

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

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

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

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

82.031

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

C

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

Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Dringlichkeitsklausel 161 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.017

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 832 hiervoor – Voir page 832 ci-devant

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

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

Definitiv – Définitivement

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

Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Let. a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

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

Bst. b*Antrag der Kommission*

... Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu bezeichnenden Netz gehören ...

Let. b*Proposition de la commission*

... réseau à désigner par le Conseil fédéral en collaboration avec les cantons et répondant à ...

*Angenommen – Adopté***Bst. c***Antrag der Kommission*

... von Niveauübergängen sowie für andere Massnahmen zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel, zur Entlastung von Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs;

Antrag Pini

c. ... von Niveauübergängen, an den Bau von Parkiereinrichtungen für den Schwerverkehr an der Grenze sowie für andere Massnahmen ...

Let. c*Proposition de la commission*

... des passages à niveau ainsi que pour d'autres mesures favorisant la complémentarité des moyens de transport, le décongestionnement du trafic routier et la séparation des courants de trafic;

Proposition Pini

c. ... des passages à niveau, de la construction d'installation de stationnement pour les poids lourds à la frontière, ainsi que pour d'autres mesures ...

Huggenberger, Berichterstatter: Bei Buchstabe c geht es um die Einführung neuer Verwendungszwecke. Einleitend werden hier auch noch die Massnahmen zur Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen erwähnt, die bisher in einem eigenen Bundesbeschluss verankert waren. Neu geht es also jetzt um Massnahmen zur Entlastung von Strassen und um Massnahmen zur Entflechtung des Verkehrs, wobei die ursprüngliche Fassung lautete «von überregionaler Bedeutung»; ebenso lautete die ursprüngliche Fassung des Bundesrates «von baulichen Massnahmen». Die Kommission hat sich für die Formulierung «für andere Massnahmen» entschieden und hat den Zusatz «von überregionaler Bedeutung» weggelassen. Einmal ist die Differenzierung schwierig, was überregional ist und was nicht, zum zweiten wollte man ganz bewusst im Sinne von Verkehrspolitik auch bis in die Gemeinden hinein die Möglichkeit schaffen, dass an solche entflechtende Massnahmen, wenn sie notwendig sind, Beiträge geleistet werden können. Ich möchte nochmals erwähnen, dass es sich hier um eine Auflistung von Massnahmen handelt, für die Beiträge gewährt werden können, aber nicht darum, dass damit neue Bundesaufgaben geschaffen würden. Die Kommission lehnt auch die enge Umschreibung für bauliche Massnahmen, wie sie in der Botschaft Ziffer 243 gewählt wurde, ab und verweist auf den Text, wie er nun in der Verfassung ausdrücklich festgelegt wird.

In der Kommission wurde sodann eine Reihe von weiteren Vorschlägen eingebracht, was für andere Massnahmen noch unterstützungswürdig seien, so zum Beispiel Huckepack- und Grosscontainerverkehr – dieser Antrag wurde mit 13 zu 2 Stimmen angenommen –, weiter der Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Eisenbahnaltentunnels. Auch dafür hat sich die Kommission entschieden und zwar deutlich mit 17 zu 1 Stimmen, und schliesslich für Bahnhofparkanlagen mit 12 zu 5 Stimmen. Die Kommission wollte aber nicht all diese weiteren Anträge – vielleicht kommen ja

jetzt nochmals weitere aus dem Rat dazu – in dieser Verfassungsbestimmung auflisten, damit diese Aufreihung nicht ins Uferlose wachsen würde. Daher nahm sie einen umfassenden Begriff für eine weitere Zweckbestimmung in die Verfassung auf, der heisst: «Es sollen Massnahmen zur gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel unterstützt werden.» Unter diesen Massnahmen, indem sich die Verkehrsmittel gegenseitig unterstützen sollen, versteht die Kommission den Huckepack- und Grosscontainerverkehr, den Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Eisenbahnaltentunnels und die Bahnhofparkanlagen.

Ferner geht die Kommission davon aus – ich wurde beauftragt, das hier zu betonen –, dass für Verkehrsträger gleich welcher Art der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit gelten muss. Somit dürfen keine generellen Defizitdeckungen übernommen, sondern nur in ganz bestimmten Fällen im Sinne der Zweckumschreibung Beiträge ausgerichtet werden. Im weiteren hat die Kommission den gestellten Antrag, es seien auch Park-and-Ride-Anlagen ganz generell, also unabhängig von Bahnhöfen, zu finanzieren, mit 9 zu 7 Stimmen abgelehnt. Weiter wurde ein Antrag abgelehnt, der jetzt allerdings wieder von Herrn Pini aufgenommen wurde, es seien auch Lastwagenbahnhöfe, gares routières, zu unterstützen. Ich möchte auch auf die parlamentarischen Vorstösse der Kommission Nebiker und das Postulat zum Leistungsauftrag SBB verweisen, wo beantragt wurde, es seien Massnahmen, wie sie eben jetzt mit in die Verfassung eingebaut werden, zu ergreifen.

Ich beantrage Ihnen im Sinne des Antrags der Kommission, diesem Buchstaben c zuzustimmen.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: A la lettre c, nous avons tout d'abord introduit une nouvelle norme, à savoir «l'encouragement d'autres mesures – je cite – favorisant la complémentarité des moyens de transport». A ce sujet, il faut insister sur le fait qu'il ne s'agit pas, par ce biais, de participer au déficit des transports publics, le principe de la couverture des propres frais de chaque catégorie de trafic devant être respecté. Il s'agit, en fait, de favoriser les mesures destinées à décharger les routes du trafic lourd en encourageant le feroutage, les transports de véhicules accompagnés à travers les tunnels ferroviaires, ainsi que le trafic des grands conteneurs. Cette notion de complémentarité des moyens de transport comprend aussi le subventionnement à la construction de parcs à voitures à proximité immédiate des gares; un vote est intervenu sur ce point.

Il nous est apparu intéressant d'illustrer par cet encouragement à la construction de ces parcs, ce que nous entendons par la complémentarité des moyens de transport. Manifestement, en soutenant ces constructions, on investit dans le domaine routier en faveur de l'automobiliste, mais on favorise la complémentarité des moyens de transport en permettant à l'automobiliste de parquer à proximité des gares et on l'incite donc à utiliser le chemin de fer, notamment dans les liaisons intervillees.

En ce qui concerne la notion de séparation des courants de trafic, je vous renvoie notamment à une déclaration de M. Hürlimann, conseiller fédéral, citée hier in extenso par M. Ganz, déclaration qui a été faite à la session de printemps et en date du 18 mars 1982, concernant le contenu de cette norme «séparation des courants de trafic» et, plus particulièrement, les pistes pour cyclistes.

Retenons également une modification, à la fin de la lettre c, à savoir la suppression des mots: «d'importance suprarégionale». Par là, la commission a voulu tenir compte des charges très lourdes des communes, notamment. Je rappelle que l'ensemble du réseau routier suisse couvre quelque 65 000 kilomètres dont 45 000 sont constitués de routes communales. Les charges sont importantes et elles ne sont couvertes, en ce qui concerne la taxe et la surtaxe, qu'à concurrence de 20 pour cent. Mais il ne s'agit pas, comme on l'a dit, de subventionner n'importe quoi à ce titre; il s'agit bien d'investir dans le domaine routier, et dans des limites qui ont été bien déterminées par les exemples que nous avons donnés: le feroutage, la construction de

parcs à voitures à proximité des gares, les transports de voitures accompagnées à travers les tunnels alpins. En revanche, nous avons repoussé l'encouragement à la construction de «Park and ride», cela a paru ne pas faire partie du domaine de la Confédération et par 9 voix contre 7, la commission a estimé que cet investissement était plutôt d'un caractère local et régional.

Enfin, la proposition de M. Pini a déjà été traitée en commission. Elle a été repoussée par celle-ci, il s'agit donc d'installations de stationnement pour les poids lourds à la frontière. A ce sujet, je rappelle une fois de plus que l'effort principal doit rester la construction, l'entretien et l'exploitation des routes. Il ne faut pas tomber dans l'affectation tous azimuts, dans le saupoudrage des investissements. Nous ne pouvons pas nous le permettre et il a paru à la majorité de la commission que cet investissement ne devait pas être compris dans les normes prévues à l'article 36^{er}, lettre c. Cette majorité vous propose donc de repousser la proposition Pini et d'accepter l'introduction de la nouvelle norme tendant à favoriser la complémentarité des moyens de transport et d'accepter également la suppression des mots, à la fin de la lettre c: «d'importance suprarégionale».

M. Pini: En examinant l'application de l'article 36^{er}, la majorité de la commission a, entre autres, exclu le subventionnement des gares routières ou «autoporti», destinées en particulier au trafic des poids lourds à la frontière. Il s'agit d'infrastructures très importantes et je dirais même fondamentales pour favoriser la fluidité du trafic routier, surtout au niveau interrégional.

Les installations de stationnement pour les poids lourds à la frontière, plus particulièrement de la frontière nord-sud, reliée par la N 2, ont été à plusieurs reprises demandées par les cantons intéressés, et c'est précisément le cas du Tessin ainsi que celui de Bâle. A travers ces installations, on pourra éviter les embouteillages actuellement connus, par exemple dans les postes frontières du Mendrisiotto, qui empêchent lourdement – c'est bien le cas de le dire – l'écoulement normal du trafic autoroutier, soit à la sortie comme à l'entrée de la frontière. Il est proportionnellement insoutenable de prévoir des subventions pour les parkings à proximité des gares de nos chemins de fer et, en même temps, de biffer ces subventions à des infrastructures, comme celles que je viens de citer, d'importance fondamentale pour concrétiser le sens et la portée de l'article en discussion.

A l'heure actuelle, le manque de ces infrastructures que les cantons, financièrement, ne peuvent pas réaliser tout seuls – c'est justement le cas pour le Tessin – incite souvent, à cause des embouteillages et des longues attentes aux postes frontières les plus importants, à emprunter des alternatives de parcours à travers des zones dépourvues de structure routière adaptée pour le trafic des poids lourds. Un exemple: le passage au long des postes frontières de la rive gauche et de la rive droite du lac Majeur, dont le réseau routier est tout à fait insuffisant pour supporter, avec le trafic léger surtout de nature touristique, le passage intense de véhicules lourds.

Mais il y a un autre aspect du problème qui est de nature éminemment économique et fiscal. En effet, si ces infrastructures ne peuvent pas se réaliser, des opérations de douane pour les poids lourds, à la longue, risquent d'être déplacées hors de la Suisse, justement pour pouvoir jouir de l'organisation douanière requise. Cette éventualité inquiète les opérateurs des services d'expédition et déjà maintenant, une partie des opérations de dédouanement se déroulent, pour ce qui concerne la situation de Chiasso, à Milan. Aussi pour la Confédération, il s'agit d'un aspect qui doit être considéré pour ses implications économiques et financières. C'est donc en raison de cette considération, en relation avec les faits et les situations constatés chaque jour à l'entrée nord, et surtout à l'entrée sud de notre pays, reliées par l'autoroute du Gothard, que je vous propose de compléter l'article 36^{er} à la lettre c, prévoyant expressément que les subventions dépendantes de la nouvelle

répartition des taxes sur les carburants seraient aussi destinées à financer la construction d'installations de stationnement pour les poids lourds à la frontière.

En l'occurrence, je vous prie d'appuyer cette proposition complémentaire qui, à mon avis, comble une grave lacune dans le cadre des interventions infrastructurales destinées au décongestionnement du trafic routier, et cela dans l'intérêt régional et national.

Biderbost: Im Gegensatz zu anderen vergleichbaren Vorlagen geht es heute nicht um neue Finanzquellen. Es wird niemand zusätzlich oder vermehrt zur Kasse gebeten, sondern es geht lediglich um die Erhaltung und vor allem um die Neuorientierung in der Verteilung bestehender Abgaben bzw. Einnahmen. Wichtig ist aber – nicht zuletzt aus politischen Gründen, die ich in fünf Minuten nicht darlegen kann, die Ihnen aber klar sind –, dass diese Neuverteilung, also die Zweckbindung, so gestaltet wird, dass ein möglichst naher Bezug zum Motorfahrzeug, zum Automobilisten oder zur Strasse gewährleistet bleibt. Nicht nur der Bundesrat, auch die Kommission hielt sich in ihren Entscheiden an dieses Prinzip. Die Kommission führte demgemäss in Artikel 36ter Litera c die Massnahmen zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel ein und präziserte zuhanden der Gesetzgebung in mehreren Abstimmungen sehr genau, was sie darunter verstanden wissen will und was nicht; also ein klarer Auftrag an den Gesetzgeber. Die Kommission hat in diesem Sinne und um das «Fuder» nicht zu überladen, einige Begehren ablehnen müssen und nur wenige angenommen. Dazu gehört der Container- und Hukpackverkehr, eine allseits willkommene Entlastung der Strasse, die Bahnhofparkings als neue Dienstleistung für die Automobilisten und schliesslich der Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch Eisenbahnaltentunnels.

Gestatten Sie, dass ich als besonders Betroffener dieser Art von Verkehr einige Äusserungen hierzu mache. Wir möchten erstens einmal, dass jeder Automobilist in der ganzen Schweiz gleich behandelt wird. Das ist heute der Fall, mit Ausnahme des Verlags durch Eisenbahntunnels. Wer beispielsweise den Gotthard- oder Bernardino-Strasentunnel durchfährt, zahlt mit seinem Anteil Grundzoll und Zollzuschlag am Benzin nicht seine Kosten. Der Ausgleich erfolgt durch den Benzinverbrauch im ganzen Lande. Es ist nicht mehr als recht und billig, dass dies auch Geltung für die Benutzer der Eisenbahntunnels hat. Leider ist dies heute noch nicht der Fall. Wer durch den Lötschbergtunnel und zurück fährt, bezahlt je nach Fahrzeug zwischen 56 und 260 Franken. Das ist eine Diskriminierung des Automobilisten, der einen Eisenbahntunnel benutzt bzw. benützen muss.

Als zweites Ziel streben wir die Gleichstellung der Regionen oder wenigstens die Annäherung in der wirtschaftlichen Stärke der Randregionen an das übrige Land an. Noch vermerkt die Statistik für das Wallis ein Pro-Kopf-Einkommen von etwa 14 500 Franken, während der Landesdurchschnitt etwa 19 000 Franken beträgt. Und ähnliches gilt auch für Uri und Graubünden. Gute und preiswerte Verbindungen sind ein wichtiger Beitrag an die Förderung der Berg- und Randregionen.

Drittens sei betont, dass Beiträge an den Autoverlad ein gut eidgenössischer Akt der Gerechtigkeit sind. Die staatspolitischen Überlegungen, welche gegen die Erhebung einer Tunnelgebühr am Gotthard und San Bernardino zu Recht geltend gemacht wurden, gelten sicher auch anderswo, so am Lötschberg, an der Furka oder an der Albula. Die Randregionen im Wallis, in Uri und Graubünden verdienen eine solche Solidarität und haben sie auch nötig.

Begrüssenswert ist auch – wenn ich das gerade hier noch beifügen darf – der Einbezug, der Schutzbauten gegen die Naturgewalten, denn was nützt eine Strasse, wenn die Sicherheit des Benutzers nicht gewährleistet ist. Die für das Forstwesen zur Verfügung stehenden Kredite können diese Sicherheit allein leider nicht garantieren. Die von der Kommission eingefügten Ergänzungen – wie die Vorschläge des Bundesrates – sind also als Ganzes dazu angetan, eine

umfassende und gleichberechtigte Berücksichtigung des Automobilisten im Verlangen nach guten Verbindungen sicherzustellen, aber auch – und das ist neu – den Automobilisten als ganzen Menschen in seinen Bedürfnissen nach Sicherheit und einer gesunden Umwelt wie im Verhältnis zu den Mitmenschen zu sehen und ihm zur Seite zu stehen. Wenn dabei gleichzeitig andere, übergeordnete Ziele schweizerischer Politik wie Annäherung der Regionen gefördert werden können, dann ist das ein aus der ganzheitlichen Betrachtung des Automobilisten als Menschen fließendes und durchaus willkommenes Nebenprodukt. Die Vorschläge der Kommission verdienen also unsere Unterstützung.

Linder: Ich unterstütze den Antrag von Herrn Pini. Die Frage, die Herr Pini aufgeworfen hat, berührt natürlich in erster Linie die Grenzübergänge im Kanton Tessin, in einem gewissen Grad aber auch andere schweizerische Grenzübergänge, wie Buchs, Brig, Basel und Schaffhausen. Im Prinzip liegt jedoch das Schwergewicht der Problematik, die Herr Pini angesprochen hat, im Tessin. Das Tessin ist – verkehrstechnisch gesprochen – ein Kanal, der am Gottthard beginnt und im Süden des Tessins, um Chiasso, aufhört. Durch diesen Kanal verläuft ein grosser und mit dem Ausbau der Autobahn noch vermehrt zunehmender Verkehrsfluss. Dieser Verkehr wird an der Grenze zur Zolllabfertigung aufgehalten. Das führt naturgemäss zu Problemen. Speziell beim Lastwagenverkehr sind die Probleme derart, dass sie eine besondere Behandlung verdienen. Ich möchte hier einfügen: Täuschen Sie sich nicht, der Hucklepackverkehr kann nie und nimmer den gesamten Lastwagenverkehr aufnehmen. Ich bin ein Freund und Promotor des Hucklepackverkehrs. Aber es ist ausgeschlossen, sich der Hoffnung hinzugeben, dieser Hucklepackverkehr könnte den Strassenverkehr total von Lastwagen befreien. Es wird nach wie vor eine zunehmende Anzahl von schweren Fahrzeugen auf dieser Achse verkehren.

Bei der Grenze kommen die Staueffekte; Staueffekte normaler Art bei speziellen Andrang und Stauvorfälle anormaler Art, beispielsweise bei Streikvorgängen in unserem südlichen Nachbarland. Wenn Sie einmal gesehen haben, die sich die Fahrzeuge im Tessin infolge Streiks oder Zoll- oder Grenzschlusses in Chiasso gehäuft haben und wo sich die Fahrzeuge überall aufhalten, um überhaupt warten zu können, dann erkennen Sie das Problem. Mit diesem Problem kann weder der Kanton Tessin noch die Gemeinde Chiasso – wenn wir jetzt von Chiasso sprechen – fertigwerden. Das ist nicht ein Problem, das Chiasso geschaffen hat, sondern es ist ein Problem, das durch die gesamtschweizerische Verkehrssituation hervorgerufen wurde. Wenn man das so sieht, dann wird klar, dass auch den Orten, wo diese Belastung durch die beiseitestehenden Fahrzeuge oder wartenden schweren Fahrzeuge entsteht, mit den Mitteln, die uns hier durch dieses Gesetz zur Verfügung gestellt werden, geholfen werden muss. Es geht einfach darum, den Artikel 36ter Buchstabe c nicht so eng zu fassen, dass das verunmöglich ist. Vielleicht wird mir Herr Bundesrat Ritschard sagen, er habe auch daran gedacht, eine solche Hilfe sei auch ohne Antrag Pini möglich. Ich bin aber etwas ängstlich, denn die restriktiven Ausleger sind zahlreich; ich möchte sicher sein, dass die Möglichkeit, aus diesen Mitteln auch die nötigen Parkflächen und Infrastrukturanlagen für den Schwerverkehr zu schaffen, deutlich offen bleibt. Dieser Deutlichkeit verhilft der Antrag Pini, und deshalb beantrage ich Ihnen, ihn zu unterstützen.

Meier Werner: Ich verstehe sehr wohl, dass Kollega Pini diesen Antrag gestellt hat. Ich verstehe auch, dass Herr Kollega Linder ihn unterstützt. Es handelt sich um ganz spezifische Sonderinteressen, die da vertreten werden. Ich möchte sagen, wir stehen vor einer ganz klaren Dilemmasituation, und ich möchte deshalb einige Dinge in Erinnerung rufen. Man vergisst vielleicht vieles allzu rasch. Wir haben vor kurzem den Geschäftsbericht SBB 1981 behandelt und dort gesehen, dass Rückgänge, Einnahmen-

ausfälle, auch im Transitverkehr, zu den roten Zahlen beitragen. Wir haben seinerzeit den Leistungsauftrag SBB hier verabschiedet mit der Auflage an die Bundesbahnen, den Wagenladungsverkehr bis 1986 selbsttragend zu machen. Nun kommt ein Antrag, der dahin geht, dass der Strassen-schwererkehr, der ohnehin eine Belastung für die ganze Gotthardroute ist, der unseren Tourismus beeinträchtigt, durch besondere Parkierungsmöglichkeiten an der Grenze, die vom Bund unterstützt werden sollten, noch gesteigert werden. Also vollkommen gegenläufig zu dem, was wir an sich beim Leistungsauftrag beschlossen haben und voraussetzt, dass die Bahn vermehrt alimentiert werden sollte, d. h. mehr Transporte im Wagenladungsverkehr haben sollte, um selbsttragend zu werden.

Wir können doch nicht eine derart widersprüchliche Verkehrspolitik betreiben. Das Anliegen der Kollegen Pini und Linder ist aus ihrer Optik wohl verständlich, gesamtverkehrspolitisch muss ich es aber als falsch bezeichnen, und ich bitte Sie eindringlich, den Antrag Pini aus diesen Erwägungen heraus abzulehnen.

Bundesrat Ritschard: Herr Linder, genau das befürchte ich, nämlich dass der Antrag Pini möglicherweise eher zu einer Einengung – ich denke jetzt an längere Fristen – führen könnte. Wir hatten ja unter diesem Buchstaben c eine ganze Reihe von Anträgen für das, was hier auch noch anzunehmen sei: Park-and-Ride-Anlagen, sogar Parkhäuser standen in der Kommission zur Diskussion, Lastwagenbahnhöfe, die etwas in Ihre Richtung gehen, dann natürlich die Fahrradwege usw.

Wenn es sich zur Gewährleistung eines reibungslosen Hucklepackverkehrs – das ist ja die erste Voraussetzung für diesen Verkehr – als notwendig erweist, Einrichtungen zu schaffen, die den reibungslosen Ablauf gewährleisten, dann ist das meines Erachtens in der heutigen Formulierung in der Verfassung enthalten: «... sowie andere Massnahmen zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung der Verkehrsmittel, zur Entlastung von Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs». Das eröffnet ein breites Spektrum von Möglichkeiten, die vielleicht heute noch nicht einmal alle bekannt sind. Ich warne davor – ich wiederhole es –, mit einzelnen Anlagen, die ich persönlich als bereits enthalten betrachte, den Buchstaben c zu belasten und uns damit möglicherweise für die Zukunft einige Entwicklungen zu verbauen.

Die Verfassung sollte ja allgemeine Grundsätze aufstellen, was hier in glücklicher Weise gemacht worden ist. Ich bitte Sie, den Antrag Pini abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Pini	25 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	80 Stimmen

Bst. d

Antrag der Kommission

für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, sowie an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind;

Antrag Loretan

d. für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, sowie an ...

Let. d

Proposition de la commission

... de l'environnement nécessitées par le trafic routier motorisé et à des ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes ouvertes au trafic motorisé;

Proposition Loretan

d. Contributions au titre des mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier motorisé...

Huggenberger, Berichterstatter: Hier geht es darum, dass diese Umweltschutzmassnahmen in der Bundesverfassung verankert werden. Im übrigen ist auf das neue Umweltschutzgesetz, das in Beratung steht, zu verweisen. Die Formulierung der Kommission geht etwas weiter als diejenige des Bundesrates. Es ist nicht nur die Rede von Massnahmen längs der Strassen, sondern Massnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr notwendig werden. Sodann hat die Kommission in Litera d neu aufgenommen: Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind. Auch das war in der Kommission unbestritten. Nun hat Herr Loretan noch einen Zusatzantrag gestellt, mit dem Text Litera d für Beiträge an den Umweltschutz neu auch Landschaftsschutzmassnahmen aufzunehmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden.

Das geht meines Erachtens – in der Kommission lag ja der Antrag nicht vor – doch etwas weit. Man kann sich zudem kaum vorstellen, was darunter verstanden werden soll, denn beim Strassenbau hat man es sich ja immer mehr zur Aufgabe gemacht, die Strassen sinnvoll in die Landschaft einzuplanen und entsprechende Massnahmen im Rahmen des Strassenbaus zu treffen. Aber vielleicht wird Herr Loretan uns noch sagen, was er unter diesem neuen Passus genau versteht.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: Nous faisons trois remarques concernant la lettre d.

La première consiste en un rappel: à la lettre d, nous allons un peu plus loin que le Conseil fédéral, puisque nous englobons également les ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes ouvertes au trafic motorisé.

La deuxième remarque relève que les mesures de protection de l'environnement sont très étroitement liées à la loi sur l'environnement qui est actuellement en discussion au Parlement.

Enfin, la troisième remarque concerne la proposition de M. Loretan. La commission n'a pas encore eu l'occasion d'examiner cette proposition. Cependant, il y a lieu de dire que la loi sur les routes nationales permet déjà, actuellement, d'intervenir dans un domaine assez large de protection du paysage. Je cite un exemple qui m'est proche, soit les travaux qui ont été réalisés à propos de la construction de la N 5, à Auvernier, où de nouvelles rives ont été données à la population, où de nouveaux paysages ont ainsi pu être créés et d'autres protégés, et cela sur la base des dispositions légales existantes. Je le répète, la commission n'a pas encore traité cette question mais, à titre personnel, il me paraît que la proposition de M. Loretan irait très loin et entraînerait la Confédération dans des dépenses importantes, dans la mesure où une intervention est déjà possible maintenant sur la base des dispositions légales existantes.

Loretan: Wie Sie von den Kommissionsreferenten gehört haben, stelle ich den Antrag, in Artikel 36ter BV beim Buchstaben d nach dem Wort «Umweltschutz» noch das Wort «Landschaftsschutz» einzufügen. Es sollen also aus den Treibstoffzollabgaben auch Beiträge an Landschaftsschutzmassnahmen ausgerichtet werden können, die durch den motorisierten Verkehr im Strassennetz verursacht werden. Worum geht es mir mit diesem Antrag? Die beiden Herren Kommissionssprecher haben die Frage zu Recht aufgeworfen. Sicher nicht darum, die Zweckbindung der Treibstoffabgaben zu lockern. Diese Zweckbindung ist offenbar für das abstimmungspolitische Schicksal der Vorlage zu wichtig, als dass sie in wesentlichem Umfang angetastet werden dürfte.

Es geht mir um zwei Dinge. Erstens: Der Gesetzgeber, oder wer auch immer die neuen Bundesverfassungsartikel zu vollziehen haben wird, soll dereinst nicht an einen allzu engen Begriff von Umweltschutzmassnahmen gebunden sein. Die Botschaft des Bundesrates auf den Seiten 14 und 15 geht mir etwas zu wenig weit, wenn sie nur von Schall-

schutzmassnahmen spricht. Es verdient hier übrigens hervorgehoben zu werden, dass auch der TCS in seiner Vernehmlassung den Einbezug von Landschaftsschutzmassnahmen zur Finanzierung durch Treibstoffzollabgaben befürwortet hat.

Mit der neuen Bestimmung, dies zum Zweiten, soll ein Zeichen in der Verfassung dafür gesetzt werden, dass Strassenanlagen möglichst gut in die Landschaft einzufügen sind, auch wenn dies Mehrkosten verursacht. Schöne, eigenartige und besonders empfindliche Landschaften sind durch den Strassenbau überhaupt zu meiden! Nicht, dass diesen Gesichtspunkten bis jetzt keine Bedeutung geschenkt worden wäre. Das will ich nicht behaupten! Aber es sollte noch in vermehrtem Masse geschehen. Herr Kollege Bircher hat Beispiele, wo das nicht der Fall war, in der Eintretensdebatte angeführt. Nach der Gesamtverkehrskonzeption «Schlussvariante zwei» sind in unserem Land noch einige 100 Kilometer an Hochleistungsstrassen zu bauen oder auszubauen. Davon liegen nach Meinung von Landschaftsschützern rund 250 Kilometer in sogenannten empfindlichen Gebieten. Diese groben Zahlen zeigen doch deutlich, dass die Aufnahme der Anliegen des Landschaftsschutzes in die Verfassung keineswegs überflüssig ist. Wir, d. h. vor allem die Strassenbauer, müssen das Auto und alles, was es mit sich bringt, der Landschaft anpassen und nicht umgekehrt. Strassen sind nicht bloss relativ breite Bänder im Raum, sie können den Umbruch ganzer Landschaftsräume auslösen.

Gefährdet mein Antrag die Vorlage in der Volksabstimmung? Ich glaube nicht! Im Gegenteil: Die Stimmungslage in der breiten Bevölkerung ist heute dem Strassenbau gegenüber eher zurückhaltend, um nicht mehr zu sagen, dies allerdings bei ständig steigenden Motorfahrzeugzahlen. Dass hier eine Schizophrenie, ein gespaltener Geist unserer Zeit vorliegt, sei nur nebenbei festgehalten. Wir müssen mit diesen öffentlichen Schizophrenien leben und politisieren. Diese zurückhaltende Stimmungslage ist nicht nur durch die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Immissionen aller Art verursacht, sondern auch durch die Landschaftszerstörungen, Landschaftsverunstaltungen, die der Strassenbau, dessen Notwendigkeit ich im Grundsatz nicht bestreite, zwangsläufig mit sich gebracht hat und weiterhin mit sich bringen wird; dies sollte aber nach meiner Meinung nur noch in möglichst schonendem Umfange geschehen!

Ich empfehle Ihnen, diesen Strömungen in der Bevölkerung Rechnung zu tragen und meinem massvollen Antrag zuzustimmen. Sie helfen damit, die neuen Verfassungsbestimmungen für viele annehmbarer zu machen.

Bundesrat Ritschard: Natürlich ist der Antrag von Herrn Loretan jedem in diesem Saal sympathisch! Wir alle wollen, dass Strassen gebaut werden, die die Landschaft nicht allzu sehr zerstören. Dr. Entner, Jurist der Abteilung Strassen- und Flussbau im Departement des Innern, hat aber eine jahrelange Praxis mit diesen Problemen, und er glaubt, wie wir das in der Kommission ebenfalls angenommen haben, dass die heutige Gesetzgebung das, was Herr Loretan will, vollständig abdeckt. Unter diesem Titel sind deshalb schon sehr viele Tunnels gebaut worden, weil man das grüne Feld meiden wollte. Man hat Viadukte gebaut, wenn sie weniger stören, oder gar keine. Man hat die Linienführung den Bedürfnissen der Landschaft angepasst, und diese Mehrkosten sind selbstverständlich immer aus den Benzinzollmitteln bezahlt worden. Wir glauben also, dass es an sich nicht nötig wäre, hier in dieser Vorlage den Landschaftsschutz noch einmal aufzunehmen, nachdem er im Gesetz über die Hauptstrassen und über die Nationalstrassen bereits enthalten ist, und ich glaube im grossen Ganzen auch berücksichtigt wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Loretan

72 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

40 Stimmen

Bst. e und f*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Let. e et f*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Bst. g***Antrag der Kommission**Minderheit*

(Bircher, Meier Werner)

g. für Beiträge an Fuss- und Radwege.

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Let. g*Proposition de la commission**Minorité*

(Bircher, Meier Werner)

g. Contributions aux chemins pédestres et aux pistes cyclables.

Majorité

Refus de la proposition de la minorité

Huggenberger, Berichterstatter: Beim Buchstaben g geht es um den Minderheitsantrag von Herrn Bircher, es seien in die Aufzählung der Beiträge noch jene an die Fuss- und Radwege aufzunehmen. Die Kommission ist der Ansicht, dass Fuss- und Radwege nicht noch speziell erwähnt werden müssen, nachdem in Litera c Massnahmen zur Entlastung der Strassen und zur Entflechtung des Verkehrs genannt wurden und die Kommission die seinerzeitige Einschränkung in der Vorlage des Bundesrates «von überregionaler Bedeutung» fallengelassen hat, so dass also generell für derartige Entflechtungsmassnahmen auf allen Stufen Beiträge gesprochen werden können, soweit dies überhaupt notwendig ist.

Im Rahmen des National- und Hauptstrassenprogramms gehört die Lösung und Erstellung von Fuss- und Radwegen ohnehin zum Strassenprojekt. Es ist also die Meinung der Kommission, dass diese Bestimmung nicht aufzunehmen ist. Wir glauben, dass das nicht der Erklärung von Herrn Bundesrat Hürlimann widerspricht, die er im März dieses Jahres hier abgegeben hat. Auch die Kommission ist der Meinung, dass für die Fuss- und Radwege im Rahmen der Trennung des Verkehrs alles unternommen werden muss, und ich glaube, wir alle stehen diesem Gedanken positiv gegenüber.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: Hier, M. Ganz a cité M. Hürlimann, conseiller fédéral, en se référant au débat concernant la loi sur la protection de l'environnement, notamment lors de la séance du 18 mars 1982.

A propos des pistes cyclables, M. Hürlimann renvoyait à l'article constitutionnel dont nous discutons maintenant, et plus particulièrement à la lettre c relative à la norme sur la séparation des courants de trafic. La suppression, par la commission et par notre conseil, des derniers mots de la lettre c «de l'importance suprarégionale» permet de dire que l'on inclut, dans la séparation des courants de trafic, la proposition de M. Bircher, qui peut ainsi être retirée.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Ich bin sehr dankbar für die Erklärung des Kommissionspräsidenten und die Interpretation, die er dem Buchstaben c gegeben hat, dass hier auch Gelder für die Fuss- und Radwege bewilligt werden

könnten. Ich möchte Sie immerhin daran erinnern, dass es in der Kommission doch auch Stimmen gegeben hat, die eindeutig kein Verständnis für dieses Anliegen aufgebracht haben. Auch in der Botschaft ist auf Seite 14 deutlich gesagt, dass nur für grössere verkehrsentflechtende Massnahmen Geld zur Verfügung stünde. Ich wäre schon aus diesen Gründen sehr dankbar, wenn wir jetzt vom Bundesrat eine Zusicherung bekämen, dass in dieser Mittelverteilung auch die Fuss- und Radwege eingeschlossen sind. Wenn Sie nämlich die ganze Verteilung der rund 1,8 Milliarden anschauen, wie sie uns auf Seite 26 aufgelistet ist, dann sehen Sie, dass für die gesamten Umweltschutzmassnahmen einzig 30 Millionen zur Verfügung stehen, für die verkehrsentflechtenden Massnahmen nur 40 Millionen.

Ich habe einfach etwas Bedenken, ob am Schluss noch irgend etwas für diese Radwege übrigbleibt, die ja, wie der Kommissionspräsident richtig gesagt hat, Bestandteil der Strassennetze sind. Es geht mir ein bisschen wie beim Antrag Loretan für den Landschaftsschutz, der ja erfreulicherweise jetzt mit deutlicher Mehrheit angenommen worden ist. Wir müssen doch die Mittel, die bis heute fast ausschliesslich für die Strassentrassierungen im engeren Sinne verwendet worden sind, auch für verkehrsentflechtende und für strassenbegleitende Massnahmen verwenden. Und wenn Sie die Misere beobachten, die in den letzten Jahren im Bereich der Radwege entstanden ist, dann wissen Sie alle aus Ihren Kantonen oder Gemeinden, dass da und dort der Wille vorhanden gewesen wäre, für diese etwas zu tun, es aber häufig nicht getan wurde – ich könnte Ihnen Beispiele aus meinem Kanton nennen –, weil kein Geld dafür vorhanden war. Der Kanton hatte kein Geld, die Gemeinden wollten es nicht aufbringen, und wenn wir jetzt 1,85 Milliarden – ich erwähne absichtlich diese Zahl nochmals – frei für den ganzen Strassenbereich zur Verfügung haben, dann schiene es mir, genügt es meines Erachtens nicht, wenn man nicht ausdrücklich auch diesen Bereich Fuss- und Radwege einschliesst.

Zur Präzisierung: Unter Fusswegen habe ich nie die Wanderwege verstanden, wie zwei, drei Votanten auch in der Kommission ausgelegt haben; es geht mir einzig und allein um die echten Fussgängerbereiche, die ja früher in unserem ganzen Strassennetz einen viel grösseren Stellenwert hatten. Früher hatte der Fussgänger das Strassennetz für sich, heute ist ein enormer Veränderungprozess zugunsten des Autos im Gange. Die Fussgänger werden an die Wand gedrückt; die Fussgängerstreifen werden kläglich behandelt, und das genau Gleiche ist in den letzten Jahren mit den Velofahrern geschehen. Die Automobilisten sind teilweise, zu Recht würde ich sagen, nicht in der Lage, allzu stark auf die Velofahrer Rücksicht zu nehmen. Es ist eben auch im Sinne der Autofahrer, wenn sie künftig Velofahrern auf der Strasse nicht begegnen müssen.

Ich wäre sehr dankbar, wenn auch Herr Bundesrat Ritschard hier doch ein gewisses Machtwort sprechen könnte, dass diesem Anliegen auch vom Bund aus der gebührende Stellenwert eingeräumt wird. Dann bin ich sehr gerne bereit, diesen Antrag zurückzuziehen, in dem Sinne, dass die Fuss- und Radwege unter Litera c ausdrücklich in den kommenden Jahren berücksichtigt werden.

Müller-Scharnachtal: Ich glaube nicht, dass die Fassung von Buchstabe c eine valable Alternative zum Minderheitsantrag Bircher, Buchstabe g, darstellen kann. Wenn aber Herr Bircher eine entsprechende Versicherung erhält, werde ich natürlich den Antrag nicht weiter unterstützen. Aber ich habe hier einige Zweifel. Ich gehöre zu den gebrannten Kindern.

Sie erinnern sich, dass vor Jahrzehnten – es waren, glaube ich, die berühmten Geschwister Schmid – den berühmten Schlager in die weite Welt hinaussangen «Ski fährt die ganze Nation». Was damals Schnulze war, ist heute Tatsache: Unser Volk fährt Ski.

Was will ich damit sagen? In der Zwischenzeit hat sich eine weitere Volksbewegung ausserordentlich stark entwickelt: das Wandern. Niemand hier im Saal, auch nicht unser anwe-

sender Bundesrat, wird behaupten dürfen, dass uns das Wandern nichts angehe, dass es nicht jedermann fasziniere.

Nun müssen wir doch zugeben, dass der Schutz und Ausbau unserer Rad-, Fuss- und Wanderwege, insbesondere durch den Bau von Strassen, und zwar von der Nationalstrasse erster Klasse bis hin zum Güterweg, wirklich arg in Mitleidenschaft gezogen wird. Alle diejenigen, die immer wieder behaupten, gerade durch den Strassenbau seien zahlreiche bestehende Wege wiederhergestellt oder sogar neu gebaut worden, sollen sich einmal die Mühe nehmen, diese Behauptung, beispielsweise für eine bestimmte Region, überprüfen zu lassen. Ich könnte diesen Damen und Herren mit Unterlagen dienlich sein!

Es ist meines Erachtens nicht mehr als recht und billig, wenn wir Beiträge an das durch den Strassenbau beeinträchtigte Wegnetz hier im Text *expressis verbis* auch vorsehen. Dies um so mehr, als das vorgesehene Gesetz über die Fuss- und Wanderwege mit aller Sicherheit generelle Beiträge nicht vorsehen wird. Zwar nehmen sich verschiedene Kantone der Finanzierung solcher Wege beispielhaft an. Doch ist nicht einzusehen, weshalb der Bund hier ganz zurückstehen soll.

Referendumspolitisch jedenfalls stellt der Minderheitsantrag eine gefundene Sache dar. Auch der Autofahrer wird ja dazu sagen – da bin ich völlig überzeugt. Ich bitte Sie deshalb, dem Minderheitsantrag zuzustimmen, oder, falls der Bundesrat entsprechende Zusicherungen macht und Herr Bircher den Antrag zurückzieht, dass Sie sich dessen, was der Bundesrat hier verspricht, erinnern werden.

Meier Werner: Ich könnte eigentlich auf das Wort verzichten, da mein Vorredner, Kollege Bernhard Müller, das ausdrückte, was ich sagen wollte. Nur einen Gedanken möchte ich noch beifügen.

Ich erachte es nahezu als eine Schande, dass wir im Verlauf der zurückliegenden Jahre den von Bundesrat Ritschard erwähnten Betrag von insgesamt rund 20 Milliarden Franken praktisch nur für den Vierradverkehr, für das Auto, für den «Moloch», ausgegeben haben. Ich bin zwar selber Automobilist; aber wir haben auch dafür zu sorgen, dass der Fussgänger Landstrassen einigermaßen gefahrfrei benützen kann, und der Radfahrer dazu die Möglichkeit erhält, was wir bisher völlig vernachlässigt haben. Ich beobachte dieses Geschehen alltäglich im Agglomerationsbereich, und ich muss sagen, wir fügen unserer Jugend, die auf das Mofa oder Fahrrad angewiesen ist, mit unserem Verkehrssystem einiges an Negativem zu.

Wir haben ja die Bewegung in der Jugend. Ich glaube, wir müssen das auch mitberücksichtigen und an die Jugend denken, wenn wir vor dieser Frage stehen: Wollen wir, können wir, sollen wir Fahrradwege auch durch den Bund finanziell unterstützen? Es ist meines Erachtens eine Konsequenz aus dem, was wir bisher für den Vierradverkehr gemacht haben, und eine Verpflichtung, dass wir auch das Transportmittel der Jugend und des kleinen Mannes finanziell unterstützen.

Ich möchte also, dass über den Antrag Bircher, den ich mitunterzeichnet habe, abgestimmt wird, denn nach meinem Dafürhalten genügt es nicht, dass der Bundesrat lediglich Erklärungen abgibt, man könne das im Rahmen von Buchstabe c schon irgendwie regeln.

Frau Uchtenhagen: Ich hätte einfach eine Frage. Sie sehen, ich habe den Minderheitsantrag nicht unterzeichnet, obwohl ich natürlich dem Anliegen sehr positiv gegenüberstehe. Wir haben oben die Entflechtung hineingenommen, und da gehört eigentlich die Entflechtung zwischen Automobilisten, Radfahrern und auch Fussgängern dazu. Eine Kontroverse ergab sich in der Diskussion aber die Frage: Wo sind die Kriterien? Bis wohin macht man mit? Soll das heissen, dass in jedem Ort praktisch auf Kosten des Bundes nun – wir haben ja die Kompensation noch nicht sichergestellt – Radwege, Fussgängerwege erstellt werden kön-

nen? Da habe ich dann doch gewisse Bedenken. Auch in der Initiative des TCS, die ja vielleicht nicht so sorgfältig abgefasst wurde, wie man das wünschen könnte, steht «... zur Förderung der Verkehrstrennung in Orts- und Regionalbereichen».

Wir diskutieren nun seit Jahren über die Entflechtung der Aufgaben zwischen Gemeinden, Kantonen und Bund. Wir möchten den Föderalismus stärken, die Aufgaben näher an die Bürger heranbringen – da sind wir uns ausnahmsweise in den meisten Bereichen sogar einig –, und trotzdem werden dem Bund immer wieder neue Aufgaben zur Finanzierung zugewiesen, die nun tatsächlich Gemeindegänge sind. Und hier meine Frage: Wenn wir den Antrag Bircher aufnehmen, wo zieht man die Grenze? Ursprünglich stand eben «im Verkehr, der von überregionaler Bedeutung ist». Dann ist es sicher sinnvoll. Aber wenn wir die Verkehrsinfrastruktur jeder Gemeinde subventionieren, ist es ein Fass ohne Boden; das lässt sich praktisch nicht mehr finanzieren. Wie beurteilt der Bundesrat diese Frage? An sich könnte ich, wenn die Abgrenzung gemacht werden kann, dem Antrag zustimmen.

Bundesrat Ritschard: «Machtwörter» kann ein Bundesrat nicht von sich geben: Ich habe ohnehin die Übung, jeden Morgen den Psalm 342 im reformierten Kirchengesangbuch zu lesen, wo klar drinsteht, dass «mit unserer Macht nichts getan» ist; das muss ein Bundesrat auswendig wissen.

Ich kann also nur wiederholen, was Herr Bundesrat Hürlimann auf den Vorstoss von Herrn Ganz gesagt hat: Zur Entflechtung der Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind, sind Radwege, auch für die Mofas, absolut notwendig. Es können auch besondere Anlagen für die Fussgänger nötig werden. Es ist denkbar, dass – vor allem dann, wenn neue Strassen gebaut werden – man dann diese Einrichtungen miteinbeziehen muss, wenn man den heutigen Anforderungen an den Strassenbau Rechnung tragen will. Aber hier in diesem Verfassungsartikel in genereller Form die Verpflichtung aufzunehmen, dass der Bund in Zukunft Rad- und Wanderwege zu subventionieren hat, geht mir zu weit! Der Bund soll mithelfen, Nationalstrassen zu bauen, er soll mithelfen, meinetwegen, auch Hauptstrassen zu bauen, das wird ja gemacht; aber dass der Bund nun ein Büro aufmachen muss, das den Bau von Rad- und Fussgängerwegen überprüft und dann subventioniert, das geht zu weit, das sollten wir wirklich nicht tun.

Wir sind ja daran, auch nach ihrem Auftrag, Subventionen abzubauen, nicht allein deshalb, weil man damit Geld spart, sondern weil damit auch eine grosse Administration eingespart wird. Wenn wir solche Wege finanzieren oder subventionieren müssten, dann muss doch irgend jemand diese Abrechnungen und auch möglicherweise die Projekte prüfen und das Geld anweisen. Die Bundesverwaltung müsste hier mit ihrem ganzen Aufwand tätig werden. Dort, wo es um die generelle Anlage von solchen Wanderwegen, wie es übrigens der Verfassungsartikel für die Wanderwege vorsieht, geht, dort, wo es darum geht, solche Wege neu zu bauen, ohne dass sie im Zusammenhang mit dem Bau oder Umbau der Strassen stehen, sollten die Kantone und Gemeinden einschreiten! Das, scheint mir, ist eine ausgesprochene Aufgabe der Kantone und Gemeinden; das sollten sie ohne die Subventionierung durch den Bund machen!

So schön das klingt – ich bin begeisterter Wanderer, ich fahre Velo, ich weiss, wie angenehm das ist, wenn man nicht auf einer Hauptstrasse wandern muss –, es kann nicht Aufgabe des Bundes sein, hier auch noch Bundesbeiträge zu entrichten, das führt viel zu weit! Die Verpflichtung des Bundes muss in dem Zusammenhang stehen, so wie ihn Herr Bundesrat Hürlimann Herrn Nationalrat Ganz im März erklärt hat. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit
Für den Antrag der Mehrheit

48 Stimmen
73 Stimmen

Abs. 2 und 3 – Al. 2 et 3*Anträge Grobet**Abs. 2*

Der Treibstoffzollzuschlag sowie die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls, der auf den Treibstoff für Luftfahrzeuge erhoben wird, wird vom Bundesrat, im Einvernehmen mit den betroffenen Kantonen, für die Bedürfnisse der Flughäfen verwendet, die vom Bund subventioniert werden.

Abs. 3

Den konzessionierten Schiffahrtsgesellschaften steht die gleiche Zollrückerstattung zu für ihre Fahrten auf Verlangen wie für die Fahrten nach Fahrplan.

*Proposition Grobet**Al. 2*

Les droits supplémentaires (surtaxe), ainsi que la moitié du produit net des droits de base prélevés sur les carburants consommés par les aéronefs, sont affectés par le Conseil fédéral, d'entente avec les cantons intéressés, aux besoins des aéroports subventionnés par la Confédération.

Al. 3

Les compagnies de navigation sur les lacs titulaires d'une concession bénéficient des mêmes remises de taxes pour leurs courses à la demande que pour leurs courses prévues selon un horaire.

Präsidentin: Wir kommen zu den Anträgen von Herrn Grobet. Herr Grobet begründet seine Anträge separat, zuerst begründet er seinen Antrag zu Absatz 2.

Abs. 2 – Al. 2

M. Grobet: Ma proposition comprend deux parties distinctes.

La première partie est l'alinéa 2 nouveau que je propose. La lettre que nous a adressée l'Aéroclub de Suisse, le 11 juin 1982, a mis en évidence une anomalie dans le système actuel des taxes sur les carburants. Les taxes dont nous discutons l'affectation sont destinées à la construction des routes nationales; elles ont prévues à cet effet. Par le biais de ces dispositions, on voulait que les automobilistes participent aux frais de la construction de notre réseau de routes nationales. Il s'avère que, pour des raisons de commodité, que nous comprenons, ces taxes sont perçues en fait sur l'ensemble des carburants, sans distinction de l'usage qui en est fait. C'est ainsi que l'aviation légère paie les mêmes taxes que les automobilistes; or ces taxes sont affectées au réseau routier, ce qui paraît difficilement concevable. Dès lors que le compte routier s'est amélioré, il semblerait logique que la part des taxes perçues sur l'aviation légère soit affectée aux besoins d'infrastructure des aéroports. Je ne demande donc pas que l'aviation légère soit libérée du paiement de la taxe, encore que j'aie cru comprendre que l'aviation lourde, elle, en est libérée, mais que, selon les propositions de l'Aéroclub de Suisse, ces taxes soient affectées à l'infrastructure des aéroports. Cela paraît d'autant plus logique que la Confédération réduit ses subventions aux aéroports et que, par ailleurs, les coûts des aéroports sont de plus en plus élevés. M. Kohler lui-même n'a-t-il pas suggéré que les utilisateurs participent aux coûts d'infrastructure? En l'occurrence, il me paraît judicieux que ce soit maintenant le cas; si ma proposition était acceptée, cet objectif serait atteint aisément.

Chopard: Den Antrag Grobet Artikel 36ter Absatz 2 erachte ich als tauglich und als gute Hilfe zur besseren Finanzierung der Bedürfnisse der Flugplätze und vor allem auch zur Finanzierung aller notwendigen Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen auf Flugplätzen. Ich verstehe den Antrag so, dass alle Flugplätze, bei denen sich der Bund irgendwie finanziell engagiert hat, also nicht nur die drei grossen Flughäfen Zürich, Genf und Basel, gleich behandelt

werden. Es wäre demnach sicher richtig, wenn auch Flugplätze wie Lausanne, Schänis, Birrfeld und andere, die ja alle viel für die fliegerische Ausbildung tun, genauso wie das für die grösseren Flughäfen zutrifft, ihren gerechten Anteil vom Zoll auf Flugbenzin für die Bezahlung ihrer Infrastrukturkosten und vor allem für die Lärmbekämpfung verwenden könnten.

Die bisherige alleinige Abzweigung des Zollanteils auf Flugbenzin für den Nationalstrassenbau widerspricht eigentlich in diesem Punkt dem Sinne unserer Bundesverfassung. Darum bitte ich Sie, dem Antrag Grobet zuzustimmen. Wenn der Antrag angenommen wird, bitte ich den Bundesrat, das Gesetz so anzuwenden, dass alle Flugplätze im vorerwähnten Sinne gleich behandelt werden.

Huggenberger, Berichterstatter: Ich beantrage Ihnen, diesen nachträglich eingereichten Antrag abzulehnen. An und für sich hat er etwas Bestechendes, aber er hat auch sehr viel Gegensätzliches. Auf der einen Seite wird auf die Eingabe des Aeroklubs der Schweiz vom 11. Juni verwiesen. In dieser werden aber die kleinen, regionalen und lokalen Flugplätze anvisiert, denen vom Bund keine Mittel zur Verfügung gestellt werden. Und diese kleinen Flugplätze möchten für ihre Infrastrukturbedürfnisse und für die Sicherheits- und Umweltschutzmassnahmen Bundesbeiträge. Auf der anderen Seite haben wir den Antrag von Herr Grobet, der ganz deutlich darauf hinausgeht, dass diese Mittel – wenn man sie separat abzweigen wollte – für die Bedürfnisse der Flughäfen verwendet, die vom Bund subventioniert werden. Das sind natürlich die wenigen grossen Flughäfen. Ich glaube, es geht nun wirklich zu weit, wenn wir im Rahmen dieser Diskussion um die Verwendung der Treibstoffzölle, bei denen es ja vor allem um die Zusatzzölle für den Strassenbau geht, im letzten Moment die Subventionierung von Flughäfen miteinbezieht. Es stellt sich noch die Frage: Welche Benutzergruppe, die auch Treibstoff für irgendwelche Mittel verwendet, kommt jetzt noch nicht zum Zuge. Also ich beantrage Ihnen, diesen Antrag abzulehnen.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: La commission n'a pas eu l'occasion d'examiner cette proposition, mais je m'adresserai à M. Grobet à titre personnel.

M. Grobet propose d'affecter les taxes et surtaxes payées par l'aviation civile aux besoins des aéroports subventionnés par la Confédération. Cela m'étonne, pourquoi aux seuls aéroports subventionnés? Vous ne pensez qu'à Cointrin, Monsieur Grobet; n'avez pas le réflexe du minoritaire lorsque vous êtes minoritaire, et le réflexe du majoritaire, à savoir Cointrin grand aéroport, par rapport aux petits aéroports lorsque vous représentez le puissant; ayez aussi le réflexe du minoritaire dans ces cas-là, veillez à l'égalité de traitement. Pour parler plus sérieusement, je crois devoir ajouter qu'il ne faut pas nous perdre dans des détails. Nous discutons maintenant d'une répartition annuelle de deux milliards de francs. Les frais qui sont en cause, les taxes et surtaxes payées par l'aviation civile le présentent annuellement, sauf erreur, quelque 1,5 million de francs par année; 1,5 million opposé aux deux milliards, voilà la vraie proportion de la question dont nous débattons maintenant.

En conséquence, je vous demande de rejeter la proposition de M. Grobet. Il serait tout de même paradoxal, qu'après avoir rejeté les pistes cyclables et les chemins pédestres, cela à juste titre, de la proposition de M. Bircher, l'on accepte l'aviation civile selon la proposition socialiste.

Bundesrat Ritschard: Es kann ja nur um das Benzin gehen, das die Sportflieger verbrauchen, nicht wahr. Die grossen Jets, die brauchen nicht Benzin, die brauchen Kerosen, das dieser Steuer und diesen Zuschlägen nicht unterliegt. Nun haben die Sportflieger schon verschiedentlich dieses Begehren gestellt. Man hat mir hier eine ganze Reihe von Protokollen Ihres Rates und des Ständerates gegeben, in denen dieses Problem behandelt und immer wieder abgelehnt worden ist. Der Bund wendet für die Sportflieger jetzt schon mehr auf, als er von ihnen bekommt. Im letzten Jahr

betrogen die Einnahmen aus Flugbenzin 8,5 Millionen Franken, und für die Flugplätze bzw. Flugfelder, die durch diese Sportflieger benützt wurden, betrogen die Ausgaben fast 32 Millionen Franken.

Man muss bedenken, dass es noch sehr viele andere Käufer von Benzin gibt, die da auch nicht Rückerstattungen verlangen können. Es gibt die Motorbootfahrer, es gibt die Schifffahrt ganz generell, soweit sie nicht dem öffentlichen Verkehr dient, es gibt die Diesellokomotiven, die von Betrieben zum Rangieren verwendet werden, und es gibt eine ganze Reihe von Automobilisten, die noch nie eine Autobahn gesehen haben. Denken Sie ans Unterengadin oder an irgend eine abgelegene Gegend, wo ein Veterinär 40 000, 50 000 Kilometer im Jahr fährt, und dies immer auf Kantonstrassen und Gemeindestrassen; er bezahlt auch 30 Rappen Zuschlag auf jeden Liter Benzin. Deswegen kann er trotzdem keine Autobahn benützen.

Also die Zölle sind voraussetzungslos geschuldet. Man kann hier die Bezahlung nicht von Bedingungen abhängig machen. Jeder muss sie bezahlen. Wenn wir nun bei den Sportfliegern nachgeben wollten, dann würde das selbstverständlich sehr viele andere Kategorien – und nicht zu Unrecht – nachziehen. Deshalb muss ich Sie bitten, auch deshalb, weil wir ja ohnehin für diese Sportfliegerei einiges bezüglich Nachwuchs tun, diesen Antrag Grobet abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Grobet	13 Stimmen
Dagegen	87 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

M. Grobet: Les compagnies de navigation qui naviguent sur les lacs de notre pays bénéficient d'une exemption presque totale des droits sur les carburants qu'ils utilisent pour leurs bateaux. Sur les 57 centimes perçus, il y a une rétrocession de 47 centimes, donc les compagnies de navigation ne paient que 10 centimes de taxe sur les carburants nécessaires à leurs bateaux mais cette exonération est uniquement réservée aux courses qui sont prévues sur un horaire. Les courses à la demande qui sont de plus en plus fréquentes pour ces compagnies de navigation, par exemple des courses d'école ou des sorties de groupes, ne bénéficient pas de cette remise de taxe. Il y a là une inégalité de traitement, d'autant plus fâcheuse que ces courses à la demande se développent de plus en plus dans l'espoir de réduire quelque peu le déficit des compagnies de navigation. Je voudrais rappeler que le déficit des compagnies de navigation concessionnées est pris en charge par les cantons et qu'il devient de plus en plus lourd. En effet, avec l'augmentation du prix du fuel, l'on constate dans les comptes des compagnies de navigation, que les dépenses ont considérablement augmenté ces dernières années. Par voie de conséquence, cet allègement pour les courses à la demande constituerait un apport d'oxygène bienvenu pour ces compagnies. Cela constituerait une égalité de traitement paraissant logique et qui aurait pour effet de réduire un peu le déficit pris en charge par les cantons auxquels appartiennent ces compagnies.

Künzi: Ich unterstütze den Antrag von Herrn Grobet bezüglich Rückerstattung bei den Schifffahrtsgesellschaften. Dazu einige Überlegungen.

Wie bei der Schifffahrt kommen zum Beispiel Automobilunternehmungen des öffentlichen Verkehrs in den Genuss der Benzinzollrückerstattung. Bei den Autounternehmungen ist es eher gerechtfertigt, Extrafahrten anders zu behandeln, weil diese nicht an das begrenzte Liniennetz gebunden sind, sondern das ganze Strassennetz inklusive Nationalstrassen mitbenützen können. Bei den Schifffahrtsbetrieben besteht gegenüber dem Autoverkehr ein wesentlicher Unterschied darin, dass sie auch im Linienverkehr zu einem grossen Teil Ausflugsverkehr zu bewältigen haben. Es besteht daher kaum ein Unterschied zwischen Extrafahrt

und Fahrplanverkehr. Es gelten auch in anderen Beziehungen für Extrafahrten konzessionierter Schifffahrtsunternehmungen die gleichen gesetzlichen Bestimmungen wie für Kursfahrten. Nach dem vorliegenden Entwurf müsste also die Schifffahrt mithelfen, die Nationalstrassen zu finanzieren, obschon das Schiff zu einem gewissen Teil – ich betone: zu einem gewissen Teil – in Konkurrenz zum Auto steht. Wir wissen auch, dass die schweizerischen Schifffahrtsgesellschaften mehrheitlich – sehr wahrscheinlich alle – defizitär sind. Die Kantone müssen die Defizite tragen helfen. Auch aus diesem Grunde rechtfertigt sich der vorliegende Antrag. Solche Defizite unserer schweizerischen Schifffahrtsgesellschaften schaden andererseits dem Image. Ich möchte also sagen: wenn man hier nicht zwischen Kursfahrten und Extrafahrten unterscheiden würde, wäre die Administration einfacher, weil man ja hier – wie ich schon erwähnt habe, Extrafahrten und Kursfahrten kaum unterscheiden kann. Ich bitte Sie deshalb im Sinne einer Förderung unserer schweizerischen Schifffahrt, dem Antrag Grobet zuzustimmen.

Huggenberger, Berichterstatter: Ich beantrage Ihnen, diesen Antrag Absatz 3 konsequenterweise abzulehnen; nachdem wir den Absatz 2 abgelehnt haben und das Abstimmungsresultat so deutlich ausgefallen ist, ist der Weg für die nächste Abstimmung auch vorgezeichnet. Ich glaube auch, dass die Ausführungen, die Herr Bundesrat Ritschard gemacht hat, deutlich zeigen, dass wir hier keinen Sonderzug fahren sollten.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: Tous les travaux de la commission démontrent qu'il faut rejeter la proposition de M. Grobet. En tant que président de la compagnie de navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat, je me trouve presque en situation d'incompatibilité. Presque, pas totalement cependant puisque je vous propose également, à titre personnel et avec conviction, de refuser cette proposition. Tout à l'heure, j'ai dit à M. Grobet qu'à cet alinéa 2, on se perdait dans les détails; maintenant je constate que l'on sombre dans les détails et que l'on se noierait dans la paperasserie si sa proposition était acceptée! M. Ritschard, conseiller fédéral, me soufflait que la paperasserie nécessaire à l'exonération coûterait plus cher que l'exonération elle-même!

Par conséquent, il faut rejeter cette proposition qui soulagerait des compagnies déjà largement subventionnées. En effet, cela donnerait lieu à des échanges de subventions, de paperasseries, qu'il convient également d'écarter.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Grobet	10 Stimmen
Dagegen	56 Stimmen

Abs. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Biel, Bircher, Meier Werner)

Die nicht nach Absatz 1 Buchstaben a bis f benötigten Mittel aus dem Zollzuschlag und dem Treibstoffzollanteil sind für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in den Agglomerationen, zu verwenden.

Minderheit II

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

Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzoll für den Gesamtverkehr. Soweit nötig kann er aus dem Reinertrag auch Massnahmen unter Absatz 1 unterstützen.

Antrag Carobbio**Art. 36ter**

... des Treibstoffzolls wie folgt:

1. 50 Prozent des Gesamtbetrages für den öffentlichen Verkehr;
2. die anderen 50 Prozent zu folgenden Zwecken:
 - a. ...

AI. 2**Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral

Minorité I

(Biel, Bircher, Meier Werner)

Les moyens provenant de la surtaxe et de la part des droits d'entrée sur les carburants, qui ne sont pas utilisés selon l'alinéa 1, lettres a à f, sont affectés à l'aménagement des transports publics, notamment dans les agglomérations.

Minorité II

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

Le Conseil fédéral affecte la moitié du produit net des droits de base sur les carburants aux transports en général. Il peut aussi, dans la mesure où cela est nécessaire, utiliser une partie du produit net pour soutenir des mesures énumérées à l'alinéa 1^{er}.

Proposition Carobbio**Art. 36^{ter}**

... et les affecte comme suit, avec la moitié du produit net des droits de base:

1. 50 pour cent de la somme totale pour les transports publics;
2. les autres 50 pour cent aux fins suivantes:
 - a. ...

Biel, Sprecher der Minderheit I: Die Minderheit legt Ihnen eine sehr vorsichtige Ergänzung zu den Anträgen, wie sie die Kommission und nun auch der Rat beschlossen haben, vor. Wir sagen darin deutlich, dass die nicht benötigten Mittel für die Zwecke, die wir einzeln aufgeführt haben, für den Ausbau der Infrastruktur im öffentlichen Verkehr verwendet werden sollten. Ich muss hier betonen, das bedeutet deutlich: Beiträge an Investitionen, und nicht Beiträge an den Betrieb.

In der Botschaft hat sich der Bundesrat auch zu diesem Problem geäußert. Er hat allerdings – und das muss ich richtigstellen – behauptet, der Landesring habe auch für Betriebsbeiträge votiert. Das stimmt nicht. Wir haben nur den Ausbau der Infrastruktur mitfinanzieren wollen. Sie sollten diesen Antrag wie den ersten Minderheitsantrag, zu dem Sie Absatz 1 abgelehnt haben, natürlich im Zusammenhang sehen. Der hätte noch mehr Sinn gehabt, wenn wir den Verteilschlüssel nicht geändert hätten.

Aber man kann unseren Antrag auch selbständig behandeln. Er entspricht vollumfänglich der Gesamtverkehrskonzeption. Die Finanzierung der Verkehrspolitik ist dort in den Grundsätzen 20 bis 24 geregelt. Nach den Vorschlägen hätte man zwei Verkehrsfonds geschaffen, einen für den öffentlichen Verkehr und einen für den Privatverkehr; wobei beide Fonds nach dem System der kommunizierenden Röhren miteinander verbunden werden sollten.

Grundsatz 21 insbesondere sagt: «Die Fonds sind unter sich derart auszugleichen, dass längerfristig die festgelegten Zielsetzungen sowohl des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs erreicht werden könnten.» Beide Fonds sind nach diesem Konzept grundsätzlich zweckgebunden. Wichtig ist diese Fondsbildung natürlich für die Kontinuität des Infrastrukturausbaus im Verkehr. Wir haben uns bei der Zollbelastung darüber unterhalten – und da ist es bedauert

worden –, dass wir einen Gewichts- und nicht einen Wertzoll haben. Ein Wertzoll hätte uns, wenn ich die hektische Treibstoffpreisentwicklung seit Anfang der fünfziger Jahre verfolge, eine Diskontinuität gebracht, im Unterschied zum Gewichtszoll, der uns eine Kontinuität der Einnahmen gebracht hat. Man muss also vorsichtig sein, wenn man argumentiert, man habe so lange schon immer den gleichen Zollsatz.

Die beiden Verkehrsfonds hätten also die Aufgabe, die Kontinuität zu wahren. Dabei ist es richtig, dass man nach dem Gedanken der GVK einen Finanzausgleich zwischen beiden Fonds vorgesehen hat, dem übrigens alle beteiligten Kreise, vom Strassenverkehr bis zum öffentlichen Verkehr, einstimmig zugestimmt haben, weil man natürlich gesehen hat, dass vom Verkehr her ein Zusammenhang besteht.

Auch die Schiene hat Interesse an einem gutfunktionierenden Strassenverkehr, und umgekehrt hat die Strasse das grösste Interesse, dass der öffentliche Verkehr funktioniert. Nachdem es nun nicht möglich ist, aus Ihnen bekannten Gründen die ursprüngliche Konzeption zu verwirklichen, nämlich einen bestimmten Teil der allgemeinen Konsumsteuer für den Verkehr zu verwenden, scheint es mir ein sinnvoller Ersatz zu sein, wenn wir an den Treibstoffgrundzoll anknüpfen und einen Teil möglicherweise für den öffentlichen Verkehr verwenden. Ich glaube, das würde durchaus in diese Vorlage hineinpassen und uns bei einer Vorlage, die eine verursachergerechte Verkehrsfinanzierung erleichtern soll, helfen, die Anknüpfung an die GVK zu machen und diese Türe offen zu lassen.

Zuviel müssen wir uns ohnehin nicht vorstellen nach allem, was hier finanziert werden muss. Aber wir möchten bewusst – und das wiederhole ich – die Türe offenhalten für grössere Lösungen, die dann doch einmal kommen und die im Interesse des Gesamten sind. In dem Sinne bitte ich Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Affolter, Sprecher der Minderheit II: Die vom Bundesrat und von der Kommission vorgeschlagene Formulierung im Artikel 36ter unterstellt den Zollzuschlag und den Zollertrag dem gleichen Verwendungszweck. Deshalb die Frage: Wie soll man überhaupt noch von Zollerträgen und Zollzuschlägen sprechen?

Der Benzinzollzuschlag wurde am Anfang des Nationalstrassenbaus als reine Verkehrsabgabe eingeführt. Diese Zweckbindung kann nicht bestritten werden; sie muss aber unseres Erachtens, sowohl nach Vorschlag der Kommissionmehrheit wie jetzt nach den Beschlüssen der Ratsmehrheit, nach den Buchstaben a bis f erweitert werden. Was den Benzinzoll betrifft, gilt für uns nach wie vor der Grundsatz, dass Zölle ohne jede Zweckbindung in die Bundeskasse fliessen müssen. Uns ist aber klar, dass das politisch nicht durchsetzbar ist. Als Gesetzgeber sind wir gezwungen, Verfassungsartikel zu erarbeiten, Gesetze zu erlassen und Ausführungsbestimmungen zu fordern, um den Menschen, die Umwelt und die Tiere vor den negativen Auswirkungen unseres technisierten Lebensstils zu schützen.

Die besten Gesetze nützen aber nichts, wenn den daraus resultierenden Kosten nicht auch entsprechende Einnahmen gegenüberstehen. Mein Antrag will dem Bund Einnahmen sichern, die ihn befähigen, sich bei der Durchsetzung der von ihm erlassenen Gesetze und Vorschriften finanziell im Bereich des Verkehrs zu beteiligen. Dies scheint mir deshalb so wichtig, weil auch die Verkehrsinfrastruktur aus unterschiedlichen Gründen an Bedeutung sehr gewonnen hat.

Ich zähle dazu zwei Punkte, die diese Unterschiede ausmachen. Es ist dies einmal der Regionalverkehr in den Ballungszentren. Ich bin davon überzeugt, dass sich der Bund nicht vollständig von diesen Verkehrsbedürfnissen der Ballungszentren ausschliessen darf. Ich bin ebenfalls der Überzeugung, dass er dies auch in bezug auf den Regionalverkehr, der auf dem Land oder im Berggebiet entsteht, nicht tun kann. Der Bund möchte sich vermutlich aus den Ballungszentren heraushalten, weil offenbar Politiker, Journali-

sten und massgebende Wirtschaftsleute mehr reisen und dabei die Kurzstrecke zu wenig beachten. Es ist unbestritten, dass zumindest in den Städten der individuelle Autoverkehr zu einer Umweltplage geworden ist, auch wenn er zum Stillstand kommt. Und das tut er ja meistens mit geringen Unterbrechungen. Er entsteht und steht dort, wo Bäume wachsen, Kinder spielen, Fahrräder fahren und Fussgänger schlendern könne. Wenn es dem Bund ernst ist mit der Durchsetzung seiner Gesetze, kann und darf er sich von diesen Fragen nicht total zurückziehen.

Auch im Berggebiet aber muss diese Infrastruktur des Verkehrs gesichert sein, sei es aufgrund der Ausbildungsmöglichkeiten der noch wenigen Bewohner der Berggebiete, sei es aber auch in bezug auf die medizinische Versorgung. Die Verkehrsinfrastruktur hat eine andere Dimension erhalten, als dies vielleicht vor 20, 30 oder mehr Jahren der Fall war.

Ich möchte Ihnen zwei konkrete Beispiele geben, wie ich mir vorstelle, dass der Bund sich am Gesamtverkehr beteiligen könnte. Ich nehme zuerst ein Beispiel aus dem Ballungsgebiet Zürich: die Verlängerung der Sihltalbahn. Hier beteiligt sich der Bund zu einem gewissen Teil an der Verlängerung. Hier muss klar und deutlich festgehalten werden, dass ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr den Individualverkehr überhaupt erst ermöglicht, dies vor allem in den Ballungsgebieten. Es geht also bei meinem Antrag nicht um das Anliegen, defizitären öffentlichen Verkehrsmitteln die fehlenden Gelder nachzuschliessen, sondern die Infrastruktur muss ausgebaut werden und auch diese Verkehrsmittel befähigen, im Rahmen unserer Volkswirtschaft ihren Dienst zur Befriedigung der Interessen der Bevölkerung zu erfüllen.

Ich nehme ein zweites Beispiel. Es ist diskutiert worden, wie das Unterengadin besser zu erschliessen sei. Ich bin auch hier überzeugt, dass die Frage, ob Strasse oder Eisenbahntunnel, heute nicht in erster Linie zur Debatte stehen muss, sondern es muss die Möglichkeit geprüft werden, dass auch der Bund finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um dieses übergeordnete Ziel, den Einbezug der Unterengadiner, das Näherbringen an die Schweiz mit Hilfe des Bundes zu realisieren. Also auch hier darf kein Rückzug des Bundes bei solchen Investitionen erfolgen.

An diesen beiden Beispielen glaube ich klarzumachen, dass es mir, um es noch einmal zu sagen, nicht um Defizitdeckungen geht! Ich kann mich übrigens auch an die Ausführungen in bezug auf die GVK, die Kollege Biel hier gemacht hat, anschliessen, da ich überzeugt bin, mit diesem Antrag glaubhaft darzustellen, dass wir immer noch gewillt sind, an den Grundsätzen der – zwar noch nicht veröffentlichten – GVK-Botschaft festzuhalten und diese auch möglichst positiv aufzunehmen. Ich glaube, mit meinem Antrag können wir hier einen gewissen Schwerpunkt setzen.

Abschliessend möchte ich feststellen, dass ich überzeugt bin, dass der Massengebrauch des Individualfahrzeuges lebensgefährlich ist. Ich trete eben deshalb für solche Massnahmen ein, die es mir und allen anderen Autobenutzern möglich machen würden, uns an dieser Lebensgefährdung nicht zu beteiligen. Und da hat nach meinem Dafürhalten auch der Bund seine Aufgabe. Deshalb bitte ich sie, dem Minderheitsantrag III zuzustimmen.

Präsidentin: Das Wort hat Herr Carobbio zur Begründung seines Antrages.

M. Carobbio: M. Crevoisier, dans son intervention lors du débat d'entrée en matière, a déjà donné les raisons principales pour lesquelles les députés du Parti du travail et du Parti socialiste autonome ont accepté l'entrée en matière sur les propositions du Conseil fédéral et, en particulier, sur le maintien de la surtaxe sur les carburants et le maintien du principe de l'affectation de ces taxes, ainsi que sur l'augmentation de 40 à 50 pour cent des droits de douane de base à verser à la caisse fédérale. Vous voyez, Monsieur le Conseiller fédéral, que nous ne sommes pas toujours opposés à vos propositions lorsque nous les trouvons intéressantes et justifiées.

Nous reconnaissons, en effet, la nécessité de continuer à financer, du moins en partie, par les recettes provenant des droits de base et de la surtaxe, les dépenses routières nécessaires à l'achèvement du réseau des routes nationales et des grandes routes d'intérêt régional. De plus, leur entretien continuera à être à la charge de la Confédération et des cantons à l'avenir. Je suis d'avis, en particulier, que tous les frais de gestion et d'exploitation des autoroutes ainsi que ceux afférents à l'entretien des routes de montagne d'intérêt national devraient être assumés totalement par la Confédération, de façon à décharger les cantons de frais qu'ils doivent supporter pour des voies de communication servant surtout au trafic de passage. Cela est particulièrement important pour les cantons de montagne et les cantons périphériques, comme le canton du Tessin. Voilà pourquoi le Parti du travail et le Parti socialiste autonome sont d'accord qu'une partie des recettes soit affectée aux dépenses routières, ainsi que le propose le Conseil fédéral et la majorité de la commission.

Nous proposons toutefois que cette partie soit limitée à 50 pour cent, c'est-à-dire, si l'on se base sur les recettes de 1981, à quelque 750 millions de francs. Nous sommes d'avis que, si l'on réserve cette somme aux dépenses routières, cela est plus que suffisant aujourd'hui pour faire face aux dépenses qu'exigeront l'exécution complète du réseau routier national et sa gestion dans un proche avenir, cela d'autant plus que les cantons et les communes, complètement libérés des charges afférentes aux routes d'intérêt national, continueront à affecter des sommes à leurs réseaux régionaux et locaux. Nous proposons que les 50 pour cent restants – soit environ la même somme, 750 millions – du produit des taxes de base et de la surtaxe, soient affectés à la couverture des dépenses des transports publics. Ma proposition va ainsi dans la même direction que celles de MM. Biel et Affolter, avec toutefois deux différences importantes.

Ma proposition diffère de la proposition Biel, en ce sens qu'elle ne se borne pas à proposer d'affecter seulement ce qui reste après l'utilisation des droits de douane et de la surtaxe. Elle diffère de la proposition Affolter du fait qu'elle précise qu'on doit affecter cette somme au trafic public et non pas en principe au trafic général, et en ce sens qu'on n'utilisera pas seulement la moitié des droits de base, mais aussi la surtaxe.

Cela je doit le préciser que par transports publics, nous entendons expressément les transports ferroviaires et ceux des automobiles postales, ainsi que les transports publics dans les agglomérations. Nous entendons attribuer des subventions de la Confédération tant aux investissements qu'à l'exploitation. Notre proposition répond avant tout à un choix politique. Nous tenons compte, certes, des exigences réelles du trafic routier et du fait que les droits de base et la surtaxe sont payés par les automobilistes; mais nous sommes d'avis que le moment est venu de réaffirmer qu'il est urgent de donner la priorité au trafic public. Un tel choix s'impose pour plusieurs raisons dont voici les principales:

Depuis des années, le trafic public, on l'a déjà dit ici, a été, dans le cadre de la politique des transports, sacrifié au profit du trafic routier privé. Il suffit de comparer les sommes investies dans les autoroutes – M. Ritschard, conseiller fédéral, les a rappelées ce matin – et les investissements pour les routes en général avec les investissements en faveur du trafic public, ferroviaire ou autre. En outre, le développement du trafic routier privé a atteint aujourd'hui une telle ampleur qu'il entraîne pour la collectivité, tant en ce qui concerne la réalisation d'infrastructures que pour la réparation de dommages causés à l'environnement, des frais toujours plus élevés que l'on ne peut plus accepter. J'estime qu'il ne'est plus admissible de continuer à privilégier, comme on l'a fait jusqu'ici, le trafic routier privé. Les dégâts causés à l'environnement et au cadre de vie de l'homme au cours de la dernière décennie exigent aujourd'hui des mesures réparatoires. Le moins que nous puissions faire est de consacrer une partie des recettes

provenant des taxes sur les carburants à améliorer le trafic public pour essayer de récupérer le temps perdu.

Je connais l'objection élevée par les milieux intéressés au trafic routier privé. Il n'est pas équitable, disent-ils, d'utiliser de l'argent prélevé dans la poche du consommateur de carburant, donc dans celle des automobilistes, à d'autres fins que le trafic routier. Mais ces milieux passent sous silence les sommes importantes prélevées sur les disponibilités financières générales de la Confédération, et surtout des cantons, pour financer le trafic routier privé – on en parle à la page 5 du message – et tout cela au détriment d'autres tâches importantes de l'Etat. Il me semble donc logique et équitable de décider aujourd'hui d'affecter au trafic public 50 pour cent des recettes provenant des droits de base et de la surtaxe. Cela revient simplement, à mon avis, à rétablir une parité et une équité qui, jusqu'ici, n'ont pas été respectées.

Pour toutes ces raisons, je vous invite donc à voter ma proposition telle qu'elle ressort du texte que vous avez sous les yeux.

Huggenberger, Berichterstatter: Hier geht es jetzt um die prinzipielle Verteilung dieser Gelder. Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission, dass diese Gelder einheitlich verwendet werden und keine Aufspaltung erfolgen soll. Bundesrat, Kommission und auch der Rat haben jetzt ja den Zweckkatalog recht erweitert, so dass wirklich nicht zuviel Geld zur Verfügung steht, um diese Aufgaben zu erfüllen. Wir haben nun drei Minderheitsanträge, die diese Gelder anders verteilt haben möchten: einmal den Antrag Carobbio, der am weitesten geht. Er schlägt vor, dass von diesem Total von 1,8 Milliarden Franken (also Zollzuschlag 1,3 Milliarden Franken und Hälfte Grundzoll 500 Millionen Franken) die Hälfte, das sind 900 Millionen Franken, für den öffentlichen Verkehr verwendet werden sollen. Ich komme, im Gegensatz zu Herrn Carobbio auf 900 Millionen Franken, er auf einen tieferen Betrag. Er sieht lediglich die Hälfte für all die Aufgaben vor, die gemäss Aufgabenkatalog der Verfassung neu statuiert wurden.

Die Minderheit III (Affolter) geht weniger weit; sie möchte den Zollzuschlag von 1,3 Milliarden voll eingesetzt sehen für die Aufgaben, wie sie in diesem Zweckkatalog formuliert sind, möchte aber die Hälfte des Grundzolls, also die 500 Millionen Franken, für den Gesamtverkehr zweckbinden, allerdings wieder mit der Einschränkung, dass, soweit nötig, auch Aufgaben gemäss Katalog Litera a bis f hieraus unterstützt werden könnten.

Der Antrag Biel geht am wenigsten weit. Er sieht im Prinzip den Einsatz dieser 1,8 Milliarden gesamthaft für unseren Zweckkatalog vor, sagt dann aber, dass, soweit das Geld für diese Zwecke allenfalls nicht benötigt werde, es für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden könne, dies insbesondere in den Agglomerationen.

Gerade der letzte Antrag hat etwas Bestechendes an sich, aber alle Anträge, auch der, welcher am wenigsten weit geht, sind unseres Erachtens politisch nicht realisierbar. Auch die GVK-Vorlage sieht meines Wissens zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht Mittel aus den Treibstoffzöllen vor. Ich glaube, das Wunschbild der kommunizierenden Röhren – wie es Herr Biel wieder dargelegt hat –, stammt aus einer Zeit, als noch viel Geld zur Verfügung stand und man an die Einführung der Mehrwertsteuer glaubte. Es wurde in der Debatte von einigen Sprechern sehr darauf Wert gelegt, dass nur eine ausgewogene Mittellösung Aussicht habe, in einer Volksabstimmung durchzukommen. Ich glaube, dass das der entscheidende Grund ist, weshalb man keinen dieser Anträge annehmen, sondern an der Grundlinie des Bundesrates und der Kommission festhalten sollte. Ich beantrage Ihnen also Ablehnung all dieser Minderheitsanträge.

M. Frey-Neuchâtel, rapporteur: Nous nous trouvons en présence de trois propositions de minorité qui, toutes, tendent à introduire un alinéa 2 à l'article 36^{er}: celle de la minorité I,

représentée par M. Biel; celle de la minorité II, représentée par M. Affolter, et celle de M. Carobbio.

Ces trois propositions ont un point commun: elles proposent l'élargissement de l'affectation aux transports publics, avec des nuances et une sorte de crescendo quant à l'importance de cette affectation.

La plus modérée de ces propositions est celle de M. Biel, qui dit que les moyens encore à disposition après les affectations prévues à l'alinéa 1^{er}, lettres a à f, sont affectés à l'aménagement des transports publics. Cette proposition a été rejetée en commission par une majorité claire, soit par 9 voix contre 5.

Quant à la minorité II, elle voudrait que la moitié du produit net des droits de base soit affectée aux transports en général. Le vote qui est intervenu au sein de la commission est clair; la proposition de la minorité II a été rejetée par 13 voix contre 6.

Enfin, la proposition la plus généreuse est celle de M. Carobbio, qui voudrait que le 50 pour cent du produit de la taxe et de la surtaxe aille aux transports publics.

Le vote qui va intervenir nous paraît très important. J'ai le sentiment qu'il peut déterminer le résultat de la votation populaire. C'est pourquoi la majorité de la commission vous demande de rejeter toutes les propositions de minorité de la commission vous demande de rejeter toutes les propositions de minorité et de vous prononcer en faveur d'une affectation claire, soit de l'affectation de la taxe et de la surtaxe au seul domaine routier.

Abstimmungen – Votes

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I	90 Stimmen
Für den Antrag Carobbio	17 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I	74 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	39 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Minderheit I	70 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	51 Stimmen

Präsidentin: Damit ist auch der Antrag der Minderheit II zum Einleitungssatz abgelehnt.

Übergangsbestimmungen – Dispositions transitoires

Art. 18

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Barchi, Basler, Butty, Columberg, Frei-Neuenburg, Jost, Oehler, Schärli)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Streichen

Antrag Kopp

Abs. 2

... und 36ter Buchstaben a bis e wird im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen angemessen kompensiert.

Antrag Weber-Arbon

Abs. 2

Die verstärkte Beteiligung des Bundes an den Kosten der Kantone nach den Artikeln 36bis Absatz 4 und 36ter Buchstaben a bis e ist in anderen Bereichen zu Lasten der Kantone angemessen zu kompensieren.

*Anträge Bonnard**Abs. 2*

Zum angemessenen Ausgleich der zusätzlichen Zahlungen, welche der Bund nach den neuen Bestimmungen in den Artikeln 36bis Absatz 4 und 36ter Buchstaben a bis e der Bundesverfassung entrichtet, werden die Bundesbeiträge ausserhalb des Strassenbereichs an die Kantone um einen Betrag in der Höhe von höchstens drei Fünfteln dieser zusätzlichen Zahlungen gekürzt; der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Kürzung.

Abs. 3

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Vorschlag zu unterbreiten, um die Kürzung der Bundesbeiträge nach Absatz 2 im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen durch andere Massnahmen zu ersetzen.

*Antrag Basler**Abs. 2*

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption ist die verstärkte Beteiligung des Bundes an den Kosten der Kantone nach den Artikeln 36bis Absatz 4 und 36ter Buchstaben a bis e angemessen auszugleichen.

Art. 18*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Barchi, Basler, Butty, Columberg, Frey-Neuchâtel, Jost, Oehler, Schärli)

Al. 1

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral

Al. 2

Biffer

*Proposition Kopp**Al. 2*

Le relèvement de la participation fédérale aux frais des cantons en vertu des articles 36bis, 4^e alinéa, et 36ter, lettres a à e, sera compensé de manière appropriée dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

*Proposition Weber-Arbon**Al. 2*

Le relèvement de la participation fédérale aux frais des cantons en vertu des articles 36bis, 4^e alinéa, et 36ter, lettres a à e, sera compensé de manière appropriée, dans d'autres domaines, à la charge des cantons.

*Propositions Bonnard**Al. 2*

A titre de compensation équitable des versements supplémentaires faits par la Confédération en vertu des nouvelles dispositions contenues aux articles 36bis, 4^e alinéa, et 36ter, lettres a à e de la constitution, les subventions fédérales non routières versées aux cantons seront réduites d'un montant équivalent au plus aux trois cinquièmes de ces versements supplémentaires; le Conseil fédéral règle les modalités de la réduction.

Al. 3

Le Conseil fédéral est chargé de proposer le remplacement de la réduction des subventions prévue à l'alinéa qui précède par d'autres mesures prises dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches et des compétences entre la Confédération et les cantons.

*Proposition Basler**Al. 2*

Le relèvement de la participation fédérale aux frais des cantons en vertu des articles 36bis, 4^e alinéa, et 36ter, lettres a à e, sera compensé de manière appropriée dans le cadre de la conception globale des transports.

Basler: Die GVK Schweiz verankert den Grundsatz, dass die Benutzer der Verkehrssysteme die von ihnen verursachten Kosten selber zu tragen haben. Und daher sind Verkehrs- und Finanzpolitik miteinander sachlich verknüpft. Sie werden nun leider zeitlich zerrissen, was wiederum diese Übergangsbestimmung bedingt. Das Konzept der GVK hielt zwei Fonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur für möglich, einen für den privaten und einen für den öffentlichen Verkehr, aber das zweimalige Scheitern der Mehrwertsteuer legt auch die Quelle für den zweiten Fonds trocken, bevor sie sich nur fassen liess. Es verbleibt noch diese kommunizierende Röhre zwischen den beiden Fonds. Die GVK hält fest, dass sachliche Zuständigkeit sich mit finanzieller Verantwortung decken solle. Es ist das Postulat der ungeteilten Kompetenz eines Hoheitsträgers. Die verkehrspolitische und finanzielle Selbstverantwortung ist in überschaubaren Räumen anzustreben. Und das führt zu einer neuen Verkehrshierarchie. Diese neue Aufgabenverteilung wird nur möglich, wenn die daraus entstehenden finanziellen Auswirkungen durch einen Lastenausgleich so kompensiert werden, dass kein Kanton insgesamt wesentlich mehr belastet wird als bisher.

Das ist genau der Sinn und Inhalt meiner vorgeschlagenen Fassung von Artikel 18 Absatz 2. Er wurde erst nach der Kommissionssitzung erarbeitet und vor zehn Tagen ausgeteilt. Er lautet: «Im Rahmen der GVK ist die verstärkte Beteiligung des Bundes an den Kosten der Kantone» (nach den Artikeln 36bis Absatz 4 und 36ter Buchstaben a bis e) «angemessen auszugleichen». Er ist dem Streichungsantrag vorzuziehen, denn wenn wir in der Übergangsbestimmung nichts festhalten, so nehmen wir in der Aufgabenteilung Bund/Kantone den finanzpolitischen Teil vorweg, ohne ihn mit dem verkehrspolitischen zu verknüpfen. Diese kantonalen Mehreinnahmen sollen aber nicht in anderen als Verkehrsbereichen kompensiert werden, wie das andere Abänderungsvorschläge und der bundesrätliche Vorschlag vorsehen.

Und dies aus zwei Gründen: Zum einen, weil es sich zeigt, dass eine Aufgabenneuverteilung zwischen Bund und Kantonen ins Stocken geraten ist und paketweise, nicht gesamthaft, durchgeführt werden muss. Das Verkehrswesen ist ein geschlossenes Sachgebiet, in dem es allein schon schwierig genug ist, die widersprechenden Sachzuständigkeiten zu entflechten und mit den finanziellen Verantwortlichkeiten zusammenzulegen. Zum zweiten reichen die einzuwerfenden Mittel auch für diesen Lastenausgleich nicht, denn unter die Aufgabenteilung im Gesamtverkehr würden immer noch die Strasse, der öffentliche Verkehr auf der Strasse, die Eisenbahnen, der Luftverkehr, die Binnenschifffahrt und die Rohrleitungen fallen.

Mein Vorschlag unterscheidet sich vom bundesrätlichen auch dadurch, dass die Mittel an die Kantone fliessen könnten, sobald die Gesetzgebung zu diesem Verfassungsartikel vorliegt, während der Bundesrat voraussetzt, dass die Kantone den Bund in anderen Bereichen angemessen entlasten. Mein Vorschlag setzt das nicht voraus. Er verknüpft lediglich die zeitlich auseinanderfallende finanzpolitische Neuregelung mit der verkehrspolitisch notwendigen, und zwar so, wie es die GVK als Leitgedanke vorsieht, ein Rahmen also, der heutzutage schrittweise gefüllt werden muss. Zusammenfassend: Artikel 36ter sichert im Wesentlichen die zweckgebundenen Treibstoffzölle für das Strassenwesen. Dieser Übergangsartikel 18 sichert die dadurch bei den Kantonen freiwerdenden Steuermittel, soweit sie zum Lastenausgleich nötig sind, für die Neuverteilung der Aufgaben im gesamten Verkehrswesen.

M. Bonnard: Les modifications que nous apportons à la constitution entraîneront, à la charge de la Confédération, des prestations supplémentaires équivalant à à peu près 400 millions de francs. Ces quelque 400 millions iront pour l'essentiel aux cantons. Pour autant, les recettes fédérales n'augmenteront pas. C'est pourquoi le Conseil fédéral, qui est préoccupé à juste titre par la situation des finances fédérales, propose de poser la règle que les versements supplémentaires aux cantons n'interviendront que pour autant que ceux-ci déchargeront la Confédération dans d'autres domaines.

L'idée de compenser équitablement l'effort accru de la Confédération dans le domaine routier par un effort plus important des cantons dans d'autres domaines est juste dans son principe. Cependant, telle qu'elle est formulée par le Conseil fédéral à l'article 18, 2^e alinéa, elle ne nous paraît pas acceptable.

L'idée est formulée d'une manière trop vague. Personne ne sait à quelle condition une compensation pourra être jugée équitable. Personne ne sait non plus dans quel domaine la compensation pourra intervenir. De plus, la proposition non seulement est vague mais, et c'est peut-être pire encore, elle laisse à la seule Confédération le soin de décider des domaines de compensation et de l'étendue de celle-ci. La Confédération pourrait donc différer longtemps l'entrée en vigueur de la compensation, ce qui aurait pour conséquence que les versements supplémentaires, eux aussi, seraient différés. Il s'ensuit, à mon avis, que les intérêts des cantons sont par trop négligés. C'est pourquoi notre groupe s'oppose à l'article 18, 2^e alinéa.

Faut-il pour autant le biffer purement et simplement, comme le propose la minorité de la commission? Nous ne le croyons pas. Si nous biffons purement et simplement l'article 18, 2^e alinéa, la Confédération sera tenue, dès l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, de faire aux cantons les versements supplémentaires qui sont prévus dans ces dispositions et elle y sera tenue sans pouvoir se décharger d'aucune manière sur le plan financier dans d'autres domaines.

Cette solution-là nous paraît négliger à l'excès les intérêts de la Confédération et surtout sa situation financière préoccupante. Notre proposition vise à introduire une voie médiane qui tienne mieux compte des différents intérêts et des intérêts divergents qui sont ici en cause. Nous cherchons aussi à éliminer le reproche d'imprécision que l'on peut adresser à la solution du Conseil fédéral.

L'idée qui est à la base de notre proposition est que l'effort accru de la Confédération dans le domaine routier doit être compensé en partie et selon une proportion déterminée par un effort des cantons dans d'autres domaines facilement définissables. Nous apportons les précisions nécessaires pour que les cantons soient mieux mis en mesure de comprendre et de savoir exactement quelle est l'ampleur de l'effort qui leur est demandé.

Nous proposons à cet effet une solution en deux étapes. Dans une première étape, qui est réglée par l'article 18, 2^e alinéa, que nous proposons, les versements supplémentaires faits aux cantons par la Confédération le seront dès l'entrée en vigueur des dispositions, mais ils seront partiellement compensés par une réduction des subventions que la Confédération paie aux cantons dans des domaines autres que celui de la route. Les subventions que nous visons sont celles qui sont versées aux cantons et qui figurent sous la rubrique 4 «Subventions fédérales» du budget et du compte d'Etat. Ainsi toute ambiguïté est levée. Notre proposition de compensation vise un objet tout à fait précis et qui n'est susceptible d'aucune interprétation. Dans notre idée, d'ailleurs, la compensation sera partielle. Elle ne dépasserait pas les trois cinquièmes des versements supplémentaires – j'insiste sur ce dernier terme – faits aux cantons en vertu des dispositions nouvelles. La proportion des trois cinquièmes représente dans notre idée un maximum. Il serait possible de s'en tenir, si le Conseil fédéral le juge opportun, à une proportion plus faible: la moitié ou les deux cinquièmes, si cela est équitable au regard des circons-

tances, par exemple si les dépenses routières des cantons devenaient plus importantes qu'on ne le prévoit aujourd'hui. Nous proposons de déléguer au Conseil fédéral le soin de régler les modalités de la réduction des subventions que nous proposons dans l'enveloppe maximale des trois cinquièmes. Il appartiendrait au Conseil fédéral de tenir compte des différences les plus importantes qui peuvent exister entre les cantons, par exemple entre les cantons financièrement faibles et les cantons financièrement forts ou entre les cantons qui ont un réseau d'autoroutes étendu et ceux qui n'en ont point. Il appartiendrait aussi au Conseil fédéral de décider si certaines subventions doivent échapper en tout ou en partie à la réduction ou s'il faut opérer une réduction linéaire et de portée générale. Le Conseil fédéral a l'expérience dans ce domaine, depuis que nous avons voté, en 1980, la réduction linéaire des subventions où nous avons laissé, au Conseil fédéral précisément, une certaine liberté de manœuvre, notamment dans les cas de rigueur.

J'en viens à la deuxième étape. Le système de la réduction des subventions est acceptable à titre de solution provisoire, mais il ne saurait durer indéfiniment. En effet, la réduction des subventions revient, d'une part, à réduire l'effort financier de la Confédération sans diminuer ses compétences et, en même temps, à accroître l'effort financier des cantons, sans leur donner davantage de pouvoir. A la longue, cette situation est mauvaise sur le plan politique, elle revient à un affaiblissement des cantons. C'est pourquoi nous voulons la deuxième étape que nous proposons dans notre article 18, 3^e alinéa. Au cours de cette seconde étape, la réduction des subventions serait remplacée par d'autres mesures relevant de la nouvelle répartition des tâches entre cantons et Confédération. Nous invitons le Conseil fédéral à nous présenter des propositions dans ce sens.

La solution que nous proposons est acceptable par les cantons. Je sais que la dette des cantons est un peu plus forte que celle de la Confédération; mais, vous le savez aussi, la situation générale des cantons tend à se stabiliser tandis que celle de la Confédération, sur le plan financier, se dégrade à un rythme très rapide.

Notre solution est acceptable aussi pour la Confédération. Nous savons, Monsieur le Conseiller fédéral, que, dans le système que nous vous proposons, nous vous enlevons une arme. Dans votre système, la Confédération est seule juge du moment auquel, finalement, les versements supplémentaires interviendront puisqu'elle est seule juge de la question de l'admissibilité de la compensation proposée. Nous enlevons cette arme c'est vrai, et les cantons recevront leurs prestations dès l'entrée en vigueur du système. En revanche, nous sauvegardons les intérêts de la Confédération, puisque nous permettons à celle-ci de compenser partiellement l'effort qu'elle fait par une modeste réduction de ces subventions.

Enfin, dernier point, notre proposition prend en considération les intérêts des usagers de la route. Ceux-ci ont deux garanties dans notre système. Première garantie, les versements supplémentaires seront faits dès l'entrée en vigueur des dispositions nouvelles. Deuxième garantie, ces versements seront entièrement réservés aux dépenses routières. Je sais et je crois honnêtement de dire que les usagers de la route ne pourront pas exiger que les dépenses routières des cantons soient augmentées dans toute la mesure des versements supplémentaires. En effet, les cantons, certains d'entre eux, pourraient se voir obligés de prendre dans les ressources générales qu'ils affectaient jusqu'ici aux routes de quoi compenser un peu la réduction des subventions non routières. Mais, à nos yeux, ce système est conforme à l'intérêt général. Notre réseau routier est dense, il est de bonne qualité, les moyens financiers supplémentaires que prévoit notre solution suffisent à apporter au réseau routier tel qu'il est maintenant, les améliorations nécessaires, et à les apporter en temps utile. En allant au-delà, nous risquons de porter une atteinte excessive à d'autres intérêts, ceux de l'environnement, ceux de l'agriculture.

En bref, nous croyons vous présenter une solution équilibrée et nous vous demandons de l'appuyer.

Weber-Arbon: Im Ringen um eine bessere Formulierung dieser Übergangsbestimmung schlage ich Ihnen eine knappe und auch – im Gegensatz zum bundesrätlichen Vorschlag – eine imperative Fassung vor.

1. Ich gehe davon aus, dass die politische Idee der Notwendigkeit der Kompensation – aufgrund der neu vom Bund zu übernehmenden Aufgaben in diesem Bereich und der damit verbundenen Entlastung der Kantone – einem Gegengewicht ruft und dass dieses Gegengewicht in der Bundesverfassung zum Ausdruck kommen soll. Wie Frau Kopp verwende auch ich ausdrücklich den Ausdruck «Kompensation» im Text selber, um damit genau zu sagen, worum es sich handelt.

2. Gleich wie die Kollegen Bonnard, Basler und Kopp übernehme ich diese «imperative Fassung» gegenüber dem «Wunsch» des Bundesrates. Dieser «Wunsch» wird ja von der Kommissionsmehrheit offenbar übernommen. Es soll also in Artikel 18 Absatz 2 eine Pflicht an die Adresse des eidgenössischen Gesetzgebers verankert werden. Wir selber haben nämlich für diese Kompensationsgesetzgebung zu sorgen.

3. Wie soll diese Kompensation aussehen? Herr Kollega Bonnard äussert sich mit seinem Antrag sehr detailliert. Ich halte ihm entgegen, dass wir uns auf Verfassungsstufe nicht derart detailliert, wie diese Kompensation aussehen soll, engagieren sollten. Ich halte die Normen, die er hier verankern will, für allzu schematisch, deshalb für unklug, vielleicht politisch sogar für gefährlich.

Mit Frau Kopp, übrigens auch Herrn Kollega Basler, gehe ich davon aus, dass in der Grundsatznorm nichts weiter gesagt werden kann und nichts weiter gesagt werden soll. Nebenbei bemerkt: Der Absatz 3, der von Herrn Bonnard vorgeschlagen wird, hat doch eher den Charakter einer Motion, wenn es hier heisst, der Bundesrat werde «beauftragt», einen Vorschlag in der und der Richtung zu unterbreiten. Ein Motionstext gehört nicht in die Verfassung, auch nicht in eine Übergangsregelung.

Im Gegensatz zu den Vorstellungen Basler und Kopp möchte ich den Auftrag an den Gesetzgeber möglichst flexibel gestaltet wissen. Ich bin mit den Anträgen Kopp und Basler darin einig, dass diese Kompensationsidee im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption realisiert werden kann, aber auch im Zusammenhang mit der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Wir wollen den Gesetzgeber jedoch nicht derart einengen, dass er nur gerade in diesem Gebiet für die Kompensation tätig wird. Ich lasse deshalb diese Elemente fallen.

Ein weiteres Moment, das vielleicht auch einen gewissen Stellenwert hat – ich möchte es als zeitliches Moment bezeichnen: Im bundesrätlichen Antrag ist die Rede von einer Voraussetzung, also von einer *conditio sine qua non* dafür, dass diese neue Verpflichtung des Bundes überhaupt zum Tragen kommen soll. Mit meinem Antrag gebe ich dem Gesetzgeber einen Auftrag, diese Kompensationsidee zum Tragen zu bringen, ohne dass ich damit die Realisierung der Verfassungsnorm von Artikel 36bis und 36ter blockieren möchte.

Zum Schluss noch eine Bemerkung textlicher Art: Der Vergleich meines Antrages im französischen und im deutschen Text veranlasst mich, eine kleine Korrektur im deutschen Text vorzunehmen, um die Parallelität zum französischen Text herzustellen. Ich bitte Sie also, in diesem Sinne meinen Antrag zu modifizieren, dass es heissen soll: «Die verstärkte Beteiligung . . . ist in anderen Bereichen zu Lasten der Kantone angemessen zu kompensieren.» Der französische Text lautet bereits «... compenser à la charge des cantons».

Zum Schluss möchte ich festhalten, dass meine Alternative erstens einen Imperativ statt einen Wunsch enthält, zweitens ausdrücklich die Kompensationsidee im Verfassungstext verankert und drittens den Vorteil der Flexibilität

gegenüber den anderen Alternativen, die bis jetzt präsentiert worden sind, bietet.

Frau Kopp: In den letzten Jahren haben sämtliche Fraktionen – wenn auch bei unterschiedlichen Gelegenheiten – immer wieder betont, dass der Sanierung der Bundesfinanzen hohe Priorität zukomme und dass der Vorlage, die wir heute beraten, in diesem Zusammenhang eine grosse Bedeutung erwächst.

Ich glaube deshalb, dass es allgemein schlecht begriffen würde, wenn wir nun in den Übergangsbestimmungen Artikel 18 Absatz 2 ersatzlos streichen würden, dies um so mehr als die Finanzhaushalte der Kantone sich in letzter Zeit verbessert haben – Herr Bonnard hat darauf hingewiesen –, ganz im Gegensatz also zur Entwicklung des Bundeshaushalts.

Verschiedene Fraktionssprecher – darunter Herr Barchi, auch Herr Basler – haben gestern betont, dass ihre Fraktionen nicht grundsätzlich für eine Streichung seien, sondern an sich einer Kompensationspflicht positiv gegenüberstehen würden, aber dass sie der Formulierung des Bundesrates, wie sie ja als einzige zur Diskussion stand, nicht zustimmen könnten. Ich wende mich also vor allem an diese Kollegen, die im Grunde genommen für eine Kompensation sind, aber gegen die Formulierung des Bundesrates. Ich bin mir bewusst, dass es daneben auch Kollegen gibt, die für eine kompensationslose Streichung sind. Diese werden auch meinem Antrag nicht zustimmen können.

Ich bin mir selbstverständlich bewusst, dass mein Antrag wie die anderen, die vorliegen, ein Kompromissantrag ist. Ich stelle ihn in der Hoffnung, dass damit wenigstens die Streichung vermieden werden könnte.

Gestatten Sie mir, nachdem ich nun die Begründung zu den verschiedenen Anträgen gehört habe, dass ich versuche, die Abgrenzungen zwischen den anderen Anträgen und meinem Antrag vorzunehmen. Zunächst gegenüber dem Antrag des Bundesrates, der mit einer hauchdünnen Mehrheit der Kommission unterstützt wurde.

Der Antrag des Bundesrates, Herr Weber hat darauf hingewiesen, braucht die Formulierung, dass die Beiträge an die Kantone eine Regelung voraussetzen. Das heisst im Klartext: Wenn ihr Kantone nicht Hand bietet für eine Kompensation, dann bekommt ihr nichts! Ich meine, dass diese Formulierung psychologisch nicht sehr geschickt ist, denn bekanntlich lieben es die Kantone nicht, wenn sie so unter Druck gesetzt werden. Der Antrag des Bundesrates spricht weiter davon, dass ein Ausgleich angemessen «in anderen Bereichen» zu erfolgen habe. Mir ist diese Formulierung «in anderen Bereichen» etwas zu vage. Ich möchte die Kompensation im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen sehen, und zwar, Herr Weber, aus dem folgenden Grund: damit die Kantone erstens einmal wissen, welche Bereiche in Frage kommen, und zweitens, weil wir die entsprechenden Gremien bereits haben, die sich mit diesen Fragen auseinandersetzen. Wir haben die Kontaktgruppe, wir haben die Studienkommission, die diese Aufgabenteilung prüft, vor allem aber auch die finanziellen Auswirkungen genau unter die Lupe nimmt. Die Lösung muss innerhalb der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen gefunden werden.

Der Unterschied meines Antrages zum Antrag von Herrn Basler: Ich bin der Meinung, dass der Antrag von Herrn Basler in der Sache durchaus richtig liegt. Er nimmt ein wichtiges Anliegen der Gesamtverkehrskonzeption wieder auf, indem die Kantone kompensieren sollen, insbesondere bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Regionalverkehr. Weshalb ich zusätzlich zu Herrn Basler meinen Antrag gestellt habe, hat folgenden Grund: Gerade in dieser Frage ist im Zusammenhang mit der Diskussion der Aufgabenteilung ja eine Opposition der Kantone entstanden. Ich glaube nicht, dass die Kantone sehr glücklich darüber wären, wenn nun über diese Vorlage so quasi aus dem Hintertürchen diese Verpflichtung wieder aufgestellt würde. In meiner Formulierung ist das Anliegen von Herrn Basler inbegriffen, aber wenn man keine Kompensation im Rahmen der

Gesamtverkehrskonzeption finden kann, dann wäre es möglich, eben auf einem anderen Gebiet zu kompensieren. Im Vergleich zum Antrag von Herrn Bonnard, Absatz 3, sind wir gleicher Meinung. Wir möchten beide im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben die Kompensation sehen. In seinem Absatz 2 geht Herr Bonnard aber weiter. Er ist damit näher bei der Lösung des Bundesrates. Auch er setzt voraus, dass eine Regelung zwischen Bund und Kantonen zuerst gefunden wird und setzt zusätzlich eine Höchstgrenze von drei Fünfteln, in welchen die Kompensation zu erfolgen habe, fest. Am nächsten liegt mein Antrag beim Antrag von Herrn Weber. Er unterscheidet sich von diesem nur darin, dass Herr Weber von «anderen Bereichen» spricht, also wieder die Formulierung des Bundesrates übernimmt, während ich diese aus den Gründen, die ich Ihnen bereits dargelegt habe, auf die Aufgabenneuverteilung eingrenzen möchte.

Ich glaube, gesamthaft gesehen sind alle Vorschläge, die hier eingebracht wurden, besser als der Antrag des Bundesrates, und sie sind nach meiner Meinung vor allem besser als der Streichungsantrag. Ich hoffe sehr, dass eine dieser Kompromisslösungen hier Gnade im Rat finden wird, weil ich glaube, es ist richtig, dass wir den Grundsatz der Kompensationspflicht in der Verfassung festlegen, wie das Herr Weber ausgeführt hat, und dass wir dies im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben vorsehen. Ich möchte Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen.

Barchi, Sprecher der Minderheit: Es ist sicher nicht erfreulich, vor knapp drei Dutzend von Parlamentariern das Wort über ein so wichtiges Thema noch zu ergreifen. Die Frau Präsidentin hat mich aber angeregt, dennoch hierzu zu sprechen.

Madame Kopp hat richtigerweise gesagt, dass die freisinnige Fraktion, wie ich gestern im übrigen betont habe, auf die Kompensation dieser Kantone Wert legt. Deswegen habe ich gestern in der Eintretensdebatte als Sprecher der freisinnigen Fraktion gesagt, dass diese für eine Kompensationspflicht, aber gegen den durch den Bundesrat vorgeschlagenen Artikel 18 Absatz 2 sei. Wir haben die verschiedenen Antragsteller und Votanten gehört, die einen Ersatz für den durch den Bundesrat vorgeschlagenen Absatz 2 von Artikel 18 einführen wollen. Die freisinnige Fraktion hat nicht die Möglichkeit gehabt, diese Anträge zu prüfen. Also kann ich nur aus meiner persönlichen Sicht sprechen.

Zuerst: Was halte ich vom Vorschlag des Bundesrates? Ich bin der Meinung, wie ich in der Kommission behauptet habe, dass Absatz 2 von Artikel 18 unklar und vage ist, wie übrigens auch von Herrn Bonnard betont wurde. Welches sind die anderen Bereiche, wo die Kantone den Bund angemessen zu entlasten haben? Wir wissen es nicht! In der Kommission haben mehrere Kommissionsmitglieder Herrn Bundesrat Ritschard gefragt, in welchen Bereichen dies der Fall sein solle. Die Antwort war eher vage, man hat vom Regionalverkehr gesprochen, das war der einzige Bereich, der anvisiert wurde. Also: Wir haben den Eindruck, dass sich der Bundesrat selbst nicht darüber im klaren ist, was er im Rahmen dieser Kompensationspflicht tun soll. In der Botschaft wird gesagt: «Soweit eine Kompensation nicht realisierbar ist, können die Beiträge zurückgestellt werden.» Herr Weber-Arbon hat ganz recht; er hat gesagt, hier werde eine *conditio sine qua non* festgelegt: zuerst die Kompensation. Nur wenn die Kompensation realisiert wird, kommt die verstärkte Beteiligung. Hier habe ich aber grosse staatsrechtliche Bedenken.

Ich möchte, dass mir Herr Ritschard Antwort auf die Frage gibt, wer feststellen wird, ob die Kompensation realisiert worden ist. Der Bundesrat selber? Dann würde ich sagen, dass ich kein Vertrauen habe in den Bundesrat. Oder ist es das Parlament, dass das feststellen wird? Wir sind jedenfalls in einer ganz unklaren Situation. Wer will das feststellen? Wir wissen es nicht. Wenn Absatz 2 gestrichen wird – ich gebe es zu –, entsteht für den Bund ein Einnahmenausfall, aber nur in der Finanzrechnung. Was die Vermögensrechnung anbelangt, gibt es keinen Ausfall.

Jetzt bitte noch um ein bisschen Geduld. Kommen wir zurück zum Regionalverkehr, von dem man lange gesprochen hat. Der Bund gibt mit einer Hand an die Kantone, und nimmt dann mit der anderen Hand zurück, was er gegeben hat. Die Kantone werden dadurch verpflichtet, den Regionalverkehr zu finanzieren. Wir sehen also, was die indirekte Folge ist: der Benzinrappen, den der Automobilist zahlt, wird letzten Endes zugunsten der Bahn – des Regionalverkehrs – gehen. Die Automobilisten sind nicht so dumm; sie können auch rechnen. Der Touring-Club und der Automobil-Club haben diese Rechnung schon gemacht. Glauben Sie nicht, wenn wir den Regionalverkehr in den Mittelpunkt stellen – wie es Herr Bundesrat Ritschard gemacht hat –, dass der Touring-Club und der Automobil-Club ein grosses Argument für die Propaganda in der Volksabstimmung haben werden?

Deswegen sage ich: Dieser Absatz 2 von Artikel 18 ist psychologisch, referendumspolitisch wirklich gefährlich. Herr Bonnard hat gesagt, dass es in den meisten Kantonen mit den Finanzen sehr gut stehe. Das kann in verschiedenen Kantonen stimmen; aber es gibt auch Kantone, die keine guten finanziellen Verhältnisse haben. Wollen wir durch diesen Artikel 18 Absatz 2 die Opposition in mehreren Kantonen provozieren, nachdem wir gesagt haben, diese Vorlage sei finanziell wichtig und zeitlich dringlich? Ich sage: nein. Dieser Absatz ist einfach zu streichen.

Und jetzt komme ich zu den verschiedenen Anträgen. Ich war neugierig, ob sie wirklich einen neuen Absatz 2 präsentieren, der befriedigend ist. Ich muss sofort sagen: Der einzige Antrag, der staatsrechtlich, verfassungsrechtlich korrekt ist, ist der Antrag Bonnard.

Ich komme zum Antrag Basler. Herr Basler sagt, im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption sei die verstärkte Beteiligung angemessen auszugleichen. Erstens einmal gehört der Antrag Basler genau wie der Antrag Kopp und der Antrag Weber einfach nicht in eine Übergangsbestimmung. Ich staune, dass Herr Weber Herrn Bonnard den Vorwurf gemacht hat, sein Antrag gehöre nicht in eine Übergangsbestimmung. Der Antrag Bonnard gehört in eine Übergangsbestimmung, aber der Antrag Weber nicht. Die Anträge Weber, Kopp und Basler haben mit dem intertemporalen Recht gar nichts zu tun. Sie könnten ganz gut in Artikel 36ter eingebettet werden.

Die Anträge Kopp, Weber, Basler sagen: verstärkte Beteiligung und parallel Auftrag an den Gesetzgeber, eine Kompensation zu finden, einmal im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption, einmal – wie Herr Weber gesagt hat – ganz im allgemeinen, und einmal – wie Frau Kopp vorgeschlagen hat – im Rahmen der Aufgabenteilung. Es ist ein Auftrag, der als definitiv gemeint ist und mit dem intertemporalen Recht nichts zu tun hat.

Sowohl der Antrag Basler als auch der Antrag Kopp weisen einen anderen Mangel auf. Man spricht hier von zwei Dingen, die sehr wahrscheinlich vom Winde verweht werden: Gesamtverkehrskonzeption und Aufgabenteilung sind keine Begriffe, die als solche in die Verfassung gehören können. Man wird mir entgegenhalten, dass wir diesen Begriff schon einmal in der Verfassung verwendet haben. Das stimmt. In Artikel 14 der Übergangsbestimmungen über die Stempelabgaben wird gesagt: «Die Bundesversammlung hat im Rahmen der Arbeiten über die erste Stufe der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen die Frage einer Aufteilung des Reinertrages der Stempelabgaben erneut zu überprüfen.» Es ist etwas ganz anderes: Der Auftrag besteht darin, den geltenden Verfassungsartikel über die Aufteilung der Stempelabgaben im Rahmen «der Arbeiten über» die Neuverteilung der Aufgaben nochmals zu prüfen. Man bestimmt lediglich den Zeitpunkt (im Rahmen der Arbeiten . . .), wo die Neuprüfung stattfinden soll. Man sagt nicht, dass im Rahmen der neuen Aufgabenteilung eine Kompensation gefunden werden muss. Man darf in der Verfassung nicht mit Begriffen operieren, die in der Verfassung und in der geltenden Gesetzgebung noch nicht existieren. Ich habe versucht, Ihnen zu erklären, dass die drei Anträge Basler, Weber-Arbon und Kopp staatsrechtlich, verfas-

sungsrechtlich keine annehmbaren Anträge darstellen. Man will – wie Herr Weber-Arbon erwähnt hat – einen definitiven Kompensationsauftrag parallel zur Verstärkung der Bundeshilfe. Es ist kein Damoklesschwert; es wird keine Bedingung gestellt; die verstärkte finanzielle Beteiligung des Bundes würde sofort parallel zu diesem Auftrag in Kraft treten. Rein staatsrechtlich habe ich jedoch grosse Bedenken, weil die Begriffe Gesamtverkehrskonzeption und Aufgabenteilung gegenwärtig noch keinen rechtlichen Bestand haben:

Einige letzte Worte zum Antrag Bonnard. Ich habe bereits gesagt, dass er meines Erachtens staatsrechtlich korrekt sei. Sein Absatz 2 sieht eine feste Vorschrift für den angemessenen Ausgleich der zusätzlichen Zahlung im Sinne einer Kompensation vor, und dann kommt in Absatz 3 die intertemporale Regelung. Diese Regelung gilt, bis die ganze Materie im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben geprüft und neu geregelt wird.

Man könnte sagen: Da ich – mindestens was die Korrektheit betrifft – Sympathien für den Antrag Bonnard habe, sollte ich meinen Minderheitsantrag zurückziehen. Ich tue es aber nicht, aus zwei Gründen: Obwohl der Antrag Bonnard sicher gut ist, könnte ihm rein referendumpolitisch grosse Opposition entstehen. Der Mangel des Antrages Bonnard liegt in seiner Kompliziertheit; es würde schwierig sein, diese Materie zu «verkaufen» und den Kantonen beliebt zu machen, dieses Opfer zu tragen. Ich befürchte, dass wir da rein referendumpolitisch einen grossen Ballast mitschleppen müssten. Darum beharre ich auf meinem Minderheitsantrag.

Ich bin überzeugt: Wenn wir Absatz 2 ersatzlos streichen, werden wir in der Volksabstimmung die grössere Chance haben, diese Revision der Verfassung über die Bühne zu bringen.

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

*Schluss der Sitzung um 13 Uhr
La séance est levée à 13 heures*

Treibstoffzölle. Zweckbindung

Taxes sur les carburants. Affectation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	842-858
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 527

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.