze in den Kerngemeinden mit Pendlern besetzt, 1970 waren dies lediglich 31 Prozent. In den neun grössten Agglomerationen unseres Landes wohnen beinahe 3 Millionen Einwohner, d. h. beinahe die Hälfte der Einwohner unseres Landes. Die Entwicklung in den Kerngemeinden ist bekannt: Abnahme der Einwohnerzahl durch Verdrängung der Wohnungen, permanente Zunahme der Pendler. Das Ausmass des täglichen Verkehrs in Agglomerationen wie Zürich, Basel, Bern, St. Gallen – wir haben das auch in der Kommission gehört – übersteigt das Ausmass, das etwa an Samstagen und Sonntagen beim Gotthard-Tunnel oder auf der berühmten Walenseestrecke oder früher bei Egerkingen gemessen wurde. Hierzu zwei Feststellungen: Ausgangspunkt des Verkehrsverhaltens in unserem Lande ist die Agglomeration. Entsprechend muss auch die landesweite und regionale Verkehrspolitik auf der Ebene der Agglomeration ansetzen. Entsprechend sind die Folgen: Alle Belastungen und Immissionsfolgen tragen heute die Kerngemeinden. Die Strassenrechnung auf Gemeindeebene ist bei weitem nicht ausgeglichen, 1982 war der Deckungsgrad etwa 19,5 Prozent.

Wir müssen verkehrspolitische Ziele setzen, die in bezug auf die Agglomeration heissen: Stabilisierung bzw. Reduzierung des Pendlerverkehrs und Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel, denn hier besteht das grösste Umsteigepotential. Hier gibt es also keine föderalistische Priorität. Es geht in der Auseinandersetzung um die Netzhierarchie nicht darum, dass die Frage der Netzhierarchie grundsätz-

lich falsch wäre. Es geht auch nicht um die Verantwortung Bund/Region/Gemeinde, sondern es geht darum, dass das Hauptproblem unseres Verkehrs in der Agglomeration entsteht und auch dort zu lösen ist. Entsprechend hat auch der Bund mitzutragen. Da braucht es kein föderalistisches Glaubensbekenntnis, sondern es geht darum, die verkehrspolitischen Weichen am richtigen Ort zu stellen.

4. Die Defizite beim öffentlichen Verkehr. Im Absatz 4 des Artikels 36ter wird ausgeführt, dass die Benutzer der Verkehrsnetze die Kosten langfristig zu decken hätten, d. h. es wird Eigenwirtschaftlichkeit verlangt. Meiner Meinung nach ist die Eigenwirtschaftlichkeit richtig, aber nur dann, wenn erstens das Verkehrssystem als Ganzes betrachtet wird und wenn zweitens die Kosten im umfassenden Sinne erfasst werden. Heute ist es ja so, dass der private Verkehr finanziell eindeutig bevorteilt wird. Ich nenne dafür ein weiteres Beispiel: die variablen Auslagen. Wenn ich als SBB-Benutzer ein Einzelbillett kaufe oder wenn ich als Automobilist den Benzinpreis der zurückgelegten Strecke bezahle, sind das variable Auslagen. Beim öffentlichen Verkehr ist es ja so, dass ich mit dem Einzelbillett um so mehr bezahlen muss, je länger ich fahre. Mit der Distanz steigt auch der Preis. Hier zahle ich kostendeckend – oder sollte es zumindest. Beim privaten Verkehr ist es umgekehrt: Je länger ich mit dem Automobil fahre, desto günstiger wird die ganze Geschichte. Die Kostendeckung ist hier also höchstens 30 Prozent.

Wenn wir die Kosten berechnen, müssen wir für den öffentlichen Verkehr von drei Dingen ausgehen:

1. Von den Wegkosten, der Infrastruktur usw., von all dem, was richtigerweise für «Bahn 2000» vorgesehen ist.
2. Von den Betriebskosten für Personalenergie usw.
3. Von unerlässlichen sogenannten externen Kosten, nämlich dem Verursacherprinzip auf der sozialen Ebene, also den Umweltkosten und all den Folgekosten für die öffentliche Hand.

Dazu haben wir einen Minderheitsantrag. Ich glaube, dass hier ein entscheidender Punkt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist. Es geht nicht um eine Provokation der Automobilverbände, sondern darum, die Defizite des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Hand auf allen Ebenen zu definieren und dann auszumergen.

Zum Schluss eine Bemerkung zum Vorschlag Lüchinger. Herr Lüchinger verweist auf drei Vorteile seines Vorschlags gegenüber der jetzigen Formulierung: Sein Vorschlag stehe auf dem «gewachsenen Boden» der bisherigen Politik, es werde keine Einheitsnorm für Schiene und Strasse eingeführt, und die Abstimmungschancen seien grösser. Er misst aber die Anliegen nicht am Ziel der koordinierten Verkehrspolitik. Wir haben mehrmals auch in der Kommission betont, das Hauptziel dieser Vorlage sei – und hier sind wir auf der gleichen Linie wie der Bundesrat –, eine neue, gesamthafte Schau des Verkehrs.

Wenn Sie weiterhin die sektorielle Betrachtung aufrechterhalten, wie es bis heute geschah, können Sie nicht auf der gleichen Ebene einerseits pro öffentlichen Verkehr und andererseits contra privaten Verkehr eingreifen. Es bleibt also alles beim alten, bei der sektoriellen Betrachtungsweise. Deswegen lehnen wir auch den Antrag Lüchinger ab. Zusammenfassend zum Schluss: 1. Unsere Fraktion lehnt den Antrag Lüchinger ab. 2. Wir begrüssen generell den Grundsatz einer gesamthafte Betrachtung der Verkehrspolitik. Wir sind einstimmig für Eintreten. 3. Wir halten aber nichts von Lösungen, die niemandem weh tun sollen, und wir möchten deswegen klar das Verkehrswachstum in Zukunft eindämmen, die Pendlerzahl reduzieren und den öffentlichen Verkehr bevorzugen.

Ich bitte Sie, später die bereits erwähnten Minderheitsanträge zu unterstützen. Ich werde diese Minderheitsanträge teilweise noch begründen.

Präsident: Ich möchte Ihnen nur eine kurze Orientierung in bezug auf das weitere Vorgehen durchgeben. Nach den Einzelsprechern und dem Eintreten, das ja unbestritten zu sein scheint, wird eine grundsätzliche Diskussion über die Konzeption Lüchinger und die Konzeption der Kommission

stattfinden. Anschliessend wird die Grundsatzabstimmung durchgeführt. Alsdann werden wir je nach gewählter Konzeption die Detailberatung weiterführen.

Columberg: Die koordinierte Verkehrspolitik verdient unsere Unterstützung. Nach einer vierzehnjährigen Arbeit und nach endlosen Diskussionen sollten wir endlich den Mut haben, ja zu sagen zu einer gesamtheitlichen Ordnung des Verkehrs und zu einer klaren Regelung der Aufgabenentflechtung, zur neuen Verkehrshierarchie und zum damit verbundenen Lastenausgleich. Diese Zustimmung hängt allerdings von einer befriedigenden Erklärung hinsichtlich der regionalpolitischen Auswirkungen der Vorlage ab.

Zwischen Verkehrspolitik und Regionalpolitik bestehen enge Beziehungen. Die Verkehrsgunst bildet ein entscheidendes Element für eine erfolgreiche regionale Wirtschaftsentwicklung. Von der Qualität der Erschliessung hängt sehr vieles ab. Sie ist ein zentrales Instrument für die Beseitigung oder zumindest für die Milderung der Entwicklungsunterschiede und Disparitäten zwischen den Regionen. Sie bestimmt einen Teil der Lebensqualität. Ohne sichere Verbindungen ist eine Talschaft langfristig ruiniert. So muss auch die koordinierte Verkehrspolitik in den Dienst der Regionalpolitik gestellt werden.

Leider enthalten weder die Botschaft noch die zahlreichen der Kommission zugestellten Dokumente eindeutige Aussagen zu diesem wichtigen Problemkreis. Deshalb ersuche ich Herrn Bundesrat Schlumpf um einige ergänzende Angaben: Welchen Stellenwert hat die Regionalpolitik in diesem neuen Konzept? Welche regionalpolitische Auswirkungen gehen davon aus? Fördert diese Ordnung tendenziell die bestehende Attraktivität der Ballungsgebiete? Verstärkt sie die Verkehrsunlust der Berg- und Randgebiete und die regionalen Wohlstandsunterschiede?

Wie der kürzlich erschienene Schlussbericht über das Nationale Forschungsprogramm 5 «Regionalprobleme» bestätigt, bestehen nach wie vor erhebliche Wohlstandsunterschiede zwischen den Regionen. Ferner stellen die Experten fest, dass die regionalpolitischen Massnahmen im engeren Sinn lediglich 0,3 Prozent der gesamten Bundesausgaben betragen. Wenn die Regionalpolitik erfolgreich sein soll, muss der Bund auch bei den übrigen Aktivitäten auf die Anliegen der Regionalpolitik gebührend Rücksicht nehmen. Einer dieser Bereiche ist die Verkehrspolitik. Von ihr gehen ganz entscheidende regionalwirtschaftliche Impulse aus. Ein Teil der Opposition gegen die Vorlage ist auf diese Bedenken zurückzuführen. Man befürchtet, der Regionalverkehr, vor allem im öffentlichen Bereich, werde vernachlässigt, wenn die Kantone allein dafür aufzukommen hätten. Daraus ergibt sich eine ungenügende Erschliessung der Rand- und Berggebiete mit den entsprechenden negativen Konsequenzen für die wirtschaftliche Entwicklung.

Ich ersuche Herrn Bundesrat Schlumpf, zu diesen kritischen Fragen Stellung zu nehmen und die in verschiedenen Kreisen bestehenden Bedenken zu zerstreuen. Wenn die von den Opponenten ins Feld geführten Einwände nicht zutreffen, sollte es auch für die Vertreter der Berg- und Randregionen möglich sein, der koordinierten Verkehrspolitik zuzustimmen.

M. Etique: Non sans beaucoup de réticences, je voterai l'entrée en matière sur ces deux articles constitutionnels qui doivent servir de base à une politique coordonnée des transports dans notre pays. Je le fais eu égard au travail considérable accompli dans le cadre de la commission CGST, eu égard aussi au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie dont je salue l'engagement tenace dans cette affaire, même si je ne suis de loin pas toujours d'accord avec ce qu'il défend ou propose au nom du Conseil fédéral.

J'espère simplement que les débats que nous aurons aujourd'hui et certaines décisions que nous prendrons, notamment au chapitre de la hiérarchie des réseaux de transports publics, atténueront quelque peu les craintes légitimes que l'on peut avoir à l'égard de toute conception

globale qui est souvent un outil d'un maniement difficile pour résoudre des problèmes qui appelleraient plutôt des solutions ponctuelles et individuelles. Craintes relativement à une conception globale qui pourrait susciter des illusions au niveau des effets financiers. Même avec une politique coordonnée des transports, les transports publics en général, les CFF en particulier, resteront déficitaires tout simplement en raison des prestations d'intérêt général que les pouvoirs publics exigent d'eux. Cette constatation n'empêche bien sûr pas la poursuite des efforts au niveau de la gestion et du contrôle pour limiter le plus possible les excédents des charges par rapport aux produits.

Craintes à l'égard d'une conception globale qui prétend renforcer le fédéralisme au niveau des transports. En fait, la politique coordonnée des transports transfèrera des charges supplémentaires aux cantons sans leur donner véritablement les moyens d'influencer la politique régionale des CFF et des PTT, que ce soit au niveau de la politique du personnel, des investissements, des tarifs. Craintes à l'égard d'une conception globale qui risque, dans les cantons à faible et à moyenne capacité financière, et je ne m'exprime pas ici seulement au nom du canton du Jura, d'entraîner une baisse des prestations des transports publics. En cas de répartition des réseaux et de différences de compétences, la promotion de l'ensemble des transports publics ne peut plus être garantie. Les résultats obtenus lors de la consultation sur les NTF le démontrent clairement. Et cela malgré les promesses faites au nom d'une péréquation financière que l'on a tendance à solliciter toujours plus, parallèlement au désengagement de la Confédération dans certains domaines relevant de sa compétence. A ce point de vue, je préfère voir les cantons conserver ou acquérir un rôle de partenaires de la Confédération plutôt que de voir certains d'entre eux devenir toujours plus assistés au titre de la péréquation financière parce qu'incapables d'assumer financièrement les tâches nouvelles dont on voudrait les charger.

Cette conception n'empêche d'ailleurs absolument pas les cantons qui en ont les moyens financiers de réaliser leur propre politique coordonnée comme l'ont fait par exemple remarquablement les Zurichois avec leur S-Bahn.

Craintes à l'égard d'une conception globale dont un des points centraux, soit la hiérarchie des réseaux de transports publics, entraînera deux conséquences. La première: plus de bureaucratie et des charges supplémentaires au niveau des cantons qui devront se doter des organes d'exécution nécessaires à la réalisation de la politique coordonnée. La deuxième: des complications accrues au niveau de l'exploitation des CFF, des PTT, des entreprises de transports concessionnaires dont l'exploitation devra être décomposée en différents domaines hiérarchisés.

Malgré ces incertitudes, ces interrogations et ces craintes, j'estime toutefois qu'un pas raisonnable doit être fait en direction du Conseil fédéral et de la politique coordonnée des transports qu'il préconise. Je salue aussi les points positifs et les innovations contenues dans le projet. Un compromis peut être trouvé entre le *statu quo* qui donne toute la charge du transport public régional CFF et PTT à la Confédération et la proposition du Conseil fédéral et du Conseil des Etats qui voudrait confier aux cantons l'entière responsabilité du transport public régional sans leur donner de véritables garanties financières et de réels moyens d'influer sur les grandes décisions qui s'y rapportent: personnel, infrastructures, tarifs, etc.

Je voterai donc l'entrée en matière mais je vous demande de soutenir les propositions de la majorité de la commission à l'article 36ter, alinéas 2 et 3, propositions sur lesquelles je reviendrai dans le cadre de la discussion de détail.

Quant à la proposition minoritaire de M. Lüscher, j'y souscris dans la mesure où il sera possible d'y intégrer les décisions de principe prises par la majorité de la commission au même article concernant la hiérarchisation des réseaux.

Ammann-St. Gallen: Die Absicht des Bundesrates, mit einer koordinierten Verkehrspolitik die Ressourcen zu schonen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt zu vermindern, verdient unsere volle Unterstützung. Die Überwindung des sektoriellen Denkens durch eine gesamtheitlichere Betrachtungsweise wäre über den Bereich von Schiene und Strasse hinaus ja auch auf vielen anderen Gebieten unseres Staatswesens erwünscht. Gesamtheitlich heisst aber auch, dass die hauptsächlichsten Verkehrsaufkommen einbezogen werden sollten, d. h. der Regional- und Agglomerationsverkehr. Das ist bei dieser Vorlage leider nur sehr ungenügend der Fall. Machen wir bei der KVP nicht wieder denselben Fehler wie schon beim Nationalstrassenbau und bei der GVK, dass wir uns vorab auf «nationale Netze», d. h. den Fernverkehr, konzentrieren und darob die schier unlösbaren Probleme in den Ballungsgebieten vernachlässigen?

In die Freude des heutigen Tages, nun endlich einmal grundsätzlich über Verkehrsfragen debattieren zu können, mischt sich die Enttäuschung über den jahrelangen Zeitverzug. Woran lag es, dass dieser kühne Wurf von 40 Thesen so lange im Dickicht helvetischer Interessenpolitik stecken blieb? Waren es nicht oft das Zurückstellen des Allgemeinwohls hinter partikuläre Interessen, der Vorrang kurzfristiger Finanz- und Sparpolitik, das Festhalten an einem falsch verstandenen Freiheitsbegriff der «Automobilität» und die Unterschätzung der dramatischen Lage an der Umweltfront, die diese jahrelangen Verzögerungen begünstigt haben? Tatsache ist jedenfalls, dass dadurch eine recht verworrene Lage entstanden ist. So wurde und wird der bedächtige Bummelzug KVP nun fortlaufend überholt durch die Schnellzüge des Leistungsauftrages, der Schwerverkehrsabgabe und Vignette, der S-Bahn Zürich, des Transportgesetzes, der «Bahn 2000», des neuen Leistungsauftrages, des Vereina-Tunnels, der neuen Alpentransversale usw.

Den Sprechenden, der die ungelöste Verkehrsproblematik dieses Landes von Berufes wegen jahrelang sehr hautnah miterlebt hat, beschleichen hier oft recht gemischte Gefühle. So habe ich mir nämlich die Gesetzgebungsarbeit nicht vorgestellt! Und ich bin wohl nicht der einzige in diesem Saal, den dies beschäftigt. Vielleicht aber ist es auch so, dass wir uns eben fast nur noch angesichts nationaler Katastrophen wie dem Waldsterben zu raschem Handeln entschliessen können.

Von entscheidender Bedeutung scheint mir aber in dieser heiklen Situation, dass die Verfassungsgrundlage, wie wir sie hier formulieren, optimal auf die erwähnten, teils parallel laufenden Vorlagen abgestimmt ist. Was wir brauchen, sind keine theoretischen Idealvarianten, sondern pragmatische Lösungen, die sich im Alltag bewähren. Ich denke hier ganz besonders an das sogenannte Herzstück der Vorlage, die Netzhierarchie. Hinter dem Zauberwort «Aufgabenteilung» verbirgt sich ja nichts anderes als der Rückzug des Bundes von der Mitverantwortung für den regionalen öffentlichen Verkehr, einer Mitverantwortung nicht nur als Geldgeber, sondern auch als Koordinator und Förderer.

Die vorgeschlagene wesensfremde Aufsplitterung der Verantwortung zwischen Bund, Kantonen und letztlich auch Gemeinden steht in einem krassen Widerspruch zur Hauptzielsetzung der Koordination. Wenn das Konzept «Bahn 2000» nicht nur für die Bundesbahnen und deren Hauptlinien gelten soll, so müssen wir hier bei der KVP die Weichen ins richtige Gleis stellen. Ich habe das oft kleinliche Feilschen um die Rahmenkredite für technische Verbesserungen der Privatbahnen in den vergangenen Jahren noch nicht vergessen. Aber es geht ja nicht nur ums Geld. Öffentlicher Verkehr ist ein sensibles, differenziertes Geflecht von Unternehmen, deren Dienstleistungen erst in ihrer Gesamtheit voll zum Tragen kommen. Es geht ja nicht einfach um tote Infrastruktur, zum beliebigen Gebrauch bestimmt, sondern um einen Organismus, der lebt. Auch der menschliche Körper kann allein mit Hauptschlagadern nicht überleben. Ohne die Feinverteilung sterben die Glieder ab. Ich bin deshalb davon überzeugt, dass die Vorlage in der Fassung der Kommissionsmehrheit, angereichert durch

unsere Minderheitsanträge, vor einem kritischen und umweltbewussten Souverän die besseren Chancen hat als eine verwässerte Suppe, für die sich niemand mehr recht begeistern kann.

Keller: Die Gesamtverkehrskonzeption ist das Ergebnis einer langen gedanklichen Arbeit. Sie wirft für den, der sich erstmals mit ihr auseinandersetzt, zahlreiche Fragen auf; aber bei näherem Hinsehen erweist sie sich ohne Widersprüche, sie ist ein Ganzes, sie ist aus einem Guss. Das wohl entscheidende Ziel ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wer in diese Philosophie der Vorlage eingedrungen ist, wird erkennen, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nur in einer Gesamtschau, in einem Gesamtkonzept entscheidend erfolgen kann. Nur wenn man den Verkehr als Ganzes betrachtet, erfährt der strukturell benachteiligte Verkehr, der öffentliche, eine Aufwertung. Die Spiesse werden gleich lang, wobei zu sagen ist, dass jener des öffentlichen Verkehrs länger wird, nicht der private gekürzt. Man kann zwar einzelne Massnahmen dieser Verkehrsförderung auch ohne die KVP angehen – das Projekt «Bahn 2000» zeigt das –, aber ohne eine Gesamtverkehrskonzeption fehlt eben doch gewissermassen das geistige Band für die einzelnen Massnahmen. Es fehlt die umfassende Zielsetzung, und es fehlt – das scheint mir entscheidend – die auf Jahre hinaus sich erstreckende zähe Konstanz der Bemühungen. Die KVP bietet Gewähr, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht eine Frage der Tagesform unserer Nation ist, sondern eine Verpflichtung für die Zukunft. Deshalb ist es kurzfristig, ihre Bedeutung herunterzuspielen.

Die Vorlage enthält nun eine Reihe von Förderungsmassnahmen des öffentlichen Verkehrs. Eine wesentliche – und hier stehe ich im Widerspruch zu anderen, die ebenfalls den öffentlichen Verkehr fördern wollen – Voraussetzung ist die Festlegung der Hauptverantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen, das, was man als Verkehrshierarchie bezeichnet. Was hat der Bund in Hauptverantwortung zu übernehmen, was die Kantone? Jeder weiss, dass nichts die Initiative so sehr fördert wie klar umschriebene Verantwortlichkeiten und nichts so träge und inaktiv macht wie unklare Verantwortlichkeiten.

Das Modell, das hier nun vorliegt, zeigt auf, was der Bund zu tun hat: Er trägt die Hauptverantwortung auf der nationalen Ebene, und die Kantone ihrerseits sind hauptverantwortlich für die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs. Gerade diese gestufte Verantwortlichkeit ist die Voraussetzung, dass auch die Kantone ein Mehreres tun, und sie müssen es tun, wenn der öffentliche Verkehr gesamthaft gefördert werden soll. Klar gestufte Verantwortlichkeiten verhindern die Partnerschaft zwischen Bund und Kantonen nicht, im Gegenteil.

Ich darf zum Schluss auf meinen Antrag zu Artikel 36ter Absatz 3 hinweisen. Er geht dahin, das Prinzip klarzustellen, dass die Kantone hauptverantwortlich für die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs sind; er mildert jedoch die etwas härtere Formulierung der Minderheit Colognberg, wonach die Kantone dafür zu sorgen hätten.

Bühler-Tschappina: Ziel der KVP ist es, vom bisherigen sektoriellen Denken und Handeln wegzukommen und die einzelnen Verkehrsfragen stets in eine gesamtheitliche Betrachtung einzubeziehen, und zwar nicht nur in eine gesamtheitliche Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten – zum Beispiel öffentlicher Verkehr/privater Verkehr oder Schiene/Strasse usw. –, sondern in eine gesamtheitliche Betrachtung weit über den Verkehrsbereich hinaus. In eine koordinierte Verkehrspolitik müssen nämlich auch wirtschaftliche, raumplanerische, ökologische, regionale und viele andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden.

Ein zentraler Punkt dieser Vorlage ist zweifellos die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Hier sieht die Fassung des Ständerates vor, dass der Bund beim Schienenverkehr, wie heute schon beim Strassenverkehr, die Netze von nationaler Bedeutung zur Verfügung stellt und

finanziert. Der Betrieb ist dann Sache der Unternehmung. Der regionale Verkehr, und zwar Infrastruktur und Betrieb, soll aber Sache der Kantone sein, wobei sich der Bund dort gemäss Fassung des Ständerates weiterhin auch finanziell beteiligt.

An die Gegner dieser klaren Aufgabenteilung möchte ich die Frage richten: Wo wäre eine Zuweisung der Kompetenzen an die Kantone sinnvoller als im regionalen Verkehrsbereich? Und hier richtet sich die neue Verkehrspolitik richtigerweise nicht nach den zurzeit herrschenden Eigentumsverhältnissen der Verkehrsträger, sondern nach dem Prinzip der Verkehrsbedürfnisse, und gerade diese Bedürfnisse könnten doch von den Kantonen weit besser und praxisnaher beurteilt werden als vom Bund. Ich sehe deshalb nicht ein, warum der VST und verschiedene Privatbahn-Kantone und -Organisationen sich gegen diese Aufgabenteilung zur Wehr setzen, um so mehr als in finanzieller Hinsicht vom Ständerat ganz klare Leitplanken in Absatz 3 und 3bis von Artikel 36ter gesetzt wurden, wonach eben dort, wo Ungleichheiten bzw. Ungerechtigkeiten entstehen könnten, der Lastenausgleich zum Tragen kommt.

Mir scheint, dass wir, wenn wir eine Koordinierung des Verkehrs wirklich wollen, das Konzept des Bundesrates und des Ständerates nicht durchbrechen dürfen, sonst würde man ehrlicherweise besser zugeben, dass man am heutigen Zustand nichts ändern will, und gegen Eintreten stimmen. Der Antrag Lüchinger weist meines Erachtens den Hauptmangel nicht allein in der Detaillierung auf, die nicht auf die Verfassungsstufe, sondern auf die Gesetzesstufe gehört, sondern im Festhalten am sektoriellen Denken. Ich kann deshalb diesem Konzept nicht zustimmen.

Mir scheint das Konzept von Bundesrat und Ständerat zweckmässig und ausgewogen zu sein. Darum werde ich für Eintreten stimmen.

M. Clivaz: Dans une société aussi développée que la nôtre, les transports jouent un rôle essentiel sur lequel il n'est certainement pas nécessaire d'insister à cette tribune. D'autres orateurs l'ont d'ailleurs déjà fait. Il importe en revanche de se poser des questions quant aux moyens de les organiser, le plus rationnellement possible bien sûr, en tenant compte de trois objectifs qui me paraissent prioritaires: répondre aux besoins réels de la population et de l'économie, protéger l'environnement et améliorer la qualité de la vie, ménager les ressources disponibles.

Or, au cours des dernières décennies, nous avons été aveuglés par l'extension extraordinaire du trafic automobile qui devait, aux yeux de beaucoup de monde, permettre de résoudre une fois pour toutes les problèmes de transport. En fait on a investi sans retenue dans la route, M. Bircher l'a déjà relevé tout à l'heure, c'est-à-dire cinq fois plus que dans le trafic public. Lorsqu'on a pris conscience de tous les aspects négatifs du développement sans limite du trafic individuel, il était déjà bien tard.

La mise sur pied en 1972 de la commission CGST a permis d'élaborer une conception globale. On lui a finalement donné le titre de politique coordonnée des transports. Le projet répond-il à cette définition? Il le fait en partie seulement à mon sens, car la route continue de jouir d'un traitement de faveur même s'il est un peu moins apparent. Or si l'on veut maintenir, en principe, le libre choix du moyen de transport, il faut égaliser les conditions de concurrence entre le rail et la route.

Le réseau ferroviaire, on le sait, date du dernier tiers du siècle dernier et il accuse de ce fait un retard considérable par rapport au réseau routier. Il faudra combler ce retard faute de quoi tout restera du domaine théorique. La recommandation No 18 de la commission CGST précise du reste les mesures à prendre pour égaliser les conditions de concurrence et permettre d'appliquer une véritable politique coordonnée correspondant au caractère spécifique de chaque moyen de transport. Il importera de tenir compte des coûts et bénéfices externes de chaque moyen de transport, de la nécessité d'harmoniser les dispositions légales relatives aux conditions de travail et de salaire, de respecter les

prestations concernant le temps de travail, de déroger dans certains cas en matière de trafic marchandises à longue distance au principe de la liberté du commerce et de l'industrie. C'est un des éléments forts de ce projet. Sans cela il est vain de parler de politique coordonnée.

Cette politique perdra aussi son sens si le financement des transports publics n'est pas assuré, comme le prévoyait la commission CGST, au moyen d'un fonds commun. Car si l'on ne met pas le rail et la route sur un pied d'égalité à cet égard également, on ne changera pas grand-chose. Le président de la commission vient de nous dire que l'heure de vérité a sonné pour les transports dans ce pays. Je partage son avis. Mais comme l'a dit M. Lüchinger, le financement manque pour les transports publics. Cela est vrai et l'objectif de cette politique coordonnée doit être sur ce point aussi de permettre aux transports publics de rattraper leur retard. Je crois que le peuple attend du Parlement des mesures courageuses qui doivent aller au-delà de ce qui existe actuellement.

Je voterai donc avec conviction l'entrée en matière, mais des modifications devront encore être apportées au projet dans le sens des propositions de minorité ou de majorité concernant les compétences des cantons et de la Confédération ainsi que le financement. Je reviendrai sur ces points lors de la discussion de détail.

M. Cotti a évoqué tout à l'heure les oppositions qui se manifestent aujourd'hui contre le projet que nous discutons maintenant. Je voudrais simplement rappeler à ce sujet que les quarante thèses de la CGST ont été approuvées à l'unanimité des 62 membres de la commission. Il est donc assez curieux de constater qu'au moins un certain nombre de ses membres semblent être revenus sur leur position.

Oester: Die EVP-Vertreter unserer Fraktion sind mit den LdU-Kollegen der Ueberzeugung, dass die vorgeschlagene Verfassungsgrundlage für die Verkehrspolitik der Zukunft unabdingbar ist. In der Tat lässt sich keine sinnvolle, Umwelt und Ressourcen schonende Verkehrspolitik denken, die nicht von einer Gesamtbetrachtung ausgeht. Im Gegensatz zu denen, die subventionsmässig vom heutigen Kompetenzwirrwarr profitieren, wollen wir eine koordinierte Verkehrspolitik, die möglichst viele Postulate der GVK in die Tat umsetzt. Wir werden deshalb allen realistischen Anträgen zustimmen, welche mithelfen, die von der GVK entwickelten Leitgedanken für eine moderne Verkehrspolitik zu verwirklichen. Auf diesem Wege lässt sich auch unser erklärtes Ziel am besten erreichen, nämlich eine faire Wettbewerbssituation, die der Schiene gleich lange Spiesse gibt wie der Strasse (bzw. dem öffentlichen wie dem privaten Verkehr). Nur auf diesem Wege lässt sich eine Verkehrskonzeption, die jedem Verkehrsträger seinen wesensgerechten Platz einräumt, in die Tat umsetzen.

Eine möglichst klare Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist uns ein wichtiges Anliegen. Dort jedoch, wo der Rückzug des Bundes aus gewissen Aufgaben und Verantwortungen bewirkt, dass die Anliegen der Randgebiete und schwacher Regionen vernachlässigt werden, räumen wir dem Postulat einer möglichst gleichmässigen Grundversorgung im ganzen Land Priorität ein. Im übrigen treten wir für eine KVP-Regelung auf Verfassungsstufe ein, die Augenmass behält und referendumsfest ist. Wir sind uns bewusst, dass es nicht nur um hehre Grundsätze, sondern auch um viel Geld geht, um die Frage, wo man es hernimmt und wie man es am sinnvollsten verwendet. Dabei gehen wir von der Tatsache aus, dass sich aufgrund der bestehenden rechtlichen Strukturen und der äusserst komplizierten Verteilungsschlüssel sehr heterogene, verkehrspolitisch ungerechtfertigte Angebotsstrukturen herausgebildet haben. Denken Sie an SBB-Gemeinden und an solche, die hohe Privatbahnbeziehungsweise Buslinien-Lasten zu tragen haben und meistens erst noch schlechter bedient sind. Eine richtig konzipierte KVP muss solche Ungerechtigkeiten, die lediglich auf die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Region bzw. auf unterschiedliche Unternehmungsstrukturen zurückzuführen sind, korrigieren. Es muss die Gesamtheit der öffent-

lichen Verkehrsmittel optimiert werden, unabhängig vom rechtlichen Träger. Dann wird aus der «Bahn 2000» der OeV 2000, und das muss Ziel unseres Bemühens sein. Wird die Angebotsplanung als Einheit aufgefasst, lassen sich erst noch beträchtliche Geldmittel sparen. In der heutigen Situation sind primär die Investitionen zu fördern. Gute Beispiele sind die Zürcher S-Bahn, die Vereina-Linie und die SBB-Neubaustrecken im Hinblick auf die «Bahn 2000». Ähnliche Ueberlegungen gelten für den Güterverkehr, wobei hier ein noch stärkeres Gewicht auf marktwirtschaftliche Grundsätze zu legen ist.

Ausgehend von diesen grundsätzlichen Ueberlegungen, stimmen wir der Zweckbindung von fünf Prozent der Fiskaleinnahmen zu, dies nicht zuletzt aufgrund der ausgezeichneten Erfahrungen, die wir im Kanton Zürich mit dem regelmässig zu speisenden Investitionsfonds für den öffentlichen Verkehr gemacht haben. Aus zwingenden umweltpolitischen Gründen halten wir auch Massnahmen zur Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr für gerechtfertigt, ja für geboten.

Was den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr betrifft, halten wir dessen zielstrebigsten Ausbau – die täglichen stinkenden Autokolonnen vor Augen bzw. vor der Nase – für ein absolut vordringliches Anliegen. Der Notwendigkeit mehr als dem eigenen Trieb gehorchend, werden wir uns für deren Mitfinanzierung durch den Bund einsetzen.

Schmidhalter: Der neue Verfassungsentwurf ist nach meiner Beurteilung kurz und dunkel. Der Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik, wie sie uns heute unterbreitet wird, fehlt es an der nötigen Klarheit. Daran haben auch die Beratungen des Ständerates und unserer Kommission nicht viel geändert. Ich habe in der Kommission versucht, durch einen geeigneten Gegenvorschlag diese Unklarheiten nach Möglichkeit zu beseitigen. Die Kommission hat ihn kurz begutachtet und ihm dann ein schickliches Begräbnis zuteil werden lassen. Vorgesehen hatte ich einen allgemeinen Artikel über die Ziele der GVK, zwei Artikel über den Strassenverkehr und zwei über den Bahnverkehr. Im jeweils ersten Artikel wollte ich die Netzhierarchie, die Trennung privater und öffentlicher Verkehr und die Aufgabenteilung in jedem dieser Verkehrsträger definieren und im jeweils zweiten Artikel die Finanzierung ordnen. Ich gebe zu, dass dies ein schwieriges Problem ist. Der öffentliche Verkehr ist ja nicht allein Bahnverkehr, sondern auch zum grossen Teil Strassenverkehr. Eine bessere Lösung aber als die, die uns heute vorliegt, wäre sicher angezeigt gewesen. Der Vorschlag Lüchinger geht in diese Richtung und ist besser als der Antrag der Kommission.

Die Finanzierung: Unklar ist auch die vorgelegte Finanzierung. Nach einer Aufrechnung des Bundesrates müssten die Kantone aufgrund der neuen KVP 620 Millionen Franken Mehrbelastung tragen.

Der Bundesrat behauptet hingegen, die Rechnung sei kostenneutral, da über den besonderen Lastenausgleich für den öffentlichen Verkehr und aus bereits geleisteten zusätzlichen Treibstoffmitteln diese Mehrbelastung wettgemacht werde. Aus diesen Darlegungen muss man aber zum mindesten schliessen, dass die vom Parlament abgelehnte Kompensation bei den Treibstoffzöllen für den Regionalverkehr doch wieder in Rechnung gesetzt wird. Vor allem wird behauptet, dass die Kantone weniger Strassenaufgaben haben, vom Bund über die Treibstoffzölle mehr Geld erhalten werden und damit diese Gelder frei werden für die Beteiligung am öffentlichen Verkehr, sprich regionalen Bahnverkehr. Diese Ueberlegungen mögen für manche Mittellandkantone stimmen, aber für die Rand- und Gebirgskantone nicht. Diese haben die Strassenprobleme noch nicht gelöst. Nicht überall führen Bahnen hin, und vor allem können wir dort mit Sicherheit keine neuen Bahnen bauen. Auch der öffentliche Verkehr bleibt auf der Strasse. Mit der Verfassungsnorm von 1983, welche auch GVK-konform ist, und dem Treibstoffzollgesetz können die Gebirgs- und Randkantone in den nächsten zehn Jahren ihren Rückstand aufholen. Ich sehe deshalb nicht ein, warum sie ein neues

und undurchsichtiges System gegen ein klares und für sie interessantes eintauschen sollen.

3. «Zehnerpaket» für Bahnen durchziehen ohne neuen Bundesverfassungsartikel: Herr Bundesrat Schlumpf hat uns in der Kommission ein sogenanntes «Zehnerpaket» für den öffentlichen Verkehr vorgestellt. Es sind dies Massnahmen, die bereits erledigt oder in Arbeit sind, aber es sind auch Massnahmen, die in Diskussion stehen, wie der Leistungsauftrag der SBB, der Leistungsauftrag der KTU oder vor allem die Botschaft und Antrag «Bahn 2000». Alle diese wichtigen Vorlagen sind GVK- oder KVP-konform, es ist aber bewiesen, dass alle diese Massnahmen und Vorlagen nicht unbedingt eine neue Verfassungsgrundlage benötigen, und schon gar nicht diese.

Müller-Meilen: Gesamtordnungen waren zwar selten populär, aber sie waren doch meistens nützlich. Sie gaben eine Zielrichtung an, zumindest einen Rahmen, in den konkrete Vorlagen gesetzt werden konnten, in den sogar gesetzgebende Mosaiksteine versorgt werden konnten. Gefährdet waren sie immer dann, wenn sie im Multipack zur Volksabstimmung kamen, denn grosse Vorlagen mit zahlreichen Bestimmungen bieten auch zahlreiche Angriffsflächen, und viele Hunde sind bekanntlich des Hasen Tod. Diese Gefahr besteht wohl nicht zuletzt auch für die Vorlage über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik, die auf mehreren Kampffeldern erstrittene Lösungen ändern will und dabei zahlreiche heisse politische Eisen anfassen muss. Die Ziele dieser Gesamtverkehrskonzeption und ihrer verfassungsmässigen Realisierung sind ja meist unbestritten. Gesamtschau, Koordination, Eigenwirtschaftlichkeit, grössere unternehmerische Freiheit, Abbau von Wettbewerbsverzerrungen: Wer wollte gegen so etwas sein, solange es abstrakt bleibt, solange nicht die Mittel bestimmt werden müssen, mit denen das verwirklicht werden soll?

Die vorgeschlagenen Wege und Mittel, auch jene zur Verwirklichung der koordinierten Verkehrspolitik, müssen wohl auf ihre Sachgerechtigkeit und in unserer Demokratie auch auf ihre politische Tragfähigkeit hin untersucht werden. Eine Gesamtordnung sollte auch in der Systematik ein in sich geordnetes Ganzes ohne Widersprüche sein. Von daher scheint mir der Minderheitsantrag Lüchinger trotz seiner Länge erhebliche Vorteile aufzuweisen. Ich werde für diesen Antrag stimmen.

In der Sache gehen die Meinungen in einigen zentralen Punkten auseinander. Die Vorlage wird meines Erachtens nur dann eine Chance in der Volksabstimmung haben, wenn es zu vernünftigen, tragfähigen Kompromissen kommt, sonst muss sie wohl zum vornherein als gescheitert betrachtet werden. Es gibt drei grosse Stolpersteine, von denen jeder allein genügen würde, um die Vorlage zu Fall zu bringen. Der erste ist die sogenannte Netzhierarchie im öffentlichen Verkehr, die dem Bund erlauben würde, sich aus der Mitverantwortung für den öffentlichen Regionalverkehr herauszustehlen. Das Defizit des öffentlichen Regionalverkehrs der SBB wurde – ich glaube, man muss das einmal in dieser Grössenordnung sehen – im Budget 1986 mit 705 Millionen Franken ausgewiesen (plus Defizit des Postreiseverkehrs von 100 Millionen Franken, das die PTT bezahlen). Das ergibt zusammen rund 800 Millionen Franken, eine Grössenordnung, die wohl begreiflich macht, dass die Kantone nicht auch noch die Arme ausstrecken, um dieses Defizit zu übernehmen.

Der Ständerat hat die Netzhierarchie der Gesamtverkehrskommission etwas korrigiert, indem der Bund den öffentlichen Regionalverkehr «fördern» soll. Aber im Stab für Gesamtverkehrsfragen bestehen Zweifel, ob damit beispielsweise die Uebertragung der Infrastrukturkosten für den Regionalverkehr an den Bund, wie dies der Leistungsauftrag 1987 SBB vorsieht, verfassungsmässig abgedeckt ist. Deshalb sollte hier Klarheit geschaffen und die Mitverantwortung des Bundes in der Verfassung deutlich festgelegt werden.

Eine gewisse Verschiebung der Kompetenzen und Verantwortungen der Lasten ist nach dem Vorschlag der Mehrheit

in der Ausführungsgesetzgebung durchaus möglich. Wir sollten aber den Vorschlag der Mehrheit hier annehmen. Denn der regionale Verkehr ist kein kantonaler Verkehr; er geht über die Kantons Grenzen hinaus. Es wäre auch sachlich kontraproduktiv, hier gewissermassen den Regionalverkehr zu kantonalisieren. Wenn der Antrag Lüchinger angenommen würde, so müsste er in diesem wesentlichen Punkte korrigiert werden.

Die zweite Fallgrube wäre meines Erachtens der Versuch, zu einer offenen Verfassung im Bereich der Verkehrsabgaben überzugehen und den Beschluss über die Verkehrsabgaben von der Verfassungs- auf die Gesetzesstufe zu delegieren. Es widerspricht dies der sonstigen Gepflogenheit, neue Steuern und Abgaben in der Verfassung zu verankern. Auf einem Gebiet, in dem in einzelnen Fragen die Meinungen zwischen deutscher und welscher Schweiz schon so stark auseinandergehen wie im Verkehrsbereich, sollte das Ständemehr meines Erachtens nicht abgeschafft werden.

Der dritte Punkt ist der mit Mühe zustande gekommene Kompromiss in der Verwendung von Treibstoffgeldern in der Volksabstimmung von 1983, der eine erhebliche Erweiterung in Richtung auf Umweltschutz und auch auf Verkehrstrennung brachte. Er sollte respektiert werden auch im Sinne des Prinzips der Eigenwirtschaftlichkeit. Allein über diesen Punkt könnte sich sonst erneut eine grundsätzliche Auseinandersetzung ergeben, die der Vorlage zum Verhängnis werden würde.

Ich glaube, diese drei wichtigen Stolpersteine sollten in der Detailberatung weggeräumt werden. Wir werden auch Sorge tragen müssen, dass nicht noch neue in die Vorlage hineinplaziert werden, die ihr, da sie ohnehin nicht auf einer absolut breiten politischen Basis steht, zum Verhängnis werden könnten. Ich halte eine Gesamtordnung für nützlich, aber sie hat nur dann einen Sinn, wenn sie in bezug auf die politische Tragfähigkeit die nötige Breite aufweist.

Kühne: Es zeichnet sich ab, dass Einigkeit darüber besteht, dass eine weitere unkontrollierte und unkoordinierte Verkehrsentwicklung zunehmend nachteilige Folgen zeitigt. Einige Stichworte – die Belastung der Umwelt, die Beanspruchung von Kulturland, der unrationelle Einsatz von Finanzen – genügen, um das aufzuzeigen. Seit 1972 haben sich diese Probleme stark akzentuiert. Einerseits hat der Strassenbau grosse Fortschritte gemacht, und mit der bevorstehenden Schliessung der Lücken in unserem Hochleistungsstrassennetz wird die Leistungsfähigkeit voll zum Tragen kommen. Dem steht ein Schienennetz gegenüber, das in seinen Hauptzügen keinen Ausbau erfahren hat, und der Bahnverkehr bekundet Mühe, im Konkurrenzkampf zu bestehen. Das sektorielle Vorgehen erweist sich immer klarer als Mangel. Dass nicht gleichzeitig mit dem Baubeschluss unseres Nationalstrassennetzes die Modernisierung der Schienen angegangen wurde, ist vermutlich das teuerste Versäumnis eidgenössischer Politik der letzten 30 Jahre. Die Suche nach schnelleren Strecken für «Bahn 2000» gibt einen Eindruck davon. Gleichzeitig wäre das viel einfacher und billiger gewesen.

Die bisherige Entwicklung dieser Vorlage zeigt, wie schwierig es ist, ein so umfassendes Gebiet in Verfassungsartikel zu kleiden und damit erst noch eine Mehrheit zu finden. Möglicherweise beansprucht das weitere Zeit. Wir dürfen daher mit konkreten Vorlagen für die Modernisierung der Bahnen nicht weiter zuwarten. Auch deren Realisierung braucht wieder viel Zeit. Ich bin daher froh, dass der Bundesrat gleicher Meinung ist und entsprechende Vorlagen ins Parlament bringt. Ich denke vor allem an das Konzept «Bahn 2000». Es ist nun an uns, zu handeln und zu entscheiden und uns nicht hinter den noch nicht vorhandenen KVP-Artikeln zu verstecken.

Nun noch zu einem Detail. Wie schon oft in diesem Rate sind wir bei der Beratung eines Verfassungsartikels daran, wieder Versprechungen zu machen und Verpflichtungen einzugehen, die nachher mangels Geld nicht eingelöst und eingehalten werden können. Ich denke dabei an den Mehrheitsantrag bei Artikel 36ter Absatz 2 und Absatz 3 bei der Auftei-

lung zwischen Bund und Kantonen. Die Verwischung der Verantwortung, wie sie der Mehrheitsantrag will, führt zu einem schlechten Wirkungsgrad und die eingesetzten Mittel werden unbesehen der Finanzkraft der Begünstigten verteilt. Ich bin der Meinung, dass sich der Bund auf die Förderung des Regionalverkehrs und auf den Finanzausgleich übermässiger Kantonslasten beschränken soll. Im übrigen sollen sich aber primär die Kantone um den regionalen Verkehr kümmern und der Bund um das nationale Netz. Damit ist auch den regionalen Linien am besten gedient. Gute regionale Linien ohne ein attraktives nationales Netz sind für den Bahnkunden absolut uninteressant. Eine Verzettlung der beschränkten Bundesmittel führt zum berühmten Giesskannenprinzip, das mangels Resultat zu nichts führt. Gefragt sind jetzt Schwerpunkte. In diesem Sinne beantrage ich Eintreten.

M. Salvioni: Les articles qui seront issus de notre débat ne représenteront sûrement pas un modèle de rédaction. Il faut admettre qu'il était difficile de prendre en considération tous les intérêts en jeu et que le texte qui nous était soumis par le Conseil fédéral était meilleur du point de vue rédactionnel. La situation actuelle est un peu la conséquence du conflit de compétences entre le Parlement et le gouvernement. Le premier a l'impression – c'est souvent démontré par les faits – que le second puise sans compter dans ce fonds pour des raisons budgétaires et que, par conséquent, les cantons auront des difficultés à résoudre leurs problèmes. Le Conseil fédéral avait soutenu que la solution proposée était neutre du point de vue des coûts. Mais les calculs effectués ont démontré que tel n'était pas du tout le cas et que les cantons auraient dû supporter une charge financière de 620 millions, ce qui aurait été assez lourd.

Les problèmes soulevés sont très difficiles à résoudre. Tout le monde reconnaît la compétence de la Confédération pour coordonner les transports en général. C'est une donnée de fait. Toutefois, les avis sont partagés lorsque l'on commence à entrer dans les détails. A propos de la séparation du trafic public et privé, M. Lüchinger a fait une distinction entre les transports routiers et les transports publics. Cependant, il faut bien dire que dans les premiers il y a une part des seconds et vice versa. La distinction devrait peut-être être faite entre les transports collectifs et individuels, ce qui susciterait d'ailleurs d'autres difficultés. Cette remarque a pour but de démontrer que la frontière entre les deux types de transports, et par conséquent d'investissements, est floue et difficile à déterminer.

La deuxième dichotomie qui soulève beaucoup de problèmes concerne la distinction entre les transports d'importance nationale et ceux d'importance cantonale. Jusqu'à présent, nous appliquons la solution déterminée par l'article 36ter de la constitution qui, à mon avis, a donné satisfaction dans la pratique. En définitive, pour être sûr que les cantons n'auront pas à supporter des conséquences financières excessives, nous devrions reprendre cette formulation. C'est ce qu'ont fait MM. Lüchinger et Schmidhalter. Le premier dans une proposition de minorité et le second comme alternative à la proposition de la majorité. D'ailleurs, je vais accepter la proposition de minorité Lüchinger. Avec la reprise de l'article 36ter de la constitution, les cantons auront la garantie que leurs ressources ne seront pas mises à rude épreuve.

Je pense que tout le monde en Suisse a compris la nécessité de financer les transports collectifs – ou publics si vous voulez – notamment le chemin de fer. Personnellement, je suis même d'accord que l'on utilise une partie des droits de douane sur les carburants pour financer les investissements les concernant, mais on aimerait voir de la part du Conseil fédéral des projets en mesure de rendre les CFF réellement compétitifs, sur les plans national et international. Je pense surtout au renforcement de la ligne Brigue–Genève, pour accueillir le TGV Paris–Milan et à la transversale alpine. Cela va plus ou moins dans le sens des motions qui ont été adoptées par ce Parlement, notamment la mienne et celle de M. Lauber adoptée hier par le Conseil des Etats.

Je demande au Conseil fédéral d'être plus clair et plus déterminé à propos des projets qui doivent être entrepris pour donner aux chemins de fer la possibilité de concurrencer réellement les transports routiers privés. Si nous n'atteignons pas ce but, nous ne parviendrons jamais à résoudre nos problèmes en tenant compte des intérêts écologiques, de l'équilibre de la nature, etc.

Seiler: Gestatten Sie mir eine kurze Vorbemerkung an unseren Kommissionspräsidenten. Er hat eingangs gesagt, der Lobbyismus in diesem Geschäft sei an Grenzen gestossen, und er hat dabei auf die konzessionierten Transportunternehmungen hingewiesen. Ich meine, es wäre richtig, den Lobbyismus der Strassenverkehrsverbände auf die gleiche Stufe zu stellen. Wir sind daran, die GVK in der Bundesverfassung zu verankern, d. h. politisch zu verwirklichen. Man tut sich damit ausserordentlich schwer. Das zeigt nicht nur der Zeitaufwand, das zeigen auch die neuen Anträge, die wir aus dem Kreise der Kommissionsmitglieder auf dem Pult haben. Man hat auch ausserordentlich Mühe mit der Verfassungssprache.

Die bisherigen Arbeiten zeigen, wie schwer es ist, ein von Experten und Fachleuten erarbeitetes Konzept politisch umzusetzen. Ein ehemaliger Direktor des Amtes für Verkehr hat einmal gesagt, die GVK sei kein Kompromiss, sondern eine Rossskur. Ich meine, unsere reaktive Verkehrspolitik hat eine solche Kur absolut nötig. Dies umso mehr, als sich seit 1972 doch einiges in bezug auf die Belastung unserer Umwelt geändert hat. Die Grenzen werden sichtbar, und wir haben die Grenzen bereits überschritten. Diese Fakten müssen auch Auswirkungen auf unsere Verkehrspolitik haben. Und da habe ich einige Bedenken. Aber der Herr Bundesrat kann mir diese Bedenken nehmen.

Wir verwirklichen die GVK. Diese GVK geht aber von einer optimalen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse aus. Das bedeutet mit anderen Worten für mich Weiterführung der reaktiven Verkehrspolitik; man versucht, den Verkehr, so wie er anfällt, durch staatliche Leistungen – in den letzten Jahren vor allem durch Strassenbau – zu bewältigen. Eine solche Verkehrspolitik können wir uns nicht mehr leisten.

Herr Bundesrat, ich glaube oder ich hoffe, dass Sie mit mir die Auffassung teilen, dass heute erste Priorität nicht die Bedürfnisbefriedigung hat, sondern unsere Umwelt, unsere Lebensgrundlagen. In der Botschaft gibt es durchaus Ansätze dazu. Man schreibt, das oberste Ziel der Verkehrspolitik «muss die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität» sein. Dann steht vorne in der Übersicht, es sollen «echte Mobilitätsbedürfnisse» befriedigt werden. Was heisst das, und wie wirkt sich dieses Ziel an und für sich dann später in der Gesetzgebung aus, diese Befriedigung von echten Mobilitätsbedürfnissen?

Im übrigen bedaure ich, dass man nun diese Netzhierarchie als Herzstück emporstilisiert. Die koordinierte Verkehrspolitik steht und fällt nicht mit dieser Hierarchisierung, aber sie ist ein Stolperstein, wie das Kollege Müller dargestellt hat. Die wesentlichen Elemente in dieser Verkehrspolitik sind doch enthalten, nämlich ein Instrument für eine Ordnung des Verkehrs – Stichwort Güterfernverkehr –, in bezug auf die Verkehrsabgaben und schlussendlich auch in bezug auf die Finanzierung. Hier hat die Kommission durchaus gute Arbeit geleistet. Warum gehen wir, wenn wir schon den Kompromiss einer getrennten Finanzierung eingegangen sind, nicht auch den Kompromiss ein bei dieser Hierarchisierung und verzichten darauf?

Wir sind am Ende einer Gratwanderung, und wir können immer noch abstürzen. Was wir brauchen, sind tragfähige Beschlüsse, eine tragfähige Vorlage unter Verzicht auf diese Hierarchisierung. Zusammen mit der getrennten Finanzierung scheint mir dieser Kompromiss auch dieser Spatz zu sein, wie das der Kommissionspräsident gesagt hat. Der Spatz wäre sogar noch flugfähig.

M. Longet: Le groupe socialiste considère que les deux articles constitutionnels qui nous sont soumis sont bons. Ils

le resteront à trois conditions. Première condition: que nous refusions la tentation de la proposition de M. Lüchinger. Deuxième condition: que nous suivions la majorité de la commission concernant les transports publics régionaux (proposition Etique-Ruch) et troisième condition: que nous suivions les différentes minorités sur une meilleure coopération financière entre les modes de transports.

Premier point: la proposition de M. Lüchinger. Quand on la regarde de plus près, au-delà de l'aspect formel qui peut paraître séduisant car plus précis, plus détaillé, on constate que le véritable enjeu est le maintien ou non de l'article 36ter; si l'on vote la proposition de M. Lüchinger, on ne se prononce pas en réalité pour ou contre un texte plus ou moins précis, pour ou contre une version détaillée ou une version succincte d'un article constitutionnel, on se prononce en réalité pour ou contre le maintien de l'affectation actuelle des taxes sur l'essence. Je voudrais dire ici qu'actuellement tout le monde admet – et je vous renvoie au tout récent rapport que nous avons reçu sur la croissance qualitative – que cette affectation constitue véritablement l'aberration de base de notre système des transports. C'est elle qui fausse tout. C'est elle qui fait que les investissements sont mal dirigés. En séance de commission, M. Lüchinger l'a d'ailleurs admis. Il nous a dit que si l'on était libre, il faudrait bel et bien aller dans cette direction. Mais nous ne sommes pas libres, a-t-il ajouté. Il faut ménager les clubs automobiles. Et là, j'aimerais dire de manière extrêmement claire que, à mon avis, nous surestimons très nettement l'importance de ces clubs. Ce sont aujourd'hui déjà des géants aux pieds d'argile. Le temps travaille contre eux. Demain peut-être, ce seront des fossiles qui ne feront plus peur. Il ne faut pas légiférer sous ce genre de pression. Il faut comprendre les exigences du temps et non pas céder aux lobbies de toutes sortes. En premier lieu, il nous faut donc saisir cette chance de modifier l'affectation unilatérale de la taxe sur l'essence.

Deuxième point: il nous faut suivre la majorité. La proposition Ruch-Etique, qui a trouvé une majorité au sein de la commission, veut inscrire dans la constitution une co-responsabilité des cantons et de la Confédération en ce qui concerne les transports publics régionaux. Après tout ce que la Confédération a fait pour les routes dans les régions, il est indispensable aujourd'hui qu'elle ne se désolidarise pas des transports publics régionaux. Depuis des années, nous constatons une inégalité énorme entre les dépenses pour la route et celles pour le rail: la différence est de cinq contre un. Il est absolument indispensable que la Confédération continue à soutenir les transports publics régionaux, si l'on veut avoir la moindre chance de remonter le courant. La troisième condition pour que ces articles soient bons, opérationnels, utiles, consiste à soutenir les minorités qui veulent donner un tour plus cohérent à une politique d'ensemble des transports. Je pense par exemple à la proposition de M. Herzog qui vise à une prise en compte des coûts et avantages externes ainsi qu'à celles de MM. Nauer, Bircher et autres qui tendent à réaliser un fonds unique, ou du moins à permettre une plus grande perméabilité entre les fonds affectés. Pour que cela soit bien compris, je voudrais rappeler le but de toute l'opération. Si nous sommes ici, ce n'est pas pour couronner d'un texte constitutionnel des discussions d'experts qui ont duré 15 ans, mais c'est parce que l'on s'est rendu compte que la politique des transports arrivait dans une impasse et qu'elle devait maintenant être changée. Cela, nous l'affirmons depuis 15 ans. C'est cette volonté qui était à la base du rapport d'experts et qui, aujourd'hui, doit trouver un débouché concret devant le peuple. Or, le but de tout cela est bel et bien de favoriser maintenant les transports publics.

En conclusion, au-delà des exigences élémentaires, telles qu'équilibrer enfin les conditions de concurrence entre le rail et la route, et rendre les transports publics plus performants, au-delà de la prise de conscience que l'augmentation du réseau routier ne résout aucun problème de transport, il y a aujourd'hui une chance qui s'offre au peuple et aux cantons de sortir d'une impasse. N'affaiblissons pas

cette chance, saisissons-la, ayons le courage de décisions claires. Ces dernières trouveront un écho favorable auprès de la population.

M. Brélaz: Le déséquilibre des investissements de ces dernières années, voire de ces dernières décennies, qui ont été cinq fois supérieurs pour la route que pour les transports publics, a causé un certain nombre de problèmes. Tout d'abord, il a aidé au développement de la motorisation en offrant un réseau de communication favorisant les transports individualisés au détriment de celui concernant les transports publics, au moins en dehors des villes. Cette erreur a des conséquences: premièrement, le bétonnage croissant du territoire avec la construction de nouvelles routes ou des élargissements continus; deuxièmement, la pollution de l'environnement qui concerne surtout la mort des forêts dont tout le monde parle mais contre laquelle, jusqu'à ce jour, on agit encore peu; troisièmement, les villes deviennent de plus en plus invivables, ce qui a pour effet un dépeuplement des centres en faveur de la banlieue et une augmentation du trafic pendulaire ainsi que des nuisances. L'urbanisation excessive du territoire entraîne un effet boule de neige. Voilà les conséquences de la politique pratiquée à ce jour.

Parmi certains clubs automobiles, il y a de nombreuses personnes qui, pour asseoir leur autorité vis-à-vis de leurs membres, pratiquent systématiquement une politique qui tend à faire de chacun d'entre nous un schizophrène, à savoir un personnage qui, pour la moitié de ses activités, passe son temps à détruire les intérêts de l'autre moitié. Par exemple, chaque personne jeune ou âgée, ou encore moyennement âgée, utilise les transports publics. De plus, certains automobilistes sont finalement très contents de pouvoir emprunter l'interville, voire d'autres trains qui pourraient fonctionner un peu mieux ou encore d'autres transports publics. Il s'agit véritablement d'une politique schizophrène lorsqu'on dit au gens: «Faites très attention! On va prélever un franc en faveur des transports publics sur le montant que vous avez dépensé pour l'acquisition de votre essence. Prenez garde à cette catastrophe! On va utiliser un petit peu de votre argent pour vous rendre peut-être service à un autre moment de votre vie.» Les écologistes ne peuvent accepter cette politique qui consiste à faire croire aux gens que l'intérêt de leur main droite est nettement supérieur à celui de leur main gauche ou réciproquement.

L'intérêt réel des automobilistes aujourd'hui, c'est avant tout, car ce sont aussi des citoyens qui respirent, de diminuer la pollution atmosphérique et d'améliorer le trafic urbain de manière à leur permettre de circuler plus aisément. Pour ce faire, il faut de bons transports publics. Dans le cas contraire, on risque d'en arriver à la situation dans laquelle se trouve Los Angeles où 45 pour cent de la surface de l'agglomération est consacré aux parcs et aux routes. Veut-on cela? L'intérêt bien compris des automobilistes est justement d'avoir d'autres possibilités. D'ailleurs, les clubs qui les réunissent et qui décrivent ce projet dans beaucoup de leurs publications tiennent ce genre de réflexion, seulement ils n'ont pas le courage ou la volonté d'aller jusqu'au bout de leur propre logique. Dans certains cas, il est utile pour l'automobiliste de pouvoir se passer de sa voiture, car il peut être malade ou accidenté. A ce moment-là, cette personne aurait tout intérêt à bénéficier d'un bon réseau de transport public. Il est donc aberrant de vouloir systématiquement jouer ce dernier contre le transport individualisé. La cohérence des communications est aussi importante. Cela ne sert à rien d'avoir un très bon réseau national, c'est-à-dire entre les villes uniquement, si ensuite il n'y a pas de terminal. Cela se révèle également vrai à l'intérieur des agglomérations. Si l'automobiliste qui se rend de Zurich à Genève met environ deux heures et demie au lieu de trois heures, il doit disposer de bonnes communications interurbaines et urbaines pour sauvegarder le gain de temps acquis. Il en va de même en ce qui concerne les villages. Si l'on traverse une grande partie de l'Europe au moyen de l'avion en deux heures, il ne faut pas perdre trop de temps

dans les communications avec de petites localités. Il est donc extrêmement important de développer une cohérence maximale des transports. Cela est valable également pour les horaires. En fin de soirée, les transports publics sont souvent insuffisants. Les activités sociales entraînent de plus en plus souvent des rentrées tardives. Or, le manque de possibilités des transports publics incite le citoyen à prendre l'habitude de se servir de son propre véhicule. Comme chacun le sait, l'habitude devient vite une ornière. En fait, en ne développant pas suffisamment les transports locaux et régionaux, on obtient une situation comparable à celle d'un corps humain ayant les artères en parfait état, mais dont les veines ou veinules seraient bouchées ou inexistantes. Comment, dans ces conditions, peut-on desservir de manière satisfaisante le domicile de l'utilisateur?

Dans le domaine routier, ce problème est inexistant. Par contre, au niveau des transports publics, il est très présent. C'est cela qui a tendance à faire toute la différence. Pour combler ce fossé, nous devons renforcer la coordination et améliorer sérieusement les transports publics même en prélevant peut-être un tout petit peu d'argent issu de la taxe sur l'essence. De toute façon, étant donné le taux de motorisation de notre pays, les utilisateurs ou payeurs sont généralement les mêmes.

Voici encore quelques propositions de détail. Nous devons également soutenir le droit de référendum pour les tronçons de routes nationales. Si le peuple suisse a aussi le droit de pratiquer la démocratie dans un très grand nombre de sujets dont l'importance est quasiment nulle, il est très grave qu'il ne l'ait pas pour les objets qu'il estime importants et de son ressort.

Pour terminer, à notre avis, ce projet présente un avantage majeur, sauf si nous entrons dans le cadre de la proposition de M. Lüscher. Il casse le principe de l'affectation automatique de l'argent récolté au bétonnage systématique de toute la Suisse, car il faut bien l'utiliser d'une manière ou d'une autre. Si nous cédon aux pressions ou aux peurs créées par un certain nombre de clubs qui ne représentent plus, dans beaucoup de domaines, que leur sphère dirigeante, ce projet peut devenir inconsistant ou même mauvais. Dans ce cas, on pourrait économiser une votation populaire puisque rien ne changerait par rapport à la situation actuelle. C'est la raison pour laquelle les écologistes sont favorables à l'entrée en matière. Toutefois, si ce projet ne devait être qu'une réplique, avec quelques légères modifications, du texte actuel, nous ne verrions pas du tout l'utilité d'une votation populaire. Notre opinion pourrait alors changer.

Müller-Scharnacht: Die Einführung der Netzhierarchie wird von Bundesratsseite damit begründet, dass dadurch eindeutige und klare finanzielle Zuständigkeiten geschaffen werden sollen. Diese aber nur scheinbar saubere Trennung würde in der Praxis zu Komplikationen führen. Die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben würde künftig bei den nationalen Linien in die Zuständigkeit von Bund und Unternehmung fallen, bei den regionalen Linien in jene der Kantone oder der Unternehmung. Praktisch die Hälfte der Bahnunternehmungen sind aber in mehr als einem Kanton tätig. Zudem wird auf allen Hauptlinien der Fernverkehr wie der Regionalverkehr auf der gleichen Infrastruktur abgewickelt. Und wie sieht es bei der Beschaffung von Rollmaterial aus? Zur Erbringung rein marktwirtschaftlicher Leistungen, zum Beispiel beim Schnellzugsverkehr, wäre die Unternehmung verantwortlich. Für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, wie zum Beispiel Berufs- und Schülerverkehr, hätten Kantone und Unternehmungen die Finanzierung zu übernehmen. Mit Ausnahme der Intercity-Züge wird das Rollmaterial unserer Bahnen aber zur Bewältigung beider Verkehrszweige im ganzen Land eingesetzt. Bei der bestehenden Ordnung übernimmt dagegen der Bund bei der Rollmaterialbeschaffung erhebliche Anteile und sorgt mit seinen Investitionen bei den konzessionierten Transportunternehmungen dafür, dass die Kantone ebenfalls ihren Anteil übernehmen. Kann es deshalb Sinn der koordinierten

Verkehrspolitik sein, dass sich der Bund bei der Finanzierung der Infrastruktur des regionalen Verkehrs und des Rollmaterials vollständig zurückzieht?

Mit der koordinierten Verkehrspolitik wird das Ziel der Förderung des öffentlichen Verkehrs im ganzen Land verfolgt. Dieser umfasst darum nicht nur den Verkehr zwischen den Städten, sondern vor allem auch den Regionalverkehr. Auch beim Vorhaben «Bahn 2000» wird die Bedeutung des Regionalverkehrs als integrierender Bestandteil anerkannt. Der Bund darf deshalb – das ist meine Überzeugung – nicht aus seiner Verantwortung für den öffentlichen Verkehr davonschleichen. Der öffentliche Verkehr macht an der Kantons-grenze nicht halt. 27 von 60 konzessionierten Bahnunternehmungen sind in mehr als einem Kanton tätig. Seit 1957 beteiligen sich Bund und Kantone an der Finanzierung der konzessionierten Transportunternehmungen über das Eisenbahngesetz. Diese Lösung funktioniert und kommt ohne komplizierte Netzaufteilung aus. Beim Leistungsauftrag 1987 an die SBB verzichtet ja der Bundesrat zudem explizit auf die Trennung der Infrastruktur.

Ich bin für Eintreten, stimme aber in Artikel 36ter der Kommissionsmehrheit zu, weil eine Ungleichbehandlung von SBB- und Privatbahnkantonen nicht einer freundeidgenössischen Regelung des Problems entsprechen würde. Die Kantone beteiligen sich schon heute mit 610 Millionen Franken am öffentlichen Verkehr. Für die neuen Aufgaben im öffentlichen Verkehr kämen noch weitere 620 Millionen Franken hinzu. Für den beispielsweise reich mit Privatbahnen gesegneten Kanton Bern, der auch eine öffentliches Agglomerationsverkehrsnetz von nationaler Bedeutung aufweist, ist diese zusätzliche Last nicht akzeptierbar.

Wir alle wünschen uns eine koordinierte Verkehrspolitik, aber diese Einschränkung musste ich hier machen, damit ich der Vorlage zustimmen kann.

Flubacher, Berichterstatter: Aus Zeitgründen verzichte ich darauf, auf die Voten der Fraktionssprecher einzugehen. Es wurden sehr interessante Darlegungen hier vorgetragen von den Herren Bircher, Lüchinger, Cotti Flavio, Nebiker, Biel und auch von Herrn Herczog. Man darf feststellen, dass die Gegensätze doch nicht so gross sind, wie ich ursprünglich befürchtet hatte. Ich habe nach dieser Eintretensdebatte doch wieder etwas Hoffnung, dass wir uns noch zu einer vernünftigen Lösung zusammenraufen werden.

Einige Bemerkungen zu den übrigen Votanten:

Herr Columberg hat die Regionalpolitik angesprochen. Regionalverkehr ist ein Teil dieser Regionalpolitik, da gehe ich mit ihm einig. Nach meiner Meinung hat er aber etwas zuviel Angst, dass sich der Bund aus der Verantwortung wegstehlen könnte, wie das hier heute einige Male gesagt worden ist. Wegstehlen, davonschleichen – er hat es nicht in diesem Sinne gesagt, aber verschiedene Votanten haben sich in dieser Hinsicht geäussert. Es geht nicht darum, dass der Bund sich aus der Verantwortung für den Regionalverkehr wegstehlen will. Der Bund will nach wie vor im regionalen Verkehr auch finanziell engagiert sein. Deswegen stimmen auch die Zahlen nicht, die hier auf den Tisch gelegt wurden. Ich begreife, dass Herr Columberg in der eher exponierten Lage seines Wohnortes ein grosses Interesse daran hat, dass der Regionalverkehr in seiner Kraft erhalten bleiben kann, die er heute hat, oder vielleicht noch verbessert werden kann.

Aus dem Votum von Herrn Etique ist eine grosse Angst zu spüren, eine Angst, die bis zur Ablehnung des Föderalismus im Verkehr geht. Ich bedaure das. Ich glaube nicht, Herr Etique, dass die kleinen und die finanzschwachen Kantone Angst vor dieser Lösung haben müssen. Ich bin überzeugt, dass die finanzschwachen Kantone nicht nur den Weg wissen, wie sie an die Millionen herankommen – das ist ihr gutes Recht –, sondern dass sie auch das Verständnis des Parlamentes und des Bundesrates auf ihrer Seite haben. Herr Etique hat auf die Zürcher S-Bahn hingewiesen. Das stimmt, Herr Etique, das kann ein kleiner Kanton nicht. Er kann nicht einmal im Verhältnis zu seiner Grössenordnung ein solches Werk weitgehend auf eigene Kosten schaffen.

Die Zürcher können halt etwas mehr als wir. Ich bin dankbar dafür, dass sie es tun, auf vielen Gebieten. Zum Teil machen sie es allerdings auch mit unserem Geld. Herr Etique meint, es gebe mehr Bürokratie bei dieser neuen Lösung. Persönlich bin ich überzeugt, dass das Gegenteil der Fall ist. Er möchte etwas weniger KTU und vielleicht etwas mehr Zentralstaat.

Herr Bircher hat bemerkt, ich hätte den Mehrheitsantrag in Artikel 36 halbherzig vertreten. Herr Bircher, es stimmt, ich habe etwas Mühe mit dem Mehrheitsbeschluss. Ich sage das ganz offen, und ich glaube, auch ich darf hier als Nationalrat eine persönliche Meinung haben. Ich habe dem Minderheitsantrag zugestimmt und das etwas durchschimmern lassen, ich habe aber den Minderheitsantrag auf der Fahne nicht unterschrieben, weil ich mir eine gewisse Freiheit herausnehmen muss.

Die Kommissionsmehrheit ist ganz einfach überzeugt, dass es nur geht, wenn die Regionalisierung nicht zu weit getrieben wird, wenn der Bund federführend für den Regionalverkehr verantwortlich ist. Ich bin anderer Meinung, aber man kann in guten Treuen hier beide Standpunkte vertreten. Ich bin der Meinung, dass es nicht gut ist, wenn auch das Geld für die Finanzierung des regionalen Verkehrs fehlt, wenn die Kantone sich herausreden – es geht hier nämlich nicht um Föderalismus oder Zentralismus, sondern nur um nackte Schweizerfranken. Die Angst der Kantone und des VST ist unbegründet. Den Kantonen geht es darum, sich um die finanzielle Mitbeteiligung zu drücken, den Privatbahnen darum, zusätzliche Bundesmittel zu erhalten.

Herr Bircher, Sie haben gesagt, ich hätte die Lobby der KTU angesprochen. Das stimmt; es stimmt auch, dass eine Lobby seitens der Strassenverkehrsverbände feststellbar war. Aber eines ist sicher: Die Strassenverkehrsverbände haben sich in einer noblen Art und Weise zurückgehalten, und zwar bis zum Zeitpunkt, als das sogenannte Herzstück der Vorlage, die Regionalisierung, zu Fall gekommen ist. Ich sage das als einer, der keinem Verkehrsverband mehr angehört. Die Gründe möchte ich hier nicht darlegen. Ich bin kein Freund von Fremdwörtern, aber seit ich nun Präsident dieser Kommission bin, weiss ich, was Lobbyismus ist. Was da alles unternommen worden ist von diesen Privatbahnen! Es ging fast bis zur Abgabe von Nastüchern, mit denen wir uns die Tränen abwischen sollten, die sie vergossen hatten: Weil eine Bahn über drei Kantone hinweggeht, war es rein unmöglich, eine neue Lösung zu finden. Dabei haben wir in der Region Nordwestschweiz diese Lösungen schon lange. Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Land, Solothurn und Bern haben die Probleme mit der Basel-Land-Transport gelöst, sie bezahlen ihre Beiträge und werden auch die erhöhten Beiträge bezahlen, wenn dem Minderheitsantrag zugestimmt würde. Es ist also möglich, vernünftige Lösungen zu finden. Da bin ich persönlich überzeugt.

Erfrischend war das Votum von Herrn Bühler, und ich möchte ihm dafür danken. Er hat gesagt, es seien Leitplanken festgelegt worden, die den Verkehr kanalisieren helfen. Er hat klar gesagt, er hoffe, dass die Probleme wegen des Lastenausgleichs gelöst werden können. Herr Bühler, Sie leben in einem Kanton, der privatbahnmässig sehr gut erschlossen ist und nur ein paar Kilometer SBB im Netz hat. Es hat mich ausserordentlich gefreut, dass Sie an den Föderalismus glauben.

Herr Schmidhalter hat sodann gesagt, seine umfangreichen Vorschläge hätten einer Vorlage weichen müssen, die kurz und dunkel sei. Seine Vorschläge hätten in der Kommission ein schickliches Begräbnis bekommen. Er trägt das mit Würde, so wie ich ihn kenne. Er hat tatsächlich eine grosse Arbeit geleistet. Nur hat er einen Fehler gemacht; er ist etwas spät mit seinen Vorschlägen gekommen, und die Kommission konnte sich nicht mehr vertieft damit befassen. Er wird aber schon noch zum Zuge kommen bei Artikel 37 Absatz 2. Er sagt, die Finanzierung sei unklar. Nach meiner Meinung nicht. Da sind die Leitplanken ja auch aufgestellt, und es ist dann der Gesetzgebung vorbehalten, die entsprechenden Beschlüsse zu fassen.

Herr Müller-Meilen spricht von den drei grossen Stolperstei-

nen. Wenn diese Stolpersteine weggeräumt werden, muss noch einer kommen mit dem vierten und diesen wegräumen, das ist nämlich die ganze KVP; dann sind wir wieder beim alten Zustand.

Herr Müller, eine Bemerkung möchte ich immerhin machen. Als die Neuverteilung der Treibstoffzölle beschlossen wurde, lag diese Vorlage auf dem Tisch. Man kann also nicht sagen, man hätte dann zwei Jahre nachher etwas total Neues gemacht.

Herrn Kühne danke ich für seine klare Stellungnahme für den Lastenausgleich und die Verantwortung der Kantone. Wir brauchen auch hier im Parlament noch Leute, die an den Föderalismus glauben und an die Kraft der Kantone. Dass das sehr oft Leute aus Kantonen sind, die nicht steinreich sind, freut mich um so mehr.

Herr Bernhard Müller hat aus der Sicht des Kantons Bern noch einige Bemerkungen angeführt. Wer bezahlt diese Kostenaufteilung? Der Kanton Bern könne dies nicht akzeptieren; er habe zu viele Privatbahnen. Der Kanton Bern hat nicht nur Nachteile, sondern er hat auch Vorteile; er hat auch Tausende von gutbezahlten Bundesbeamten, die ihm sehr wenig Lasten bringen. Auf der anderen Seite hat er Privatbahnen, die ihn vielleicht etwas strapazieren. Aber diese Privatbahnen haben doch auch Vorteile; es gibt immer Verwaltungsratsmandate, die gerne entgegengenommen werden und offenbar gar nicht so schlecht honoriert sind. Ich will nicht böse werden. Ich glaube, auch der Kanton Bern wäre in der Lage, diese Lasten, die ihm aus dem öffentlichen Verkehr entstehen, mittragen zu helfen.

Ich möchte Sie nochmals bitten, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

M. Cotti Gianfranco, rapporteur: Aucune voix ne s'est fait entendre pour s'opposer à l'entrée en matière. La politique coordonnée des transports est considérée comme nécessaire. On l'a dit, on l'a répété, les transports font partie intégrante de notre vie communautaire. D'un côté, le trafic est un instrument de réalisation démocratique mais, de l'autre, il peut nuire à la santé de l'homme, à l'écologie, à l'économie et à l'énergie; d'où la nécessité d'une évaluation globale des problèmes, compte tenu d'un ordre de priorité. Des opinions ont été exprimées en ce sens: M. Clivaz souhaite que l'on réponde à un besoin réel et MM. Kühne et Seiler que l'on ménage les ressources et que l'on respecte l'environnement.

La politique coordonnée des transports est nécessaire aussi parce qu'elle exclut une façon de penser sectorielle; elle vise à maintenir une concurrence mais, surtout, à promouvoir une coopération coordonnée des différents moyens de transports en fonction des distances et des contraintes géographiques. Ainsi, M. Oester parle d'une «Gesamtbeurteilung», M. Keller des objectifs des transports et d'un engagement constant en respect de ces objectifs. En outre, MM. Biel, Flavio Cotti et Bircher nous font part de quelques considérations qui méritent d'être étudiées.

Ces dernières décennies, on a dépensé beaucoup plus pour les routes que pour le rail. Cependant, il ne faut pas oublier que jusque dans les années cinquante nous avons pris, par rapport aux Etats qui nous entourent, un grand retard dans la construction des routes. Il serait donc faux de faire une comparaison entre les dépenses consacrées aux routes et celles consacrées au rail pendant ces dernières décennies, d'autant plus que les comparaisons sont très difficiles en termes monétaires, vu l'inflation qui s'est produite durant les cinquante dernières années. L'auto est apparue dans le scénario du trafic et des transports avec un retard de 50 à 60 ans par rapport au rail. Je ne veux pas dire par là que le rail et la voiture sont actuellement à égalité. Le rail a maintenant pris du retard et c'est à ce dernier qu'il faut attribuer des fonds, même s'ils proviennent du fruit des redevances perçues sur le trafic routier ou de l'imposition de l'essence. M. Biel l'a dit clairement, il faut faire attention à ne pas brusquer l'opinion publique car on empêcherait la réalisation d'un progrès en voulant tout obtenir avec trop de précipitation.

La politique coordonnée des transports est nécessaire et opportune parce qu'elle est fondée sur les lois de l'économie de marché et de la libre concurrence, ainsi que sur le principe de la causalité qui comprend tous les coûts, y compris ceux que l'on ne peut ni déceler ni évaluer à l'heure actuelle. La Confédération crée les conditions-cadres et apporte des corrections, par exemple le transfert du trafic des marchandises de la route au rail, mais le principe de la libre concurrence est assuré. A nos yeux, il est important de redonner au rail une capacité concurrentielle. A cet égard, la proposition de M. Herczog nous pose des problèmes. Il est difficile, dans le régime qui est le nôtre, de nous fonder uniquement sur l'offre sans tenir compte de la demande. Cela irait à l'encontre d'un régime d'économie de marché et de libre concurrence. Là aussi, M. Biel nous incite à garder un certain équilibre. Il ne faut pas sortir du cadre général et économique dans lequel nous opérons.

En outre, la politique coordonnée des transports propose un ordre financier satisfaisant qui tient compte de l'autonomie de chaque moyen de transport et assure une compensation aux cantons; dans l'attente d'une législation de concrétisation, un acte de confiance à l'égard du Parlement sera cependant nécessaire. Mais, cette confiance devrait être aussi limitée et c'est la raison pour laquelle je voterai pour la position de MM. Ruch et Etique. Je prends par ailleurs connaissance avec plaisir de la prise de position de M. Müller-Meilen qui tient dûment compte des droits des cantons les moins privilégiés.

Enfin, cette politique de coordination des transports est nécessaire parce qu'elle assure le choix du moyen de transport, sauf limitation dictée par l'intérêt général, de type économique, écologique et topographique par exemple.

Enfin, la politique préconise les transports publics sur le plan régional et dans les agglomérations; cette question est un problème de première urgence, qui appelle une réponse fédérale, soit sur l'ordre des interventions, soit sur le choix des priorités.

Certes, les normes constitutionnelles ne suffiront pas à résorber tous les problèmes présentement. Toutefois, il faut faire un pas après l'autre. A l'adresse de M. Salvioni, je dis qu'il faut se doter avant tout de normes constitutionnelles, ensuite de lois et de projets, même si ceux-ci sont déjà en cours d'élaboration et s'inséreront aisément dans le projet constitutionnel dont nous parlons. Il y a, Monsieur Eggly, beaucoup de brouillard. Il y en aura toujours davantage quand il s'agira de passer de la théorie à la pratique. On va au-devant de certaines difficultés qui ne devraient pas nous décourager. Au contraire! Notre journée de travail de demain sera intéressante, car nous irons au cœur des problèmes, nous examinerons les réactions à l'égard de l'application de principes constitutionnels qui, d'après ce que j'ai entendu aujourd'hui, ne sont pas remis en question.

Bundesrat Schlumpf: Es ist eine schwierige Materie, die wir hier zu behandeln haben; sie ist anspruchsvoll, sie ist komplex und sie ist vor allem auch zukunftsorientiert. Um sie zu bewältigen, muss man tatsächlich die Kraft haben, sich etwas vom Gewachsenen zu lösen.

Es ist für Nationalrat Biel und für mich – die wir schon von Anfang an in der Kommission GVK unter dem Präsidium von Herrn Hürlimann mitwirken konnten und die ganze Entstehung etwas mitgestalten halfen, vor allem aber auch miterlebten – einfacher, das ganze Gefüge zu überblicken, als wenn man erst später im Zuge der parlamentarischen Behandlung hineingerät. Um so mehr bin ich den Herren Kommissionsreferenten, Nationalrat Flubacher und Nationalrat Cotti, dankbar für ihre kompletten und klaren Ausführungen in bezug auf die Vorlage und die Anträge der Kommission. Ich möchte aber auch den Kommissionsmitgliedern danken, die sich wirklich sehr Mühe gegeben haben, sich im Verlaufe vieler Sitzungen einzuarbeiten, mitzudenken und nachzuvollziehen. Ein besonderer Dank aber – er ist kein Präjudiz für die Stellungnahme – gebührt Nationalrat Lühlinger, der sich die Mühe genommen hat (mindestens in der redaktionellen Gestaltung), eine Alternative anzubieten.

Wir haben das Gesamtpaket vor Augen zu halten. Die KVP bietet das Verfassungsfundament dazu. Sie fusst in den wesentlichen Linien auf der GVK. Zu Recht wurde hier mehrfach das grosse Verdienst von alt Nationalrat Hürliemann um das Zustandekommen dieser GVK erwähnt. Ich stehe nicht an, zu erklären – obwohl wir aus verschiedenen Gründen nicht in allen Teilen die Empfehlungen der GVK übernommen haben –: Ohne die GVK wäre es nicht möglich gewesen, in den letzten Jahren diese KVP-Vorlage zu erarbeiten. Es wäre auch nicht möglich gewesen, das ganze verkehrspolitische Paket, das wir in diesen Jahren geschnürt haben – verschiedene Vorlagen sind bereits auf Ihrem Tisch –, konsistent, widerspruchsfrei zu gestalten.

Zu diesem Gesamtpaket gehören «Bahn 2000», dazu gehört auch als Teilbereich die Vereina-Bahn, der Leistungsauftrag SBB 87, die Tarifmassnahmen, das bereits verabschiedete Transportgesetz – es tritt nächstens in Kraft –, der im Gange befindliche Ausbau der BLS, der 6. Rahmenkredit KTU, der noch zwei Jahre läuft, dann die Treibstoffzollverteilungsneuregelung, die Ueberprüfung der Nationalstrassen (Kommission Biel; die Vorlage ist bereit für Ihren Rat). Das sind Geschäfte, die bereits abgeschlossen sind, und weitere werden kommen, insbesondere ein siebenter und achter Rahmenkredit für die KTU im Rahmen von «Bahn 2000», und dann eine Vorlage Eisenbahn-Alpentransversale. Das ist etwa das Gesamtpaket der hauptsächlich verkehrspolitischen Vorlagen, die schon bestehen; eine davon, die BLS-Vorlage, ist in Realisierung, zwei werden noch kommen.

Für alles das sollten wir ein ausreichendes Verfassungsfundament haben. Das haben wir heute nicht. Um dieses Verfassungsfundament geht es bei der KVP-Vorlage. Der Kerngehalt dieser verkehrspolitischen Vorlagen aber ist übereinstimmend realisiert in allen Einzelschritten.

Ziel ist eine rationelle, sinnvolle Bewältigung des Verkehrsaufkommens zur Sicherstellung einer bedürfnisgerechten und landesweiten Verkehrsversorgung, zur Einbindung der nationalen Verkehrsnetze in europäische Verkehrswege. Das soll geschehen auf der Grundlage von Verkehrsfreiheit und Marktwirtschaft, unter möglicher Schonung von Umwelt, Land und Landschaft, mit einem optimalen Einsatz von Ressourcen, insbesondere von Energie, abgestützt auf ein abgestimmtes Gesamtsystem.

Hier eine Antwort auf die Frage von Nationalrat Seiler: Diese Zielnormen sind unter sich gleichwertig. Bedürfnisbefriedigung ist eine Zielnorm, aber keine übergeordnete, und vor allem nicht mehr die einzige, wie das in der Verkehrspolitik bisher der Fall war.

Die Massnahmen lassen sich so umschreiben: Wir wollen fördern, nicht hindern. Wir arbeiten mit offensiven Massnahmen, nicht mit repressiven, also nicht mit Verboten. Es soll auf diesem Wege eine Angleichung der Wettbewerbsvoraussetzungen für alle Verkehrsträger, insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr, erreicht werden. Wir haben ein Multipackinstrumentarium geschnürt, ein Massnahmenpaket, das etwa innerhalb von zwei Jahrzehnten verwirklicht werden kann, wenn die Prioritäten vernünftig gesetzt werden nach Massgabe der Notwendigkeit, der Wirksamkeit und auch der Tragbarkeit. Dieses Paket muss Schritt um Schritt verwirklicht werden, aber immer integriert in das Ganze.

Für die Realisierung dieser verkehrspolitischen Ziele und Massnahmen brauchen wir ein Verfassungsfundament. Die heutige Ordnung – das wurde von verschiedenen Votanten erläutert – ist eine sektorielle, sowohl in der Verfassung wie auch in der Ausführung, d. h. auf jeder Rechtsetzungsstufe. Es ist eine Ordnung, die sektoriell, etappenweise über Jahrzehnte, ja über ein Jahrhundert entstanden ist. Sie konnte ja gar nicht anders werden als diffus, weil sie eben auch diffus aufgebaut war.

Ich spreche von diffus, nicht von konfus. Aber eines ist sie jedenfalls nicht: sie ist nicht konsistent. Sie ist vor allem nicht an übergeordneten Zielen orientiert. Diese sektoriellen Verkehrspolitiken orientieren sich an der Nachfrage, an den Verkehrsbedürfnissen, und sie sind darauf ausgerichtet, die anfallenden Verkehrsbedürfnisse zu bewältigen. Genau hier

setzen wir an nach Massgabe der Vorschläge GVK, mit der KVP im Artikel 36ter Absatz 1 und Absatz 1bis.

Wir wollen das Verkehrsverfassungsrecht nicht total erneuern und auf den Kopf stellen, sondern ergänzen. Sieben bisherige Verfassungsartikel bleiben integral erhalten. Einer muss angepasst werden, der Nationalstrassenartikel, und zwei Artikel wollen wir neu schaffen, den verkehrspolitischen Artikel 36ter und den Finanzierungsartikel 37, weil sie uns bisher fehlen. Es handelt sich dabei – das wurde auch mehrfach unterstrichen – um Verfassungsrecht, um klare Grundlagen, Zielfestlegungen, Aufgabenstellungen, um einen Massnahmenrahmen, eine Kompetenzordnung und zugleich um Kompetenzabgrenzungen. Aber auf der Verfassungsstufe kann es sich nicht um die Einzelausgestaltung der Massnahmen handeln, nicht um Ausführungsregelungen, um Anwendungsordnungen, um Detaillierungen. Dafür ist dann die Ausführungsgesetzgebung da, und diese wird zwingend vorbehalten, weil es sich nicht um unmittelbar anwendbares Verfassungsrecht handelt, im Unterschied zu den beiden Uebergangsartikeln, die vor einigen Jahren für die beiden Verkehrsabgaben in die Verfassung kamen.

Es wird philosophiert, die Kantone würden mit 620 Millionen Franken mehr belastet. Ich habe auch schon die Zahl von 800 Millionen Franken Mehrbelastungen gehört. Wir können heute vom Bundesrat aus nicht sagen, wie gross die Lasten Bund/Kantone sind. Aber wir können Ihnen unsere Vorstellungen ganz genau bekanntgeben und Ihnen sagen, was wir Ihnen nach unserem Konzept für die Ausführungsgesetzgebung bringen werden. Da gibt es per saldo keine Mehrbelastungen der Kantone, das wird, wie das vielfach erwähnt wurde, belastungsneutral ausfallen. Aber da muss ich nun eine Klammer öffnen: Die Zuteilung zum nationalen Netz bei Schiene und Strasse sind dann Beschlüsse der Bundesversammlung. Sie wissen: Die ganzen Nationalstrassen und etwa 800 Kilometer des heutigen Hauptstrassennetzes gehören nach unseren Vorstellungen ganz in die finanzielle Verantwortung des Bundes, während die übrigen Hauptstrassen und der Betrieb des Strassennetzes in den Verantwortungsbereich der Kantone gehören.

Bei der Schiene haben wir zu einem grossen Teil ein nationales Netz (SBB), aber vielleicht zu etwa einem Viertel bis einem Drittel auch das Netz der KTU, der sogenannten Privatbahnen. Sie, meine Damen und Herren Nationalräte, und die Damen und Herren Ständeräte werden dies im Zuge der Ausführung dieser Bestimmungen durch sogenannte Netzbeschlüsse definitiv determinieren. Die Bilanz daraus kann natürlich in die eine oder andere Richtung ausschlagen. Aber nach dem, was ich heute zu hören bekam, und nach dem, was ich in den letzten Jahren an Einflussnahmen – Nationalrat Flubacher, ich danke Ihnen für Ihren Mut und Ihre Offenheit – erfahren konnte, habe ich gar keine Bedenken, dass die Netzzuteilungen zu Lasten des Bundes klein-kariert ausfallen werden.

Es geht also um Verfassungsrecht. Wir können Ihnen unsere Vorstellungen für die Konkretisierung und die finanziellen Konsequenzen dieser Vorstellung des Bundesrates aufzeigen; mehr nicht, weil eben die Konkretisierung durch Sie zu erfolgen hat. Es geht nicht um eine offene Verfassung, das ist eine irrige Beurteilung. Wir haben eine verfassungsmässig klare Aufgabenteilung vorgesehen. Relativ offen würde sie, wenn bei Artikel 36ter Absatz 2 und 3 die Fassung der Kommissionsmehrheit obsiegen würde. Wir werden uns dagegen wehren. Der Bundesrat bleibt bei der Fassung des Ständerates und Ihrer Kommissionsminderheit.

Wenn es heisst, Bund und Kantone sorgen für diesen Verkehr, ist das allerdings reichlich offen. Wir wollen klare Zuständigkeiten, soweit das auf Verfassungsstufe überhaupt fixiert werden kann, mit klaren Schranken. Auch der Artikel über mögliche Verkehrsabgaben ist keineswegs eine offene Verfassungsnorm. Dieser Artikel enthält die Schranken: Verkehrsabgaben dürfen nach dem Antrag nur erhoben werden, soweit eine Unterdeckung vorliegt, also nur zur Kostendeckung und soweit Kausalität gegeben ist, das heisst nach Bundesrat leistungsabhängig. Das generell zu dem, was wir mit diesen Verfassungsartikeln wollen, und

wie wir das auch methodisch angepackt haben mit Artikel 36ter (Verkehrspolitik) und Artikel 37 (langfristige Finanzierung der Verkehrsausgaben).

Nun wurde die Frage gestellt, ob die anderen Vorlagen – Herr Ammann hat von Schnellzügen gesprochen, die den Bummelzug KVP fast überholen – genügend unter sich aufeinander abgestimmt seien. Das sind sie in der Tat. Aber, Nationalrat Ammann, Bummelzug hin oder her, seit 1982 hat der Bundesrat das Tempo nicht zu vertreten. Sie kennen das Datum der Botschaft.

Dass wir jetzt mit diesen Vorlagen «Bahn 2000», Leistungsauftrag usw. gekommen sind, geschieht einerseits der Not gehorchend, andererseits aber auch, weil die Konkretisierungen, die in solchen Vorlagen, beispielsweise «Bahn 2000», liegen, das Verständnis für das Verfassungsfundament doch auch etwas erhöhen könnten, weil man dann sieht, wie konkret der Bundesrat dieses Verfassungsfundament umsetzen will auf dem Wege der Ausführungserlasse.

Aber Sie und andere Votanten haben recht: Das muss aufeinander abgestimmt sein. Sie sind aufeinander abgestimmt, «Bahn 2000», Leistungsauftrag SBB 1987 – übrigens auch die Vereina-Bahn (sie kam vor einigen Tagen noch ins Spiel als «Sonderfahrt ohne genügende Konsistenz», was auch nicht stimmt) –; natürlich mussten wir diese Vorlagen auf die jetzigen Rechtsgrundlagen abstützen, etwas anderes war gar nicht möglich. Was wir hier behandeln, das ist dann Verfassungsrecht der Zukunft. Aber es war unsere Aufgabe, sie zugleich auszurichten auf dieses neue Verfassungsfundament, sie so zu gestalten, dass sie nahtlos hineinpassen. Das ist der Fall sowohl bei «Bahn 2000» als auch beim Leistungsauftrag SBB.

Beim Leistungsauftrag SBB ist vom Bundesrat vorgesehen – Ihre Kommission unter Herrn Kühne behandelt das jetzt –, dass der Bund die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur der SBB zu übernehmen habe (die Abteilungen können wir jetzt beiseite lassen). Die SBB tragen die Verantwortung für den Betrieb und leisten einen Benützungsbeitrag an den Bund. Das ist haargenau Artikel 36ter Absatz 2 in bezug auf das nationale SBB-Netz: Der Bund hat für diese nationale Infrastruktur die finanzielle Verantwortung. Und das ist haargenau Artikel 36ter Absatz 3 in bezug auf die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs. Die Herren Müller haben sich offenbar auf eine Wendung geeinigt: Der Bund wolle sich aus dem Regionalverkehr davonschleichen. Keine Spur davon! Der Bund fördert den regionalen öffentlichen Verkehr und macht das bei der Infrastruktur SBB, indem er eben auch die Netzteile der SBB in seine finanzielle Verantwortung übernimmt, die dem regionalen öffentlichen Verkehr dienen. Das entspricht genau Artikel 36 Absatz 2 und 3.

Zu «Bahn 2000». Der Bund trägt nach dem Konzept «Bahn 2000» die nationale Infrastruktur für die SBB ganz und bei den KTU diejenigen Netzteile, die auch zum nationalen Aufgabenbereich geschlagen werden. Das entspricht wieder Artikel 36ter Absatz 2. Und der Bund fördert à part, soweit es nicht den nationalen Bereich betrifft, nach Artikel 36ter Absatz 3 letzter Satz den regionalen öffentlichen Verkehr. Lesen sie in der Botschaft nach bei «Bahn 2000», wie wir das machen wollen: Indem wir für diesen regionalen öffentlichen Verkehr eine Milliarde Franken durch Rahmenkredite bereitstellen, um die KTU in ihrem regionalen öffentlichen Aufgabenbereich vom Bund her finanziell zu unterstützen.

Wo liegt denn hier eine Kollision vor zwischen diesen Vorlagen und dem, was wir auf Verfassungsebene zugrunde legen möchten?

Es besteht volle Uebereinstimmung im Gesamtkonzept, Uebereinstimmung in der Instrumentierung zwischen diesen Einzelvorlagen, die jetzt hier sind – und hoffentlich bald behandelt werden – und den Verfassungsgrundlagen, wie wir sie Ihnen vorschlagen.

Zu den *Essentialia* dieser Verfassungsvorlage gehört in der Tat als erstes die Koordination aller Verkehrssektoren und Verkehrsträger. An einer solchen Kompetenz für den Bund

fehlt es heute, weil wir aus den geschilderten Gründen nur sektorielle Verfassungsnormen im Verkehrsrecht haben. Der zweite Bereich ist eine Aufgabenteilung mit klaren und auch identischen, übereinstimmenden Zuständigkeiten und Verantwortungen. Es wurde von den Herren Kühne und Keller gesagt, dass wirksame Verantwortlichkeitszuteilungen nur geschaffen werden können, wenn sie klar sind, wenn man nicht wieder ein Mischmasch, ein Mixtum von verschiedenen Zuständigkeitsebenen schafft. Nationalrat Bühler-Tschappina hat mit Fug gefragt: Wo denn sonst, wenn nicht ausgerechnet im Verkehrsbereich, eine derartige Aufgabenteilung Bund/Kantone zu rechtfertigen wäre.

In diesem Zusammenhang zur konkreten Frage der Herren Cumberg und Etique, ob dadurch die regionalpolitischen Interessen schwächerer Gebiete, vor allem der Berggebiete, nicht beeinträchtigt werden könnten. Nein, überhaupt nicht! Es geht in keiner Weise darum, dass wir die Kraft der Kantone für die Förderung ihres Verkehrs beeinträchtigen wollten; im Gegenteil, sie soll gestärkt werden. Aber es geht darum, dass wir die Zuständigkeit – und damit die Verantwortlichkeit – für jene Bereiche, die der Kanton besser kennt und zu bewältigen vermag als der Bund, in die Hände der richtigen Verantwortlichen geben, eben der Kantone. Die Kantone bestimmen auch nach IHG ihre Regionalpolitik – das kennt Nationalrat Cumberg als verdienter Kommissionspräsident sehr gut. Die Kantone bestimmen ihre Regionalpolitik, und die regionalen Entwicklungskonzepte werden in den Regionen und mit Genehmigung der Kantone erarbeitet. Der Bund finanziert dann mit, durch zinslose oder zinsgünstige Darlehen. Und hier wollen wir dasselbe machen. Wir wollen die Kantone entlasten, indem wir den nationalen Verkehrsbereich überwiegend zulasten des Bundes übernehmen. Das ist eine gewaltige Entlastung der Kantone. Denken Sie nur an die Viertelmilliarde jährlich aus der Uebernahme des Unterhaltes der Nationalstrassen.

Wir wollen das nationale Netz anreichern durch etwa 800 Kilometer Hauptstrassen. Das ist unsere Vorstellung. Um das werden die Kantone entlastet. Wir wollen auch die kantonalen und regionalen Schienennetze der KTU durch Uebernahmen in das nationale Netz entlasten. Das sind weitere Entlastungen, so auch für den Kanton Bern. Nationalrat Müller, wenn beispielsweise die Strecke Brig–Spiez der BLS in das nationale Netz übernommen würde, bedeutete das in bezug auf den Regionalverkehr eine erhebliche Entlastung, direkt für die BLS, mittelbar auch für den Kanton Bern.

Wir wollen weiter den regionalen öffentlichen Verkehr aus der Bundeskasse fördern. Wie wir das machen, haben wir in der Botschaft «Bahn 2000» dargelegt: eben mit dieser Milliarde «Bahn 2000» und einer weiteren Milliarde für übrige Investitionen und Defizitübernahmen. Wenn das alles noch nicht genügt, sehen wir in der Verfassung den Lastenausgleich zugunsten der Kantone vor. Das ist eine Art letzter Behelf, damit Kantone in die Lage versetzt werden, ihre regionalen und regionalpolitischen Anliegen und Aufgaben zu erfüllen.

Wir wollen, dass die Kantone ihre regionalpolitischen Anliegen, Zielsetzungen, Aufgaben in diesem Bereich selbst determinieren können. Wir helfen ihnen durch finanzielle Entlastungen und, wo es die Not erfordert, mit dem Lastenausgleich, die Aufgabenerfüllung zu erleichtern. Uebrigens: Herr Cumberg hat recht, die Verkehrsgunst ist tatsächlich ein fundamentaler Bereich der kantonalen Erschliessung. Ich sehe wahrhaftig nicht, inwiefern diese Aufgabenteilung für die Kantone abträglich sein könnte. Ich habe mich lange genug mit dem Problem der regionalen Wirtschaftsförderung im Kanton und auf Bundesebene beschäftigt, und ich bin lange genug im Departement, umgeben von Fachleuten aus diesem Bereich, um dieses wichtige Anliegen unserer Staatspolitik nicht zu vernachlässigen.

Nationalrat Müller-Meilen sagte im gleichen Zusammenhang, man müsste die Mitverantwortung des Bundes im regionalen Verkehrsbereich klar festhalten. Das machen wir ja auch! Wir sagen, dass der Bund eine Förderungsaufgabe hat. Aber das, was die Mehrheit vorschlägt, ist, ob man will

oder nicht, weit weniger klar, denn es heisst einfach: «Bund und Kantone sorgen für den öffentlichen Verkehr».

Herr Nationalrat Schmidhalter, ich habe es bereits gesagt: Das Konzept des Bundesrates ist belastungsneutral im Verhältnis Bund/Kantone. Es gibt nicht mehr Belastungen der Kantone. Der Bund will sich nicht entlasten, im Gegenteil. Aus der Gesamtoperation inklusive «Bahn 2000» (rund 2,6 Milliarden Franken) wird eine Mehrbelastung des Bundes gegenüber heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs von einigen hundert Millionen Franken resultieren.

Ob die Vorlage kurz und dunkel sei, dazu will ich mich nicht äussern, aber noch zu einigen Überlegungen von Herrn Müller-Scharnachtal. Bei dieser neuen Methode, der Verantwortung des Bundes im nationalen Bereich, handelt es sich nicht um eine «Netzhierarchie». Wir haben die «Netzhierarchie», wie sie vorgeschlagen war, nicht so übernommen. Im regionalen Bereich geht es um die Bewältigung der regionalen Verkehre, auch des Betriebes, nicht einfach der Netze. Dazu kommen wir noch bei Artikel 36ter Absatz 2 und 3.

Zurück zur Frage, ob diese neue Methode machbar sei. Das haben wir natürlich abgeklärt, und zwar mit Modellstudien. Mit ganz konkreten, streckenbezogenen Studien haben wir vor Jahren schon – auch unter der Mitwirkung von Herrn Hürlimann – abgeklärt, ob das praktikabel ist. Nur eine Theorie aufstellen und dafür ein Verfassungsgrundament schaffen, wäre allerdings nicht zu verantworten. Es ist machbar! Die Gewinne an Transparenz, an Einfachheit und damit an Abbau von Bürokratie insgesamt sind bedeutend. Herr Nationalrat Etique, Sie befürchten eine zusätzliche kantonale Bürokratie. So komisch das tönen mag, mir macht die Bundesbürokratie in diesem Bereich viel mehr Bauchweh! Aber durch diese Entflechtung, die klar Aufgaben zuordnet und sie nicht mehreren Ebenen gleichzeitig zuschreibt, gibt es insgesamt eine Entlastung. Allerdings, hierin haben Sie recht: Bei den Kantonen wird etwas mehr an Verwaltungsaufwand anfallen, weil sie diese neuen Zuständigkeiten haben.

Hier, Herr Nationalrat Schmidhalter, könnte man sagen, dass sich der Bund vielleicht in der Administration etwas entlastet, weil gewisse Vereinfachungen zu erwarten sind. In aller Freundschaft, Herr Nationalrat Müller: Sie haben gesagt, das heutige System funktioniere gut. Ich muss wohl noch lange in diesem Departement tätig bleiben, bis ich diese Erfahrung auch machen kann. In sieben Jahren habe ich sie nicht gemacht. Es ist – KVP hin oder her – unerlässlich, dass gewisse Änderungen eintreten. Ich muss sagen, dass ich kein Verständnis dafür habe, dass man von seiten bestimmter Vertreter der KTU – nicht aller! – eine so fürchterliche Angst hat vor der Zusammenarbeit mit den kantonalen Regierungen, die dann im Regionalbereich die Gesprächspartner sein werden. Offenbar verkehrt man viel lieber mit meinen tüchtigen – daran zweifle ich nicht – Mitarbeitern auf allen Stufen der Ämter! Herr Nationalrat Müller, das sind die Fakten, die ich kennengelernt habe. Den Votanten, die gesagt haben, man könne nicht erwarten, dass die Kantone eine sinnvolle Politik auch in Richtung Förderung des öffentlichen Verkehrs betreiben, muss ich entgegenen: Dann hört es auf mit dem Föderalismus. Föderalismus heisst Vertrauen in die Kantone, in diesem Gebiet und in anderen. Wenn wir das Vertrauen in die Kantone nicht haben, dass sie ihre fundamentalen Aufgaben sinnvoll und für ihre Gegebenheiten richtig erfüllen, hat der Föderalismus keinen Sinn mehr. Der Bundesrat aber hat – wie auch Nationalrat Flubacher das sehr klar unterstrichen hat – dieses Vertrauen.

Ich bin jetzt sehr lange beim zweiten Bereich steckengeblieben, bereits als Detailberatung von Artikel 36ter Absatz 2 und 3.

Im dritten Bereich geht es um das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip, das wir mit Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen realisieren wollen, und im vierten um die langfristige Finanzierung. Wenn auch die langfristige Finanzierung in Artikel 37 und die Aufgabenteilung in Artikel 36 nicht gesichert wird, werden Sie sich allerdings überlegen müs-

sen, was an dieser neuen Verkehrspolitik noch neu wäre gegenüber dem Bisherigen.

Wir haben Weichenstellungen für eine Fahrt in die Zukunft vorzunehmen, und wir können diese Fahrt in die Zukunft nicht mit dem Visier in die Vergangenheit bewältigen. Nicht das, was war und heute noch ist, kann Mass der Dinge sein. Wir können nur diejenigen bisherigen Regelungen vornehmen, die auch in der Optik einer koordinierten, gesamtheitlichen Verkehrspolitik gerechtfertigt sind.

Wir brauchen keine neuen Verfassungsgrundlagen für die alte Verkehrspolitik. Wir brauchen keine neuen Verfassungsgrundlagen für eine weiterhin nicht koordinierte Verkehrspolitik. Wir können diese Arbeit dem Parlament und dem Souverän ersparen. Wir brauchen Verfassungsgrundlagen für eine neue, für eine wirklich koordinierte, für eine gesamtheitliche Verkehrspolitik. Darum geht es.

Ich bitte Sie um Eintreten – es ist unbestritten geblieben – und um Zustimmung in den wesentlichen Punkten zu den Anträgen des Bundesrates, die ganz genau darauf abgezielt sind, eine solche Verkehrspolitik möglich zu machen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsident: Da es nicht mehr möglich ist, heute morgen noch die Grundsatzabstimmung über die Konzeption Minderheit Lüchinger und die Konzeption der Kommission durchzuführen, beantrage ich Ihnen, die Sitzung hier zu unterbrechen.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

Bundesverfassung (koordinierte Verkehrspolitik)

Constitution fédérale (politique coordonnée des transports)

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.082
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	29-51
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 144

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.