

chende Kenntnisse über Wirklichkeit, Möglichkeiten und Bedrohungen der Familie in der Schweiz fehlen jedoch weitgehend. Gerade sie sind aber für den Erfolg familienpolitischer Bestrebungen, wie sie weitherum verlangt und auch bereits geplant werden, ausschlaggebend. Weder der «Bericht über die Lage der Familie in der Schweiz» des Eidgenössischen Departementes des Innern von 1978 noch der erwartete Schlussbericht der Arbeitsgruppe «Familienbericht» können diese Grundlagen liefern, beschränkt sich doch der erstere auf die Zusammenstellung statistischen Materials ohne systematische Auswertung und dürfte der letztere eine pragmatische Präsentation von Meinungen und Erfahrungen der Kommissionsmitglieder bieten, nicht aber wissenschaftliche Grundlagen für die Familienpolitik von morgen.

Dabei sehe ich folgende mögliche Schwerpunkte des Forschungsprogramms: Bedingte Aspekte des Familienlebens und der Erziehung in familiärem Rahmen sollen mit dem Ziel untersucht werden, Einblick in die Wirkungszusammenhänge der Familiendynamik zu erhalten, Bedrohungen der Familie zu identifizieren und daraus Grundlagen für wirksame familienpolitische Massnahmen abzuleiten.

Die Neubestimmungen der Aufgabe der Frau in Ehe und Familie im Zusammenhang mit der verfassungsmässigen Verankerung der Gleichberechtigung sowie die Revision der familienrechtlichen Teile des ZGB werden nicht ohne Einfluss auf die Familie bleiben. Die Berufstätigkeit von Vätern und Müttern sowie ihre sich wandelnden Eigeninteressen und Aussenbeziehungen bilden Gegenstand vielfältiger Rollenkonflikte. Die Arbeitsteilung gestaltet sich in der «Normalfamilie» anders als in der Einzelternfamilie oder in alternativen Formen familiären Zusammenlebens. Die Bedeutung familienexterner Erziehungsangebote (Schule, Medien, Erziehungsliteratur, Freizeitbereich) nimmt zu und kann in Konflikt zu den innerfamiliären Erziehungsangeboten treten. Diese und ähnliche Fragen harren der Untersuchung in einem Rahmen, der ein für die vier Landesteile der Schweiz repräsentatives Bild über die laufenden Entwicklungen und ihre möglichen Auswirkungen abgibt.

An der Familienkonferenz der Pro Familia Schweiz und der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft vom 22. November 1981 in Bern wiesen Vertreter von Politik, Landesregierung und Wissenschaft auf die Bedeutung der Arbeits- und Wohnverhältnisse für das Familienleben hin. Dazu kommen die stabilisierenden oder destabilisierenden Auswirkungen der finanziellen Verhältnisse auf die Familie. Auch die Folgen der unterschiedlichen Möglichkeiten «privilegierter» Mütter gegenüber Müttern aus der Grundsicht, die Rolle als Mutter wahrzunehmen, verdienen eine genaue Untersuchung.

Die Familie von heute hat in einer vom ausgeprägten Wertpluralismus gekennzeichneten Welt Werthaltungen zu leben und zu vermitteln. Wird Wertorientierung von der Familie noch angeboten und wie? Welche Folgen kann eine unbewältigte Wertorientierung der Erzieher haben (Gewalt in der Familie usw.)? Ziel des Forschungsprogrammes ist es, eine für unser Land repräsentative Bestandesaufnahme der Familien im weiteren Sinne des Wortes und der darin ablaufenden Prozesse zu liefern. Ein ausgewählter Teil dieser Familie ist in häufig auftretenden kritischen Situationen intensiver zu untersuchen, wobei sich das Interesse vor allem auf die Verarbeitungs- und Bewältigungsstrategien, die in solchen Situationen verwendet werden, und ihre langfristigen Auswirkungen richten soll. Als kritische Situationen werden hierbei verstanden: Schuleintritt der Kinder, Pubertät, Ablösung der Jugendlichen von der Familie, Wiedereintritt der Mütter ins Berufsleben, Wohnungswechsel, Karriere Krisen von Eltern und Kindern usw. Die Untersuchungen sind so anzulegen, dass ihre Ergebnisse praxisrelevant, d. h. für die Konzeption familienpolitischer Massnahmen nützlich sind.

Nachdem der Bundesrat gemäss Verordnung vom März 1975 für die Nationalen Forschungsprogramme zuständig ist und diese auch beschliesst, bitte ich Sie, der Motion zuzustimmen und diese zu überweisen.

Bundesrat **Hürlimann**: Zurzeit laufen die Vorarbeiten für die Wahl der Themen für eine vierte Serie Nationaler Forschungsprogramme. Wir haben bis heute durch den Bundesrat 17 solche Programme festgelegt, die zum Teil abgeschlossen sind, zum Teil noch immer untersucht werden. Ich werde demnächst ein Programm über Gesundheitsfragen, vor allem Herzkrankheiten, vorstellen können.

Wir sind mit Frau Ständerat Lieberherr der Meinung, dass die Familie im sozialen Wandel heute wichtig ist und als Urzelle unseres Staates auch eine entsprechende wissenschaftliche Untersuchung verdient, gerade mit Rücksicht auf die Probleme, die im Bereiche der Familie heute allgemein angetroffen werden. Jene, die das bereits laufende Forschungsprogramm über die Probleme der sozialen Integration in der Schweiz betreuen, haben bereits vorgeschlagen, dieses Thema unter dem Titel: «Familie im sozialen Wandel» zu erweitern. Diese Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Frau Dr. Bögli-Rufin wird demnächst ihren Bericht abschliessen und uns voraussichtlich auch die Forschungsbedürfnisse als Folgerungen dieser Arbeit unterbreiten. Wir sind deshalb der Meinung, dass die Thematik durchaus in die Liste der möglichen Nationalen Forschungsprogramme aufgenommen werden kann. Aber ich muss aus prinzipiellen Gründen darauf bestehen – ich habe das schon einmal im Zusammenhang mit einem Postulat von Herrn Piller gesagt –, dass wir diesen Vorschlag nicht als Motion entgegennehmen können, denn die Auswahl der Nationalen Forschungsprogramme liegt in der Kompetenz des Bundesrates, zu Recht übrigens. Denn wenn wir uns mit Motionen durch die eidgenössischen Räte die Nationalen Forschungsprogramme festlegen liessen, dann wären die Koordination mit den übrigen Departementen und die optimale Selektion nicht gewährleistet. Rund 200 Vorschläge werden über ein strenges Selektionsverfahren auf etwa vier oder fünf Programme reduziert. Ich habe gesagt, wir haben jetzt 17 Programme und bereiten die vierte Serie vor. Das Parlament ist hier soweit einbezogen, als diese Nationalen Forschungsprogramme Entscheidungsgrundlagen für Vorlagen sind, die Sie mit Ihren Vorschlägen und Motionen uns zur Pflicht machen. Aber die Kompetenz muss letztlich schon aus Gründen dieses komplizierten Selektionsverfahrens und zur Berücksichtigung der Gesamtzusammenhänge notwendigerweise beim Bundesrat bleiben. Es ist auch für ihn nicht einfach abzuwägen, was in diesem oder jenem Fall dringend und notwendig ist. Berücksichtigt werden muss dabei alles, von den Forschungsbedürfnissen der Wirtschaft an – denken Sie an Neustrukturierungen, Umstrukturierungen, Erhaltung von Arbeitsplätzen – bis hin zu Anliegen, wie Sie sie jetzt mit Ihrer Motion dargelegt haben. Deshalb ist der Bundesrat bereit, die Motion in Form des Postulates entgegenzunehmen. Ich stelle Ihnen in diesem Sinne Antrag.

Frau **Lieberherr**: Ich habe für die Bedenken des Herrn Bundesrates Verständnis und bin mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

81.919

Postulat Miville
Nationalstrassenfinanzierung
Financement des routes nationales

Wortlaut des Postulates vom 17. Dezember 1981

Seit den Anfängen des Nationalstrassenprogramms zeigt es sich, dass die Aufnahme eines Bauvorhabens in das Nationalstrassennetz dazu geeignet ist, auch Projekte von

überwiegend lokaler Zielsetzung zu einem grossen Teil vom Bund finanzieren zu lassen. Obwohl sich im letzten Jahrzehnt in der Beurteilung der Autobahnen ein deutlicher Sinneswandel weitester Kreise abzeichnet, werden auch weiterhin umstrittene Projekte – zu denen weder die kantonalen Parlamente noch die Bevölkerung etwas zu sagen haben – grosszügig dimensioniert, um Bundesbeiträge in maximaler Höhe flüssig zu machen. Das Vorgehen ist zwar volkswirtschaftlich wenig sinnvoll, dürfte aber in Zukunft angesichts der Frage, wie die reichlich fliessenden Treibstoffzölle und Zollzuschläge verbraucht werden sollen, eher noch vermehrte Anwendung finden.

Der Bundesrat wird ersucht, zu prüfen, ob als Berechnungsgrundlage für den Bundesbeitrag in Zukunft nicht die vollen, sondern nur jene Kosten anzuerkennen sind, die dem Verkehrsanteil von gesamtschweizerischem Interesse entsprechen? Das Anliegen könnte in bestimmten Fällen auch durch die vermehrte Verwirklichung von gemeinsamen Grossprojekten von Schiene und Strasse erreicht werden, um so den Spielraum des Bundes für Subventionen an die Kantone im Interesse des öffentlichen Verkehrs zu erweitern. Die Bestrebungen des Bundesrates in der Richtung auf eine Lockerung der gegenwärtigen noch starren Zweckbindungen der Benzinzollerträge kämen einer solchen Tendenz entgegen.

Texte du postulat du 17 décembre 1981

Dès le début de la réalisation du programme des routes nationales, il est apparu qu'on profitait de ce que certains projets étaient inclus dans le réseau des routes nationales pour faire également payer en grande partie par la Confédération des travaux d'intérêt essentiellement local. Bien que, ces dix dernières années, on ait pu constater dans de nombreux milieux une évolution des esprits en ce qui concerne le problème des autoroutes, on continue à dimensionner très largement des projets de constructions controversés – au sujet desquels, les parlements cantonaux et la population n'ont rien à dire – simplement dans le but d'obtenir un maximum de subventions fédérales. Du point de vue économique, cette manière de faire est peu judicieuse, c'est vrai, mais le risque existe qu'à l'avenir on y recoure plus souvent encore, étant donné qu'on se demande comment utiliser les grosses sommes d'argent provenant des droits de douane et de la taxe supplémentaire sur les carburants.

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne conviendrait pas, lors du calcul de la subvention fédérale, de reconnaître à l'avenir uniquement les frais correspondant à la part du trafic qui intéresse l'ensemble de la Suisse, au lieu de se baser sur le coût total. Dans certains cas, ce but pourrait également être atteint par la réalisation plus fréquente de grands projets communs rail/route afin que la Confédération dispose d'une plus grande marge de manœuvre dans l'octroi de subventions aux cantons, pour mieux servir les intérêts des transports publics. Les efforts du Conseil fédéral, tendant à assouplir le régime de l'affectation des droits de douane sur l'essence, iraient dans ce sens.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Belser, Bühler, Piller (3)

Miville: Nationalstrassen sind Projekte von nationaler Bedeutung, welche gemäss Bundesverfassung Artikel 36bis grundsätzlich vom Bund finanziert werden. Sie haben das Ziel, ein Netz von Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung herzustellen. Der Bund delegiert zwar die Erstellung der Nationalstrassen an die Kantone, behält sich aber eine enge Kontrolle über die Planung vor. Er unterstützt die Kantone mit einem Beitrag, der sich nach Interesse und Finanzkraft des einzelnen Kantons richtet und meines Wissens so ungefähr zwischen 65 Prozent für den Kanton Basel-Stadt und 92 Prozent für den Kanton Uri schwankt. Eine verkehrspolitische Differenzierung des Bundesbeitrages gibt es nicht. Was gesamtschweizerische Bedeutung im Nationalstrassenbau heisst, ist nirgends verbindlich definiert worden. In einem Projekt, welches sich über mehrere Jahrzehnte erstreckt, können und dürfen sich

die Vorstellungen darüber auch durchaus wandeln. In unserer föderalistischen Entscheidungsstruktur kam es in der Praxis aber darauf hinaus, dass jene Regionen, welche sich politisch durchsetzen konnten, auch zu ihrer Nationalstrasse kamen. Die verkehrspolitische Zweckmässigkeit der einzelnen Strasse trat dabei gegenüber den politischen – d. h. bei uns auf Ausgleich ausgerichteten Zielsetzungen – in den Hintergrund. Der finanzpolitische Aspekt wurde weiter verstärkt durch den zweckgebundenen Treibstoffzuschlag, der reichlich vorhanden war und auch ausgegeben werden musste. 1980 waren das 1260 Millionen.

Der Artikel 36bis der Bundesverfassung – und das ist mir nun sehr wichtig – wurde vom Volk in einer Zeit, in der noch ganz andere Vorstellungen herrschten (auch bei mir damals), im Jahre 1958 angenommen. Das sind 24 Jahre her. Man wollte wichtigste Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung, und man sah in diesem Begriff eine Art Achsenkreuz West–Ost/Nord–Süd. Sie alle wissen, was dann tatsächlich bis heute geschehen ist, was alles gebaut und was da alles einbezogen wurde an Zufahrten zu Kantonshauptorten, an sogenannten Vernetzungen. Ich möchte fast sagen: vieles, was gebaut wurde und noch geplant ist, wird einmal übrig bleiben als Denkmal einer nicht mehr ganz aktuellen Mentalität.

Die Finanzierung des Bundesanteils geschah und geschieht heute im wesentlichen aus drei Quellen. Erstens der feste Anteil aus den gemäss Artikel 36ter BV für motorische Zwecke reservierten drei Fünfteln des Reinertrages des Treibstoffzolls. Seit 1977 ist das ein fester Anteil von 42 Prozent, und das waren 1980 rund 240 Millionen. Die weiteren 330 Millionen flossen auch den Kantonen zu. Seit 1958 sind unter diesem Titel 3,355 Milliarden ausgegeben worden. – Zweitens der Zollzuschlag aufgrund des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses, jetzt noch zweckgebunden für Nationalstrassen. Seit 1974 sind das 30 Rappen pro Liter Benzin. Das waren 1980 eben diese 1260 Millionen, und seit 1962 sind unter diesem Titel 12,45 Milliarden ausgegeben worden. – Drittens der Beitrag aus allgemeinen Bundesmitteln, 1965 bis 1975 à fonds perdu 1,2 Milliarden. Wegen Finanzknappheit des Bundes wurde dieser Beitrag 1975 aufgehoben; weil diese Mittel nicht ausreichten, gewährte der Bund 1962 bis 1972 etwa 2,8 Milliarden Vorschüsse, die jetzt zurückbezahlt werden. Alles in allem haben uns die Nationalstrassen bis jetzt 20,8 Milliarden gekostet, woran die Kantone 2,7 Milliarden (13 Prozent) aus allgemeinen Steuereinnahmen bezahlten, der Bund 18,1 Milliarden (87 Prozent).

Die Bundesbeiträge werden nurmehr mit finanzpolitischen Augen gesehen. Sie sind zur gewöhnlichen Subvention geworden. Als geschickt scheint mir hier zu gelten, wer viel herausholt. Jeder will und soll mindestens so viel zurückbekommen, wie er einbezahlt hat. Herr Gassmann beispielsweise, der sich vielleicht noch äussern wird vom Standpunkt eines in dieser Beziehung benachteiligten Kantons – das gebe ich gerne zu –, wird vielleicht finden und es vielleicht sogar sagen: «Wir haben über 400 Millionen an dieses Benzin bezahlt, und wir wollen nun auch unsere Strasse.» Dafür hätte ich einiges Verständnis.

Wir bauen unsere Autobahnen, weil das Geld vorhanden ist, und vor allem bauen wir sie dort, wo das Geld ist. Verkehrspolitische Argumente, Gesamtverkehrsplanung, veränderte Wertstrukturen, Rücksichtnahmen auf Umweltschutz, Raumplanung usw. blieben bisher von zweitrangiger Bedeutung. Wir haben ein Entscheidungssystem aufgebaut, das riesige Geldmittel zwingend in Strassenbauten geführt hat und weiter führt, die wir weder brauchen noch zum Teil mehr wollen. Mein Postulat zielt darauf ab, hier korrigierend zu wirken. Es sagt nichts, aber auch gar nichts aus über die Zweckmässigkeit von Autobahnen. Es will nurmehr Verkehrspolitik in die Entscheidungsfindung hineinbringen. Die Bundesverfassung gibt uns dafür ja den Auftrag: «Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung» – ich möchte ergänzen: von gesamtschweizerischer Bedeutung im Rahmen einer klaren und einheitlichen Verkehrspolitik. Ich schlage nichts anderes vor, als im Verkehr ver-

kehrspolitische wieder vor finanzpolitische Argumente zu stellen. Da wir uns in der Schweiz daran gewöhnt haben, alles in Geld auszudrücken, heisst das im Klartext: Der Bund muss seine Beiträge an die Kantone nicht nur aufgrund von deren Finanzstärke, sondern zuerst aufgrund von verkehrspolitischen Überlegungen bemessen. Darin liegt der Schlüssel zu einer flexibleren Autobahnpolitik, zu einer ausgewogeneren Investitionspolitik, welche alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt und nicht – wie in den letzten Jahren – das Investitionsverhältnis zwischen Schiene und Strasse auf 1 zu 4 bis 6 anwachsen lässt. Dieses Verhältnis kann ja nicht so bleiben in unserem Lande. Was können nun solche Entscheidungskriterien für die Bemessung der Bundesbeiträge an Nationalstrassenprojekte sein (das gilt übrigens auch für andere Strassenbeiträge)? Einmal das Gesamtverkehrsaufkommen, dann der Anteil des lokalen, regionalen und ausserregionalen Verkehrs (je höher der ausserregionale Anteil, desto höher der Bundesbeitrag, wobei «ausserregional» etwa 30 bis 80 Kilometer bedeutet), Anteil des Pendlerverkehrs (dieser sollte bewusst von Bundesbeiträgen ausgeschlossen werden; damit ist nichts gesagt über den Pendlerverkehr an sich, sondern nur, dass er nicht von gesamtschweizerischer Bedeutung ist), und zum Schluss dann selbstverständlich auch die Finanzkraft des Kantons. Ich bin mir bewusst, dass aus derartigen Kriterien ein wesentlich anderer Strassengeldfluss Bund-Kantone resultieren wird, einer der mehr von der Verkehrspolitik und weniger von der Finanzpolitik bestimmt ist. Ich schlage neue Entscheidungskriterien vor. Es ist daher auch keineswegs eine logische Folge meines Postulats – allerdings meine persönliche Erwartung –, dass zum Beispiel Stadtautobahnen wie die Nordtangente, das Zürcher Y, der Zubringer Lausanne oder Strassenprojekte wie die N 6 (Rawil) oder die N 4 (Knonaueramt) nicht mehr gebaut werden. Sie müssen nur von den betroffenen Städten bzw. Regionen selbst bezahlt werden, da ihr gesamtschweizerisches Interesse im Sinne meiner oben ausgeführten Kriterien beschränkt ist. Erfahrungsgemäss verändert sich dann die Optik einer Stadt oder einer Region ziemlich schnell, womit genau das erreicht würde, was mein Postulat anstrebt: Verkehrs- statt Finanzpolitik zu betreiben. Stadtautobahnen dienen zum grössten Teil dem Lokalverkehr (die Nordtangente im Kanton Basel-Stadt zu 80 Prozent, das Zürcher Y noch mehr).

Noch ein Wort zu jenen Regionen, die heute noch nicht über ihre Autobahn verfügen. Sie brauchen sich nicht gegen mein Postulat zu wenden mit dem Hinweis, dass sie als letzte im Bauprogramm die Geprellten sind. Die junge Generation, auch in solchen Gebieten, wendet heute ebenfalls andere Beurteilungskriterien an. Das Bundesgeld kann und wird, wie gesagt, immer noch fließen, aber unter Umständen – wenn den Erwägungen meines Postulates Rechnung getragen wird – eben mehr auf der Schiene, was unbestreitbar neuen und modernen Verkehrskonzeptionen entspricht. Im übrigen sollten die in meinem Postulat vorgeschlagenen Beitragskriterien auch auf den Unterhalt der Nationalstrassen Anwendung finden, und der erstreckt sich noch über viele Jahrzehnte.

Mein Postulat hängt zusammen, und stellt zugegebenermassen in diesem Sinne auch eine gewisse Demonstration dar, mit dem Sinneswandel in bezug auf Fragen wie Lebensqualität, Energie, Raumplanung, Verkehr und Ökologie, jenem Gesichtspunkt des «Menschen im Mittelpunkt», der vom CVP-Parteipräsidenten Wyer am letzten Sonntagabend in Tatsachen und Meinungen auf eindrückliche Weise immer wieder betont worden ist. Von hier her gesehen hat ein Marschhalt im Nationalstrassenbau seine Berechtigung. Sie haben ja auch gesehen, wie die Vorschläge der Kommission Biel weitherum in der Presse und in der Öffentlichkeit aufgenommen worden sind: mit eindeutiger Zurückhaltung und mit eindeutiger Misstrauen all dem gegenüber, was hier noch gebaut werden soll. Das war ein Fingerzeig, und dieser Fingerzeig muss auch für uns etwas bedeuten. Der Nationalstrassenbau stellt genau wie der Kernkraftwerkbau eines jener Gebiete dar, zu dem die kantonalen

Parlamente nichts bis wenig zu sagen haben, eines jener Gebiete, in denen die Demokratie von den Bestimmungen her, die wir für diese Sektoren erlassen haben, nicht recht spielt. Eine moderne Verkehrspolitik heisst: Umlagerung der Investitionen auf den öffentlichen Verkehr, davon habe ich mich im Laufe der letzten Jahre überzeugen lassen, es heisst: Förderung der Belange der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Fussgänger; heisst Rücksichtnahme auf Lebensqualität, Verbesserung der Wohnlichkeit der Quartiere durch Verkehrseinschränkungen und Verkehrsberuhigung.

Im Zusammenhang mit all diesen Tendenzen und Motivationen ist mein Postulat zu sehen, das ja nicht wie eine Motion Änderungen verlangt, sondern das nur um eine Prüfung dieser Gesichtspunkte bittet, bittet, sich Gedanken zu machen über ein neues Verhältnis zwischen der Autobahneuphorie der Vergangenheit, der Autobahnvernunft, der wir uns zuwenden möchten, den Fragen der Lebensqualität und dann auch noch den Bundesfinanzen, die ja auch eine wesentliche Sorge von uns allen darstellen müssen.

Bundesrat Hürlimann: In der schriftlichen Formulierung dieses Postulates schreibt Herr Miville im letzten Satz: «Die Bestrebungen des Bundesrates in der Richtung auf eine Lockerung der gegenwärtig noch starren Zweckbindung der Benzinzollerträge kämen einer solchen Tendenz entgegen.» Ich kann mit Rücksicht auf diesen Satz dieses Postulat entgegennehmen; denn die Bestrebungen des Bundesrates haben sich bereits nicht etwa nur in einer Absicht ausgedrückt, sondern wir haben schon einen entsprechenden Antrag zuhanden der eidgenössischen Räte über die Änderung der Verfassung von Artikel 36bis und Artikel 36ter grundsätzlich verabschiedet. Dieser Artikel wird Ihnen dann Gelegenheit geben, die Frage, wie inskünftig die sogenannten Benzinzollzuschläge verwendet werden sollen, zu behandeln. Wir sind mit den eidgenössischen Räten der Meinung und zum Teil auch aus den Gründen, die Sie angeführt haben, Herr Ständerat Miville, dass wir vor allem die Zweckbindung für den Benzinzollzuschlag erweitern sollten, allerdings im Rahmen der Verwendung für unser gesamtes, dem motorisierten Strassennetz dienendes Verkehrsnetz.

Tatsache ist, dass der grösste Einnahmenbetrag aus diesen Erhebungen aus dem Benzinzollzuschlag stammt. Das sind rund 1,3 Milliarden Franken jährlich, und die sind nach der Verfassung nur für den Nationalstrassenbau zu verwenden. Wir haben diese Mittel, das werden verschiedene Herren, die vor allem mit Regierungen oder überhaupt mit diesem Problem des Strassenbaues konfrontiert sind, wissen, nicht nur für die Verkehrswege eingesetzt, sondern wir haben heute schon im Sinne von Umweltschutzmassnahmen, Schallschutzmassnahmen durchaus nicht nur an den Verkehr, sondern auch an die Umwelt gedacht. Das haben wir auch mit den Mitteln, die vor allem für den Nationalstrassenbau nach Verfassung zweckgebunden reserviert werden müssen, getan. Es ist nicht so, das wissen auch einige Herren, die in diesem Saale sind, dass wir einfach jedes Bittgesuch bewilligen, das uns zugeht, man möchte Geld schicken für den Nationalstrassenbau, weil es ja vorhanden sei. Wir haben es nicht ohne weiteres postwendend überwiesen. Es gehört nicht zu den einfachsten Aufgaben in meinem Departement, von diesen Mitteln des Benzinzollzuschlages nur jene den Kantonen zu gewähren, für die rechtsgenügend und auch vom Standpunkt der von Ihnen gebilligten Praxis diese Mittel zur Verfügung stehen. Aber, Herr Miville, auch wenn wir inskünftig die Zweckerweiterung für den Benzinzollzuschlag vornehmen: Die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – soweit es fertiggestellt werden muss – müssen jedenfalls weiterhin zur Verfügung stehen.

Ich nehme Ihre Bemerkung selber auf und sage an Herrn Gassmann: Wir wollen vom Standpunkt des Bundesrates aus die Transjurane. Der Kanton Jura hat ein Recht, dass auch er an dieses Nationalstrassennetz angeschlossen wird. Eine konsultative Abstimmung in Ihrem Kanton hat

das ja vor etwa 14 Tagen mit einem deutlichen Mehr bestätigt. Die Vorlage liegt nun vor. Wir werden demnächst im Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren beschliessen, weil wir der Meinung sind, dass auch der Kanton Jura an dieses nationale Strassennetz angeschlossen werden soll, schon mit Rücksicht auf seine periphere Lage. Was mich etwas stutzig macht, Herr Miville, ist der Begriff «Marschhalt». Wir müssen dieses Netz vollenden. Sie haben dann letztlich darüber zu entscheiden, welche der umstrittenen Strecken, die die Kommission überprüft hat, im Netz bleiben sollen. Aber unser Nationalstrassennetz kann nicht ein Torso bleiben. Ich muss, wie vor einer Stunde im Nationalrat, zusätzliche Geldbegehren, die man rückwirkend aus dieser zweckgebundenen Kasse verlangt, im Auftrag des Bundesrates bekämpfen. Es müssen jedoch Mittel für den Nationalstrassenbau zur Verfügung stehen, denn der sicherste Weg für den motorisierten Verkehr ist und bleibt die Nationalstrasse; das können Sie nicht wegdiskutieren. Von den rund 1500 Verkehrstoten, die wir jährlich leider immer noch zu beklagen haben, entfallen nur etwa 3 Prozent auf die Nationalstrassen, obwohl diese intensiv befahren werden. Der sogenannte gemischte Verkehr, wie er im Ortsinnern gängig ist, wo beispielsweise Schüler mit ihren Velos die Fahrstrasse mit dem sogenannten motorisierten Verkehr teilen müssen, führt besonders in Nebel- und Schneesituationen viel häufiger zu Verkehrstoten.

Unsere Politik geht genau in der Richtung, dass wir eine sogenannte gesamte Verkehrspolitik – auch im Sinne der Entflechtung des Verkehrs – betreiben, dies nicht nur für die Nationalstrassen, sondern auch für die Hauptstrassen und sogar für Gemeindestrassen. Mittel, die uns vom Benzinzoll und dem Benzinzollzuschlag zur Verfügung stehen, wollen wir auch dem Bau dieser Strassen zufließen lassen. Ich wollte lediglich diese Akzente setzen, um Ihnen zu zeigen, Herr Miville, dass wir durchaus in der gleichen Richtung denken; mit Rücksicht auf den Begriff «Marschhalt» muss ich aber sagen: Über gewisse Strecken im Nationalstrassenbau werden Sie noch definitiv zu entscheiden haben; eine zusätzliche Strecke, die noch nicht im Programm ist, wird Ihnen der Bundesrat dann, wenn die Vernehmlassung durchgeführt ist, zur Entscheidung vorlegen, nämlich die Verbindung mit dem Kanton Jura. Diese Strecken sind auch in Zukunft – vom Standpunkt unseres stets zunehmenden Verkehrs im Inland, aber vor allem auch wegen unserem Transitverkehr – notwendig.

Die sogenannte Verkehrspolitik haben Sie selber für den Raum Basel – im Zusammenhang mit der Kombination von SBB-Bauten beim Ausbau von Bahnanlagen im sogenannten Gellert-Dreieck mit dem Nationalstrassenbau dargelegt. Ich möchte mit diesem Beispiel nur zeigen, dass wir tatsächlich an eine Verkehrspolitik denken, die letztlich einerseits den Verkehr sicher kanalisiert und vor allem auch für die Umwelt eine erträgliche Situation schafft. In diesem Sinne, Herr Ständeratspräsident, beantrage ich Ihnen im Namen des Bundesrates, das Postulat entgegenzunehmen.

Präsident: Ich stelle die obligate Frage, ob das Postulat aus der Mitte des Rates bekämpft werde.

M. Gassmann: Je voudrais tout d'abord remercier M. Miville de m'autoriser à émettre ici quelques critiques au sujet du postulat qu'il vient de développer.

Je tiens à rappeler, comme on l'a déjà fait, que le réseau des routes nationales n'est pas encore terminé et que, pour l'instant en tout cas, aucune liaison satisfaisante n'existe entre Bâle et Genève, qui permettrait de relier la chaîne du Jura au réseau actuel des routes nationales. Le Jura, mais aussi les cantons de Vaud et de Neuchâtel sont concernés par cette question. Les citoyens du Jura viennent justement de se prononcer nettement pour la réalisation d'une route nationale à travers le Jura.

Lors de la campagne précédant le vote sur le principe de la construction d'une route nationale, les problèmes de la sauvegarde de l'environnement ont été discutés de façon très approfondie et très démocratique. Le gouvernement

jurassien a eu l'occasion de préciser ses intentions à ce sujet et de rassurer les tenants d'une saine protection de l'environnement. Cependant, la situation économique dans le Jura a également joué un rôle important dans le choix qu'ont fait les citoyens.

Le postulat de M. Miville nous fait craindre que la Confédération ne fasse pas tout l'effort nécessaire à la construction urgente de cette route au cas où le Conseil fédéral accepterait ce postulat.

La Transjurane permettra certes d'assurer la liaison entre les réseaux d'autoroutes français et suisse, donc, par là-même, de désenclaver notre région, laissée jusqu'ici à l'écart. Mais la Transjurane permettra aussi d'améliorer sensiblement les liaisons intérieures entre les régions jurassiennes. Or, pour notre canton et son économie, cela est d'une importance vitale. Accepter le postulat de M. Miville serait, pour nous, remettre en question le financement par la Confédération des infrastructures nécessaires pour assurer ces liaisons interrégionales.

Au moment où tous les cantons suisses, à l'exception d'Appenzell et du Jura notamment, ont très largement bénéficié de la manne fédérale pour la mise en place de leurs réseaux routiers, il nous paraîtrait injuste que le Jura soit, une fois de plus, pénalisé.

Avant même de les avoir demandées, j'ai reçu certaines assurances de la part de M. le conseiller fédéral. Je le remercie d'avoir insisté sur la nécessité de ne pas remettre en question cette construction urgente de la Transjurane. Je ne puis cependant accepter le postulat de M. Miville: une prudence élémentaire m'incite à suivre cette voie. Je vous invite à en faire de même.

Guntern: Ich bin nur aufgrund der Erklärung des Bundesrates bereit, dieses Postulat anzunehmen. Meiner Ansicht nach ist das schweizerische Nationalstrassennetz ein Beispiel einer ausgezeichneten Planung. Ich bin der Auffassung, dass jene Leute, die im Jahre 1960 dieses Nationalstrassennetz geplant haben, sehr weise Leute waren, denn sie haben nicht nur geplant, sondern auch die Finanzierung dieser Planung sichergestellt, wie das selten der Fall war. Der Nationalstrassenbau ist ein Musterbeispiel, wie man das auch in Zukunft bei uns tun sollte.

Ich bin mit Herrn Miville einverstanden: Es hat ein Umdenken stattgefunden. Aber dieses Umdenken erfolgte vor allem in jenen Gegenden, die heute bestens mit Nationalstrassen bedient sind, d. h. die die Belastungen, die bestehen, wenn keine Nationalstrassen vorhanden sind, eben nicht fühlen müssen. In dieser Situation kann man sehr gut und sehr leicht auf eine Nationalstrasse verzichten.

Ich bin der Auffassung, dass die Unterscheidung, die heute hier zwischen lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung angetönt worden ist, nicht so einfach vorgenommen werden kann, wie dies Herr Miville dargelegt hat. Wenn wir die Nationalstrassenabschnitte, die ja noch in Diskussion stehen, hier behandeln werden, werden uns die Zürcher Vertreter unseres Rates bald einmal darlegen, dass das Y nicht nur für den Ort Zürich von Bedeutung ist, sondern aufgrund der nationalen Bedeutung Zürichs eine überregionale Bedeutung aufweise. Ich wähle dieses Beispiel, weil ich nicht ein näheres Beispiel hier auführen möchte. Man kann nicht einfach Zubringerstrassen bauen und diese dann irgendwo enden lassen; so ist das Problem nicht zu lösen. Vor dem Wort «Marschhalt» habe ich persönlich genau die gleichen Bedenken wie Herr Bundesrat Hürlimann. Ich möchte nicht, dass der Spruch hier zutrifft: «Die Letzten beissen die Hunde».

Muhlem: Ich weiss persönlich nicht, was ich jetzt eigentlich durch Stillschweigen genehmigen soll. Wenn Sie die Begründung des Kollegen Miville gehört haben und diese mit seinem Text konfrontieren, der ja Ihnen und uns allen zur Verfügung steht, dann sehe ich Differenzen prinzipieller Art. Ich möchte den Herrn Bundesrat bitten, zu erklären, was er denn eigentlich entgegenzunehmen bereit ist. Denn der Text des Herrn Kollegen Miville deckt sich meines

Erachtens nicht genau mit der Annahmeerklärung des Bundesrates. Ich bitte um diesbezügliche Klärung, sonst müsste ein Antrag gestellt werden, das Postulat abzulehnen; im Moment kann ich das nicht tun.

Miville: Vielleicht darf ich ein wenig zur Klärung beitragen, indem ich mich bemühe, den drei Votanten zu antworten. Ich habe es bereits in meinen Ausführungen gesagt: Ich habe für das Misstrauen des Kantons Jura meinem Vorstoss gegenüber alles Verständnis. Es ist klar, dass sich da Überlegungen einstellen müssen, wie sie auch von Herrn Guntern formuliert worden sind: diejenigen, die sich bedient haben und diejenigen, die noch nicht bedient worden sind. Ich glaube aber, dass man jetzt eine Frage von gesamtschweizerischer Bedeutung nicht einfach aus der Optik einiger weniger Kantone ansehen und entscheiden sollte, um so weniger als ja Herr Bundesrat Hürlimann in dieser Beziehung eindeutige Erklärungen abgegeben hat. Herrn Guntern und zugleich Herrn Muheim möchte ich sagen: Es gibt in meinem Postulat ein zentrales Anliegen. Was da an Begründungen und Motivationen vor mir gesagt worden sind, macht es vielleicht notwendig, noch einmal das zentrale Anliegen zu erläutern; denn es liegt mir schon daran, wenn Sie schon so freundlich sind und mir zustimmen, dass Sie wissen, was Sie gebilligt haben.

Artikel 36bis Absatz 1 der Bundesverfassung sagt: «Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen. Zu solchen können die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung erklärt werden.» Nun geht es mir darum – aber bitte, Herr Muheim, mit einem Postulat – darüber nachdenken zu lassen, diese Begriffsabgrenzung prüfen zu lassen, mehr nicht. Die Prüfung kann ja auch mit der totalen Ablehnung meiner Vorstellungen enden. Es geht mir darum, den Begriff «Strassenverbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung» heute und angesichts dessen, was alles gebaut worden ist und gebaut werden soll, wieder einmal in eine Überlegung einzubeziehen, die dann in folgender Richtung gehen müsste – und das ist der Kernsatz meines Postulates —: ob als Berechnungsgrundlage für den Bundesbeitrag in Zukunft nicht die vollen, sondern nur jene Kosten anzuerkennen sind, die dem Verkehrsanteil von gesamtschweizerischem Interesse entsprechen. Voilà!

Bundesrat Hürlimann: Wir machen als Bundesräte im Nationalrat eine etwas andere Erfahrung. Dort werden morgen wieder in Scharen Postulate überwiesen, ohne dass dazu überhaupt ein Wort gesagt wird. Zur Praxis, wie jetzt in der Bundesversammlung, d. h. in beiden Räten, Vorstösse in der Form von Motionen gemacht und dann in Postulate umgewandelt werden, muss ich ganz einfach erklären: Ein Wort von Artikel 25 des Geschäftsverkehrsgesetzes hat in diesem Zusammenhang ein ganz entscheidendes Gewicht. Es heisst dort: «Das Postulat beauftragt den Bundesrat zu prüfen . . .» «Prüfen» ist hier das wichtigste, und glücklicherweise hat Herr Miville diesen Begriff auch aufgenommen. Wir prüfen alles, behalten aber nur das Beste. Deshalb können wir im Grunde genommen Postulate ohne weiteres entgegennehmen. Wir wissen zum Teil zum voraus, dass Postulate, die entgegengenommen werden, im jetzigen Zeitpunkt nicht realisiert werden können. Mit anderen Worten: Wir lehnen Postulate nicht ab, weil vielleicht in irgendeinem Zusammenhang ein Postulat doch noch seinen tieferen Sinn bekommen kann. Wir haben auch schon Postulate entgegengenommen, gegen die wir anfänglich eher Bedenken hatten, worauf uns diese Postulate bei der Durchsetzung einer politischen Idee des Bundesrates dann doch sehr willkommen waren. Das brauche ich Ihnen nicht weiter zu exemplifizieren. Dies ist eine Erfahrung, die man in unserem Kollegium macht.

Herrn Muheim antworte ich wie folgt: Der frühere Generalsekretär der Bundesversammlung und heutige Bundesrichter Alois Pfister hat uns im Nationalrat sogar gesagt: Eine Entgegennahme des Postulates bedeutet für den Bundes-

rat noch gar nichts. – In Ihrem Rat verhält es sich etwas anders. Der Begriff «Marschhalt» – es ging mir hier genau gleich wie Herrn Guntern – hat mich dann veranlasst, einen Vorbehalt gegenüber dem Postulat anzubringen, und zwar deshalb, weil eben Postulate in Ihrem Rate ein etwas anderes Gewicht haben als im Nationalrat. Ich will damit nichts qualifizieren, sondern bloss feststellen, dass hier die persönlichen Vorstösse ganz anders diskutiert werden als im Nationalrat. Das Problem der Transjurane haben wir übrigens schon längst besprochen, und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes wird schliesslich durch die Bundesversammlung beschlossen werden müssen. Der Vorentwurf für eine entsprechende Botschaft geht demnächst in die Vernehmlassung. Nur der Begriff «Marschhalt» hat mir in den Ohren etwas weh getan, weshalb ich deutlich machen wollte, dass die Prüfung nicht in dieser Richtung gehen wird. Das heisst, wir werden im Zusammenhang mit der Diskussion über die sogenannten umstrittenen Strecken, die Sie noch zu führen haben werden, letztlich durch die eidgenössischen Räte festlegen lassen, wie das Nationalstrassennetz in der nächsten Phase aussehen soll.

Ich teile die Meinung von Herrn Guntern: Die Planung des Nationalstrassennetzes war eine sehr sinnvolle Planung, und die Finanzierung wurde beschlossen, bevor man an die Planung ging. Die Artikel 36bis und 36ter der Bundesverfassung wurden im Jahre 1958 vom Volk angenommen, worauf die eidgenössischen Räte im Jahre 1960 die Planung des Nationalstrassennetzes festgelegt haben. Dafür, wie das Nationalstrassennetz aussehen soll, ist nämlich – glücklicherweise, würde ich sagen – die Bundesversammlung zuständig. In diesem Sinn, Herr Muheim, möchte ich das Postulat entgegennehmen, das uns zunächst zu gar nichts anderem verpflichtet, als dass wir die aufgeworfenen Fragen prüfen. Um aus den Ausführungen von Herrn Miville nicht etwas als akzeptiert ableiten zu können, habe ich meine Vorbehalte angebracht, und nur unter diesen Vorbehalten nehme ich das Postulat im Auftrage des Bundesrates entgegen.

Muheim: Ich möchte den Antrag stellen, das Postulat abzulehnen. Eine Begründung gebe ich nicht mehr. Ich habe den Eindruck: Wenn das Ganze für den Bundesrat ohnehin nicht mehr ist als ein «Papier mit vielen Reserven», dann möchte ich, dass der Rat sich für Ja oder Nein entscheidet. Ich bin für ein Nein.

Guntern: Der Bundesrat prüft also diese Frage bereits. Eine Kommission ist eingesetzt worden, und der Bundesrat wird sich entscheiden müssen. Es scheint mir nicht mehr nötig, hier ein Postulat zu überweisen.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates
Dagegen

6 Stimmen
25 Stimmen

Schluss der Sitzung um 10.30 Uhr

La séance est levée à 10 h 30

Postulat Miville Nationalstrassenfinanzierung

Postulat Miville Financement des routes nationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.919
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	175-179
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 464

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.