

**Art. 4a***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Piller**, Berichterstatter: Weiter möchte der Nationalrat eine periodische Berichterstattung. Sie sehen das in Artikel 4a. Ihre Kommission ist mit der Formulierung nicht besonders glücklich, weil hier eigentlich nicht Berichterstattung an die Verkehrskommission und die Bautengruppe zu geschehen hätte, sondern an die eidgenössischen Räte. Nun ist es aber so, dass wir bereits mehrere solcher Formulierungen haben. Wir haben eine solche Formulierung in der Botschaft Furkatunnel, wir haben eine solche Formulierung für die Berichterstattung Panzer 68 und ebenfalls Panzer Leopard. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen auch hier einstimmig, dem Nationalrat zuzustimmen, um diese Differenzen zu eliminieren, ist aber der Meinung, dass man doch künftig vermehrt die Regeln einhalten sollte, die Berichterstattung habe an das Parlament und nach Möglichkeit im Geschäftsbericht zu erfolgen.

Wir haben einen Geschäftsbericht, und wir sollten vermehrt mit ihm arbeiten und nicht neben dem Geschäftsbericht noch 10, 15 weitere Berichte immer wieder anfordern.

Mit dieser Bemerkung bitte ich Sie, dem Nationalrat zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 4b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Piller**, Berichterstatter: In Artikel 4b möchte der Nationalrat, dass nach der Inbetriebnahme noch einmal geprüft werden sollte, ob die Umweltverträglichkeit gegeben ist, und wenn nicht, dass gegebenenfalls die nötigen Ergänzungen vorzunehmen seien.

Hier empfiehlt Ihnen die Kommission, ebenfalls einstimmig, Zustimmung zum Nationalrat, möchte aber festhalten, dass es nicht angeht, dass laufend wieder überprüft werden muss. Es ist auch die Meinung des Antragstellers im Nationalrat, dass nach etwa 5 Jahren nochmals eine Prüfung zu erfolgen hätte und dass dann wenn nötig noch Massnahmen zu ergreifen wären, aber nicht, dass das ein Dauerzustand würde.

Ich bitte Sie namens der einstimmigen Kommission, auch hier zuzustimmen.

**Bundesrat Schlumpf**: Wir sind mit dieser Ergänzung einverstanden im Sinne der Interpretation von Ständerat Piller. Es soll also nicht eine permanente Nachkontrolle erfolgen, sondern nach einigen Jahren eine Erfolgskontrolle mit den notwendigen Ergänzungen. So war auch der Antrag von Herrn Rolf Weber im Nationalrat gemeint. Ich bin froh, wenn das im Protokoll festgehalten wird. Ich pflichte der Interpretation von Herrn Piller bei.

**Jagmetti**: Darf ich nur eine kleine Bemerkung beifügen? Die Aufwendungen für die Massnahmen, von denen hier die Rede ist, wären nicht gebundene Ausgaben. Wenn dafür neue Mittel notwendig wären, müssten diese auf dem ordentlichen Weg beschlossen werden.

*Angenommen – Adopté*

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

82.082

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

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 825 hiervoor – Voir page 825 ci-devant

**Art. 36ter Abs. 2 und 3 – Art. 36ter al. 2 et 3**

*Fortsetzung – Suite*

**M. Flückiger**: Les règles de la solidarité confédérale commandent de progresser sur plusieurs fronts à la fois. Ancrer dans la constitution fédérale les bases d'une politique coordonnée des transports est un progrès auquel il convient d'ajouter la dimension de la solidarité. Nous aurons alors fait oeuvre utile complète.

Représentant d'un canton périphérique, je vous prie de prendre en compte les disparités qui existent entre les régions de notre pays – disparités géographiques, qui conditionnent les voies de communication, et économiques, qui agissent sur les moyens à disposition pour assurer les meilleures communications entre et à l'intérieur de nos régions. Or, il convient de répéter ce matin que le projet du Conseil fédéral, relayé par la majorité du Conseil des Etats, ne manque pas d'inquiéter les cantons les moins favorisés. Les contraindre à assumer une part de la couverture des frais d'exploitation du transport régional, même en les assurant d'une participation financière de l'Etat central, laquelle n'est pas définie, revient à les pénaliser. Plus spécifiquement, j'observe que l'introduction d'une distinction entre trafic national et trafic régional est de nature à provoquer certaines confusions et complications de gestion, voire complications comptables. De plus, alors que le transport public est, par définition, intercantonal, a-t-on l'assurance que les cantons seront toujours sur la même voie – sans jeu de mots – pour coordonner leurs actions dans l'intérêt d'une politique des transports cohérente à l'extérieur des frontières cantonales? Enfin, nous ne sommes pas certains que la péréquation financière apportera aux cantons à faible capacité les ressources nécessaires pour procéder aux investissements et couvrir les déficits d'exploitation du transport régional.

Pour les motifs précités, et en raison des inconnues évoquées, je voterai les alinéas 2 et 3 de l'article 36ter dans la version de la minorité que je vous invite à soutenir.

**Gadient**: Wenn ich als Vertreter eines bedeutenden Privatbahnkantons für den Mehrheitsantrag und damit für Festhalten an unserem Beschluss eintrete, geschieht das nicht leichten Herzens. Persönlich hätte ich einen etwas abweichenden Weg von Mehrheits- und Minderheitsantrag vorgezogen und dabei einerseits am Prinzip der bundesrätlichen Aufgabenteilung aus all den plausiblen Gründen, die in der Botschaft enthalten sind, festgehalten; andererseits aber den Bund gleichzeitig verpflichtet für eine angemessene Grunderschliessung auch im Sektor des regionalen öffentlichen Verkehrs zu sorgen. Wir haben uns in der Kommission in zahlreichen Sitzungen eingehend um tragbare Lösungen bemüht. Schliesslich ist dann mehrheitlich die im ständerätlichen Beschluss enthaltene Weichenstellung erfolgt. Ich meine, dass damit die erwähnte Grunderschliessung – allerdings in modifizierter Form – unter Bundesmitwirkung ebenfalls gewährleistet wird. Das möchte ich im folgenden kurz belegen.

Es ist geltend gemacht worden, dass die Kantone im öffentlichen Regionalverkehr mit unserem Beschluss weitgehend

auf sich allein gestellt blieben und dass sich daraus für die Kantone erhebliche Mehrbelastungen ergeben würden. Weder das eine noch das andere trifft nach meinem Dafürhalten bei genauer Betrachtung zu. Schon der Bundesrat hatte im ursprünglichen Absatz 3 von Artikel 36ter vorgesehen, dass der Bund Grundsätze für die Förderung und die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zu erlassen habe. In der Folge hat sich die Vorberatungskommission intensiv mit dieser Fassung auseinandergesetzt und diese konkretisiert und geöffnet, und zwar mit ausdrücklicher Zustimmung des Bundesrates.

Die Sorgepflicht der Kantone für den regionalen öffentlichen Verkehr bleibt nach wie vor bestehen. Aber – und das ist entscheidend – der Bund hat dabei den Kantonen koordinativ und finanziell stark unter die Arme zu greifen. Das wird mit dem Wort «fördern» zum Ausdruck gebracht. Er berücksichtigt dabei die regionalen Verkehrsbedürfnisse und die Finanzkraft der Kantone.

Die Kantone sind also mitnichten auf sich allein gestellt; ebensowenig haben sie erhebliche Mehrkosten zu tragen, denn neben der ausdrücklich erwähnten Berücksichtigung der Finanzkraft bei den Förderungsbeiträgen des Bundes für den öffentlichen Regionalverkehr enthält auch Absatz 3 von Artikel 36ter eine nicht zu übersehende Schranke gegen die behauptete Mehrbelastung der Bergkantone. Dort steht klar und deutlich, dass kein Kanton – damit auch kein Bergkanton – unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr zu tragen haben wird.

Eine nüchterne Textanalyse zeigt somit mit aller wünschbaren Deutlichkeit, dass die behaupteten und befürchteten Wirkungen bei einer Annahme der Absätze 2 und 3 von Artikel 36ter in der Fassung von Ständerat und Bundesrat nicht eintritt. Es geht deshalb nicht an, dass sich Kollege Dreyer auf Botschaftsstellen beruft, die Bestimmungen kommentieren, die noch vor dieser Konkretisierung und Oeffnung galten.

In der Kommission haben wir feststellen können, dass keine Absicht des Bundesrates auszumachen ist, auf Kosten der Kantone zu sparen. Falls jedoch wegen einer besseren Organisation des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr dieser ohne Leistungsabbau auf längere Sicht gesehen insgesamt dank einer vermehrten Uebereinstimmung von Verantwortung, Sach- und Finanzkompetenz kostengünstiger gestaltet werden kann, ist das wohl nicht *a priori* etwas Negatives, ganz im Gegenteil.

Soweit meine Interpretation, die ich indes, sofern sie zutreffend ist, hier gerne auch in aller Oeffentlichkeit von Herrn Bundesrat Schlumpf bestätigt wissen möchte.

Zur Begründung dieser Auffassung, dass nur die nationalrätliche Fassung der Absätze 2 und 3 von Artikel 36ter die richtige sei, werden nun auch regionalpolitische Argumente angeführt. Aber gerade hier zeigt sich doch recht klar, was mit einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen gemeint und gewollt ist. Auf der Grundlage des Investitionshilfegesetzes stellt der Bund Mittel zur Verfügung, aber wie und wo diese Mittel in den Regionen draussen eingesetzt werden sollen, welche Prioritäten dabei zu beachten sind, entscheidet sich unten, indem die Regionen Entwicklungskonzepte und Detailprogramme erarbeiten, die Kantone diese prüfen und dann zuhänden des Bundes Antrag auf Genehmigung stellen.

Die Initiative muss von unten kommen, sonst gelangen wir – gerade beim öffentlichen Regionalverkehr – zu keinen brauchbaren Lösungen. Dem Bund fehlen ganz eindeutig die personellen Ressourcen, um regionsspezifische Regionalverkehrskonzepte von Genf bis zum Bodensee und von Basel bis ins Mendrisiotto auszuarbeiten. Ein einheitliches Konzept, das sowohl die Bedürfnisse der Agglomeration Zürich wie diejenigen des Emmentals, des Pays d'Enhaut, des Entlebuch und des Toggenburgs abdeckt, gibt es nicht, und das will doch wohl auch niemand hier in diesem Saale. Ich glaube an die Gestaltungsfähigkeit und Gestaltungswilligkeit der Kantone, in ihren Regionen zu massgeschneiderten Lösungen zu gelangen, die dann vom Bund auch finanziell unterstützt und gefördert werden können.

Bei aller Anerkennung der guten Ideen und Leistungen der Bundesverwaltung: Glauben Sie, dass – wenn die Impulse und die meistens harte und langwierige Detailarbeit von Bundesstellen hätten ausgehen müssen – wir in der Agglomeration Zürich jetzt schon mitten in der Verwirklichung der S-Bahn stünden, in Basel, Bern, St. Gallen, Biel, Luzern, Thun und anderen Regionen Tarifverbundsysteme bereits existieren würden oder nachdrücklich um entsprechende Lösungen gerungen würde? Und vergegenwärtigen Sie sich doch, dass diese Tarifverbände in der Regel von den politischen Behörden der Region ausgegangen sind und ausgehen, nicht von den Verkehrsunternehmen, die sich mindestens anfänglich eher zurückhaltend verhalten haben. Hier hat doch eine durchaus sinnvolle politische Konkurrenz zwischen den Kantonen dazu geführt, dass der öffentliche Regionalverkehr starke Impulse erhalten hat.

Mich hat die Aengstlichkeit des Nationalrates, der mit seinem Entscheid sein Misstrauen in den Gestaltungswillen von kantonalen Regierungen, Parlamenten und Stimmbürgerschaften zum Ausdruck gebracht hat, betroffen. Unser Rat hat demgegenüber sein Zutrauen in die Kantone schon in der erstmaligen Beratung manifestiert. Wir haben keine Veranlassung, von dieser Haltung und unserem seinerzeitigen Beschluss abzurücken.

**Lauber:** Ich werde für die Minderheit stimmen. In der Kommissionsminderheit wird im Sinne der Einheit des öffentlichen Verkehrs auf eine Aufteilung der Verkehrsnetze verzichtet, wobei Bund und Kantone gemeinsam für den öffentlichen Verkehr sorgen.

Die im Vorschlag der Kommissionsmehrheit enthaltene Netzhierarchie kann mich nach wie vor nicht voll überzeugen. Wollen wir tatsächlich einer Lösung zustimmen, von der wir zum vorherein wissen, dass sie vermutlich komplizierter und höchstwahrscheinlich nicht einmal praktikabel ist? Ich bin fest überzeugt, dass es ein grundlegender Irrtum ist, wenn man glaubt, man könne einen öffentlichen Verkehrsbetrieb in einen nationalen und einen kantonalen Bereich aufteilen. Bei der Strasse handelt es sich nur um die Aufteilung einer Infrastruktur, während bei der Schiene Infrastruktur und Betrieb (Rollmaterial, Personal usw.) eine unternehmerische Einheit bilden. Die Problematik mögen Sie schon daraus ersehen, dass von den 60 Privatbahnen 27 in mehr als einem Kanton tätig sind. Statt einer verbesserten Koordination werden zusätzliche Abstimmungsprobleme auftreten.

Der Vorschlag der Kommissionsminderheit, für dessen Unterstützung ich plädiere, bietet demgegenüber eine Chance zu einer Weiterentwicklung des Eisenbahngesetzes und einer Gleichbehandlung von SBB- und Privatbahnkantonen. Die Vorteile des Eisenbahngesetzes, nämlich die Finanzierung von Investitionen und die Aufrechterhaltung des Betriebes gemeinsam durch Bund und Kantone, dürfen nicht übersehen werden. Gerade finanzschwächere Kantone können im Bereich des Verkehrs oft nur investieren, wenn sich auch der Bund daran beteiligt. Es ist daher nicht fair, diese für die Rand- und Bergregionen bewährte Lösung als kompliziertes Subventionswesen herabzuwürdigen. Es geht dabei aber keineswegs um eine Zementierung des Status quo, sondern um eine Ausdehnung der im Eisenbahngesetz enthaltenen Elemente auf die Regiebetriebe des Bundes.

Es muss darum gehen, die Mitverantwortung des Bundes auch für den regionalen öffentlichen Verkehr deutlicher festzuhalten, als der Bundesrat dies vorschlägt. Nur in der Fassung «Bund und Kantone sorgen für den öffentlichen Verkehr» haben die Kantone die Gewähr, dass der Bund weiterhin für den Regionalverkehr mitverantwortlich ist. Die Regionalpolitik ist eine Gemeinschaftsaufgabe, und die Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs ist als ein Teil dieser Regionalpolitik zu betrachten, die eben nicht allein den Kantonen überlassen werden kann.

Bei der Netzhierarchie sind die Kantone für den regionalen öffentlichen Verkehr allein verantwortlich, so dass sich der Bund auf den unverbindlicheren und weniger weitgehenden

Begriff des Förderns beschränken kann. Es gibt einige Hinweise dafür, dass der Bund unter dem Förderungsbegriff lediglich eine eher bescheidene finanzielle Beteiligung am regionalen öffentlichen Verkehr versteht.

Im weiteren ist erklärtes Ziel, dass mit der KVP-Vorlage die Gesamtaufwendungen des Bundes für den öffentlichen Verkehr im heutigen Rahmen bleiben. Es wird etwa in der Botschaft ausgeführt: «Der Bund kann sich keine Mehrbelastung durch die Realisierung der GVK erlauben.» Bei der vorgeschlagenen Netzhierarchie wird auch immer wieder vergessen, dass Rand- und Bergkantone neben dem Bundesanteil für die KTU zusätzlich doch erhebliche Mittel für den SBB-Regionalverkehr und die PTT-Autobuslinien übernehmen müssten. Die Bedenken der Kantone gegen diese doch erheblichen Mehrbelastungen für den öffentlichen Regionalverkehr können auch mit dem in Artikel 36ter Absatz 3bis versprochenen Lastenausgleich nicht ganz zerstreut werden. Aus der Botschaft geht nämlich nicht hervor, welche Leistungen der Bund den Kantonen als verhältnismässig zumutet.

Ausserdem fehlt diesen Lastenausgleichsmitteln die Zweckbindung für den öffentlichen Regionalverkehr, so dass sie unter anderem auch für den Strassenbau verwendet werden könnten. Diese Feststellung als Misstrauen gegenüber den Kantonen zu interpretieren, bedeutet, vor der Realität der grossen Investitionsbedürfnisse die Augen zu verschliessen. Nur ein Zusammenwirken von Bund und Kantonen sichert die Einheit und die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems. Was geschieht, wenn jeder Kanton den öffentlichen Regionalverkehr nach eigenem Gutdünken fördert, haben wir beim unkoordinierten Bau unserer Eisenbahnen im letzten Jahrhundert erlebt. Eine Kantonalisierung des über die Kantonsgrenzen hinweg fahrenden öffentlichen Regionalverkehrs würde ein räumlich-sektorielles Denken fördern und den Gesamtausbau verhindern. Mit der Netzhierarchie würden wir also das Gegenteil dessen erreichen, was wir mit der KVP bezwecken wollten.

Erklärtes Ziel der KVP wie auch der «Bahn 2000», der wir gestern mit Ueberzeugung zugestimmt haben, ist es doch, ein Grundangebot an öffentlichem Verkehr landesweit und nicht nur auf nationalen Linien sicherzustellen. Es dürfen deshalb jene, welche eine Förderung dieses Gesamtsystems statt viele Einzelsysteme befürworten, nicht einfach als Gegner föderalistischer Strukturen abgestempelt werden. Ich hege Zweifel, ob sich der öffentliche Verkehr zur Anwendung föderalistischer Lösungen wirklich eignet. Ich verweise hierzu auch auf Parallelen im Energiebereich, wo sich die Kantone beim neuen Verfassungsartikel mehrheitlich für eine Bundeskompetenz ausgesprochen haben.

Wie der «NZZ» vom 22. August 1986 entnommen werden kann, erwarten die Kantone in diesem Zusammenhang statt Föderalismus einen wirksamen Beistand und eine intensivere Koordination durch den Bund mit dem Ziel, ein Ausufer in viele verschiedene kantonale Regelungen zu vermeiden. Weil eine Netzhierarchie praxisfremd und die damit verbundene Aufteilung der Netze in nationale und regionale Linien mit einem doch weiten Ermessensspielraum behaftet ist und mit viel Bürokratie verbunden wäre, bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen, die Differenz mit dem Nationalrat damit auszuräumen und einer tragfähigen, koordinierten Verkehrspolitik freie Bahn zu geben.

**Affolter:** Ich kann mich nach dem jahrelangen Tauziehen in dieser Frage ausserordentlich kurz halten. Ich bin nach wie vor der Auffassung, dass die koordinierte Verkehrspolitik im Eimer ist und nichts mehr taugt, dass wir gar keine Vorlage brauchen, wenn wir in der wichtigsten Frage, im Herzstück, nämlich der Ausscheidung der Verantwortlichkeiten, nicht den Mut haben, eine unmissverständliche Situation zu schaffen. Ich habe auch jetzt kein einziges Argument gehört, das dieser Feststellung widersprechen könnte. Ich bin gegen halbherzigen und damit halbhatzigen Föderalismus. Ich bitte Sie ein letztes Mal, in dieser wichtigsten Frage der Kommissionsmehrheit zu folgen.

**Bundesrat Schlumpf:** Wir sind in der Tat – Ständerat Affolter hat es eben jetzt gesagt – bei einem entscheidenden Punkt der koordinierten Verkehrspolitik angelangt, wenn wir hier neue Wege gehen und nicht einfach festschreiben wollen, was nach bisheriger Erfahrung revisions- und remedurbedürftig ist. Um das geht es hier.

Ständerat Meier hat ausgezeichnet das Wesentliche dargelegt. Mich hat vor allem die abschliessende Fragestellung eines Glarner Standesherrn, an dessen echt föderalistischem Herz man nicht zweifeln kann, beeindruckt, nämlich die Frage: Haben wir Vertrauen in die Kantone, dass sie eine solche Aufgabe in ihrem Bereich, im Regionalbereich, richtig bewältigen? Sind sie dazu fähig? Sind sie verantwortungsbewusst genug? Es wurde in Frage gestellt – das hörte ich heraus –, ob die Kantonsregierungen und allenfalls die kantonalen Parlamente genügend zeitgemässes Verantwortungsbewusstsein hätten, um den öffentlichen Verkehr zu fördern, wenn man sie dazu finanziell in die Lage versetze. Das ist der Vorbehalt, der den Kantonen gegenüber gemacht wird.

Es ist ein Ziel – nicht das einzige; die KVP hat andere, sehr wertvolle Elemente –, die Verantwortungen richtig und klar zuzuordnen, und zwar Verantwortung im Sinne von Zuständigkeit und Aufgabenbewältigung. Es kann doch nicht dabei bleiben, dass irjemand zuständig ist und ein anderer dann die Aufgabe zu bewältigen, insbesondere zu finanzieren hat. Ich möchte noch einmal die Frage in den Raum stellen: Wo denn sonst sind unsere nach Bundesverfassung souveränen Kantone in der Lage, eigene Aufgaben nach eigenem Ermessen sachgerecht und für diese Regionen richtig zu lösen, wenn nicht im Erziehungswesen, im Kulturbereich, im Gesundheitswesen und eben im Bereiche des regionalen Verkehrs?

Ich will auf den Inhalt der Fassung Nationalrat und Kommissionsminderheit nicht im Detail eingehen. Ständerat Meier hat Ihnen einige unmögliche Stellen in den Texten von Absatz 2 und 3 genannt. Aber einen oder zwei möchte ich doch noch unterstreichen.

Was ist denn das für ein Verfassungsfundament, wenn man schreibt, dass der Bund für den öffentlichen Verkehr im nationalen Bereich die Verantwortung tragen soll. Er finanziert was? Den öffentlichen Verkehr! Wollen Sie in der Verfassung das Gegenteil dessen niederschreiben, was wir gestern bei «Bahn 2000» festgelegt haben, wo steht, dass der Bund auf nationaler Ebene die Infrastruktur, die Ausstattung, aber nicht den Betrieb finanziert? Aber hier steht doch schwarz auf weiss im Text der Minderheit: «Der Bund finanziert im nationalen Bereich den öffentlichen Verkehr.» Dann können wir Nulltarife einführen und sagen, wir müssen den öffentlichen Verkehr über den allgemeinen Haushalt finanzieren, und zwar nicht nur bei den SBB, sondern natürlich auch bei den KTU, soweit Netzteile im nationalen Interesse liegen, zum Beispiel bei der BLS. Mit einer solchen Verfassungsnorm gingen wir herrlichen Zeiten entgegen; das wollen Sie doch wohl nicht.

Ein zweites Beispiel, wie man Verfassunggebung nicht betreiben kann: Da steht doch, dass der Bund beim öffentlichen Verkehr im nationalen Bereich alle Aufwendungen zu finanzieren habe. In Absatz 4 heisst es dann aber, dass die Benützer der Netze die Kosten zu vergüten hätten, also nur die Netzkosten, nicht die Betriebskosten! Die Unternehmen können diese Netze gegen eine Entschädigung für die Infrastruktur benützen, aber die Betriebskosten müssen nicht erwirtschaftet werden.

Ich will auf diese Ungereimtheiten nicht weiter eingehen. Sie sind nämlich für mich nicht ausschlaggebend; das alles wäre in einem Differenzbereinungsverfahren allenfalls zu verbessern. Es stellt sich für mich die ganz prinzipielle Frage, wie sie Herr Meier und Herr Affolter so eindrücklich gestellt haben: Wollen wir in der Schweiz da, wo es sich rechtfertigt, beim föderalistischen Organisationsprinzip bleiben oder nicht? Meine Ergänzungsfrage: Wo rechtfertigt sich das, wenn nicht beim regionalen Verkehr? Nicht nur beim öffentlichen, sondern beim regionalen Verkehr.

Ständerat Dreyer, Sie folgen diesem Gedanken ein Stück

weit, indem Sie beim Strassenverkehr den regionalen Bereich den Kantonen überlassen wollen. Das ist heute nicht so, das ist ein Irrtum. Sie sagten gestern, bei den Strassen hätten wir das schon, dass der Bund im nationalen Bereich und die Kantone im regionalen Bereich zuständig seien. Mitnichten! Die Nationalstrassen sind Gemeinschaftswerke von Bund und Kantonen, wobei die Finanzierung zur Hauptsache – abgestuft von 50 bis 95 Prozent – durch den Bund erfolgt. Wir haben dazu ein Netz von kantonalen Hauptstrassen, etwa 2700 km, an die der Bund Beiträge leistet. Diese Hauptstrassen können nur gebaut werden, wenn der Bund die Beiträge leistet. Wir haben heute auch bei den Strassen eine Mischordnung. Wir wollen auch hier zu einer klaren Aufgabenteilung kommen: im regionalen Bereich kantonale Verantwortung, im nationalen Bereich Verantwortung des Bundes, wie sie die Minderheit ja selbst beantragt.

Ständerat Flückiger, Angst – Ständerat Gadiant hat das zu Recht unterstrichen – ist wahrhaftig kein Rezept für das Funktionieren einer partnerschaftlichen Staatsordnung. Eine partnerschaftliche, also eine sogenannt föderalistische Staatsordnung setzt hüben und drüben Vertrauen in die richtige Aufgabenerfüllung voraus, auch innerhalb der Kantone und Gemeinden. Ohne Vertrauen kann eine partnerschaftliche Aufgabenerfüllung mit geteilten Aufgaben nicht in Frage kommen. Aber dann müssen wir dem Prinzip des Föderalismus abschwören und ganz andere Organisationsformen wählen. Das wollen wir ja nicht.

Ich frage Sie, Ständerat Flückiger: Wo denn sonst, wenn nicht beim regionalen Verkehr, im Gesundheitswesen und in der Erziehung, können die Kantone sogar besser als die Zentralverwaltung in Bern entscheiden, wie die richtige Aufgabenbewältigung für ihre regionalen Verkehrsangelegenheiten aussieht? Das möchten wir den Kantonen überlassen.

Ständerat Gadiant, ich bestätige gerne, dass die Interpretation, die Sie von Artikel 36ter Absatz 2 und 3 gegeben haben, mit der unsrigen übereinstimmt. Wir müssen von der ständerätlichen Fassung ausgehen, wonach der Bund die Lasten im öffentlichen regionalen Verkehr weiterhin mitträgt, die Verantwortung jedoch bei den Kantonen liegt.

Ständerat Lauber: Es geht nicht um eine Aufteilung der Unternehmertätigkeiten im öffentlichen Verkehr. Es geht nur um eine klare Unterscheidung: Auf der einen Seite haben wir die Verantwortung für die Infrastruktur; sie liegt bei der öffentlichen Hand, bei Bund und Kantonen, beim regionalen Verkehr trägt der Bund mit. Auf der anderen Seite haben wir den betrieblichen Bereich, wofür die Unternehmen selbst die Verantwortung tragen, wie wir das bei «Bahn 2000» ja bereits beschlossen haben.

Der Bund wolle sich entlasten oder jedenfalls nicht mehr leisten; es seien Anzeichen dafür zu finden, haben Sie gesagt, Ständerat Lauber. Ich weiss nicht, wo solche Anzeichen vorhanden wären. Aber ich darf Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir beim öffentlichen Verkehr – und das hat ja nicht gerade die Freude von Ständerat Letsch geweckt – etwa 2 Milliarden Franken Aufwendungen des Bundes in Aussicht nehmen, inklusive Realisierung der «Bahn 2000», wenn sie später einmal höhere Jahresquoten erreicht.

Nun kann es doch nicht das Ziel einer koordinierten Verkehrspolitik sein, dass wir – was wir jetzt schon gemacht haben – die Kantone bei den Strassen um viele hundert Millionen Franken entlasten. Das tun wir, das ist eine Vorleistung. Es sind etwa 450 Millionen Franken, die die Kantone jetzt für ihre Strassen mehr bekommen als vorher. Wir entlasten sie dort und leisten dafür, quasi als «kuriose» Kompensation, beim regionalen öffentlichen Verkehr auch noch mehr zur Entlastung der Kantone. Da glaube ich gerne, dass die Kantone so schöne Jahresvoranschläge und Jahresrechnungen vorlegen können. Das ist in meinen Augen aber wirklich keine koordinierte Verkehrspolitik.

Zum gestrigen Votum von Ständerat Dreyer: Sie haben gesagt, die Kantone seien, wenn sie sich des öffentlichen Verkehrs annehmen müssten, gar nicht gerüstet und müssten erst einen Verwaltungsapparat schaffen und damit mehr Bürokratie. Dazu muss ich folgendes sagen: Wenn viele

Kantone offenbar nicht für die Fragen des öffentlichen Verkehrs ausgerüstet sind, wie sollen sie sich denn dem öffentlichen Verkehr in ihrem kantonalen Bereich annehmen? Sie haben grosse Strassenbauämter. Für den öffentlichen Verkehr hat man keine Einrichtungen. Wollen wir das so belassen? Wäre es nicht wünschenswert – wenn wir wirklich den öffentlichen Verkehr auch im regionalen Bereich fördern wollen –, wenn sich die Kantone auch einrichtungsmässig über diese Neuordnung so ausstatten, dass sie wirklich für den öffentlichen Verkehr auch etwas tun können?

Wenn es stimmt, dass es bei verschiedenen Kantonen eine wesentliche personelle Mehrausstattung nötig machen würde, dann muss ich sagen: Es liegt heute etwas im Argen, wenn sie so wenig Personal haben, dass sie sich dieser regionalen Fragen gar nicht annehmen können. Es ist keine gute und vor allem keine föderalistische Methode der Aufgabenerfüllung, wenn man sich darauf verlässt, dass bei den KTU 66 Bundesvertreter in den Verwaltungsräten sitzen. Föderalismus bedeutet für mich Wahrnehmung von Aufgaben durch die Kantone und nicht Wahrnehmung durch Unternehmungen, die zusammen mit der Bundesverwaltung in kantonalen Bereichen tätig sind. Das entspricht nicht meinem Verständnis einer dezentralen Aufgabenerfüllung. Beim Strassennetz gehen die Kommissionsminderheit und der Nationalrat richtigerweise von einer Aufgabenteilung aus: Nationalstrassen und ein Teil der Hauptstrassen sind Aufgabe des Bundes, und die anderen Strassen sind Aufgabe der Kantone. Ich sehe nicht ein, wie man zu einer wirklich konsistenten kantonalen und regionalen Verkehrspolitik kommen kann, wenn man das nur bei den Strassen so macht, wie das in Absatz 2 der Minderheit vorgesehen ist. Dann haben wir im regionalen Verkehrsbereich eine kantonale Strassenbaupolitik, und daneben eine Bundespolitik für den regionalen öffentlichen Verkehr. Wir dürften nach allen gemachten Erfahrungen mit einiger Gewissheit damit rechnen, dass sich diese beiden Politiken schön parallel und eigenständig weiterentwickeln werden. Die Kantone werden im regionalen Bereich eine aktive Strassenpolitik betreiben. Wir werden vom Bund aus versuchen, im regionalen Bereich eine aktive und wohlwollende Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, zu betreiben. Das wird ein herrlicher Wettstreit werden – wie bis anhin –, wobei die Strasse als Sieger zum Vorneherein feststeht. Das wissen wir schon. Das wollen einige auch; aber wir wollen es nicht. Wir wollen eine echte, auf das Ganze ausgerichtete und deshalb im regionalen Bereich auch in den gleichen Verantwortungshänden liegende Gesamtverkehrspolitik. Nur so kann sie wirklich konsistent sein.

Zum Problem der finanziellen Entlastung des Bundes. Ständerat Gadiant hat mit Recht in Erinnerung gerufen: Diese ganze Aufgabenteilungsoperation soll belastungsneutral sein, also keine Verschiebung von finanziellen Lasten vom Bund zu den Kantonen. Umgekehrt, Ständerat Lauber, ist Ihr Hinweis richtig, dass wir aus dieser Operation «Aufgabenteilung» auch nicht eine wesentliche Mehrbelastung des Bundes wollen, weil die Belastung des Bundes aus der Übernahme der Infrastruktur beim öffentlichen Verkehr ohnehin schon in Richtung dieser 2 Milliarden Franken geht. Wir sagen in Absatz 3 ausdrücklich, dass der Bund im Regionalbereich den öffentlichen Verkehr finanziell fördert. Aber er hat für die Entscheide in diesem Regionalbereich beim öffentlichen Verkehr nicht die Verantwortung zu tragen und ist damit auch nicht zuständig.

Wenn in einem finanzschwachen Kanton alle Stricke reissen würden, haben wir noch den Lastenausgleich. Diesen Lastenausgleich haben wir mit einem Jahresaufwand von 250 Millionen Franken veranschlagt. Das ist eine ungefähre Ziffer. Sie ist reziprok abhängig von den später zu treffenden Netzbeschlüssen des Parlamentes.

Aufgrund dieser KVP-Bestimmungen, wie wir sie Ihnen mit der Kommissionsmehrheit vorschlagen, teile ich Ihnen unsere Vorstellung zur nationalen Netzgestaltung mit. Zum nationalen Netz werden alle Nationalstrassen gehören (1900 km). Wir sollten noch etwa 800 km aus dem heutigen

Hauptstrassennetz in dieses Netz von nationaler Bedeutung übernehmen. Wenn wir dies tun, ändert sich nichts am Ausbauzustand; aber die Verantwortung wird von den Kantonen zum Bund übergehen. Damit werden wir die Kantone zusätzlich entlasten.

Die SBB-Schienen sollten – das wurde im Leistungsauftrag «Bahn 2000» vorweggenommen – in der Verantwortung des Bundes sein. Wir nehmen an, dass etwa ein Viertel bis ein Drittel des KTU-Netzes (etwa 600 von 2000 Streckenkilometer) ebenfalls in das Netz von nationaler Bedeutung übertreten werden. Sie verbleiben wohl im Eigentum der heutigen Unternehmungen, aber die finanzielle Verantwortung hat der Bund.

Wie das am Schluss herauskommt, hängt von den Netzbeschlüssen des Parlamentes ab. Es ist voraussehbar, dass ein Andrang zur Krippe von Mutter Helvetia feststellbar sein dürfte. Ich nehme an, dass die Vorstellungen des Bundesrates über die nationalen Netze (Schiene und Strasse) in der Wirklichkeit eher durch das Parlament etwas aufpoliert werden dürften.

Wie kann man bei dieser Ausgestaltung einer Neuordnung zur Behauptung kommen, der Bund wolle sich davonschleichen und sich seiner Aufgaben entledigen? Er übernimmt mehr Verantwortung in bezug auf Schiene und Strasse, soweit nationale Interessen vorliegen – ich habe es kurz skizziert –, und er bleibt bei seiner finanziellen Mitverantwortung beim regionalen öffentlichen Verkehr. Das gilt nicht für den regionalen Strassenverkehr. Da wollen wir uns in der Tat entlasten; per Saldo geht das aber nicht zulasten der Kantone, im Gegenteil.

Ich möchte abschliessend sagen: Man spricht jetzt so oft in verschiedenen Zusammenhängen von der Notwendigkeit einer Neuorientierung, man hat das bereits vor zwanzig Jahren beim Verkehr getan und man hat es bei der Gesamtverkehrskonzeption in Angriff genommen. Es wurde grosse, hervorragende und wertvolle Arbeit geleistet. Ein Element in dieser Neuorientierung, wie es die Expertenkommission Hürlimann im Konzept erarbeitet hat, haben wir weiterentwickelt.

Uebrigens muss ich beifügen, dass ich den Ausdruck Verkehrs- oder Netzhierarchie nicht gerne höre. Er ist nur noch zum Teil richtig. Das, was in der Kommission Hürlimann als erste Idee aufgelegt wurde, war noch eine Netzhierarchie. Was wir aber nachher bei der KVP-Vorlage daraus gemacht haben, ist nur mehr teilweise eine Netzhierarchie; es ist eine Aufgabenteilung, die sich auf nationaler Ebene auf die Verteilung der Lasten in bezug auf die Netzkosten beschränkt, aber es ist nicht eine Netzhierarchie «nach dem Urfaust». Was wollen wir mit dieser Aufgabenteilung? Ich habe es gesagt, und Herr Meier hat es eindrücklich dargelegt: klare, konsistente Verantwortungen, und zwar nach Versorgungsebenen, also auf den Ebenen, wo man die Sache kennt und für die eigenen Entscheide – Schiene, Strasse – auch einzustehen hat, wo man Nutzen und Lasten aus diesen Entscheidungen zu tragen hat. Das kann man nur, wenn auf den gleichen Ebenen für öffentlichen und privaten Verkehr die gleichen politischen Verantwortungen bestehen. Nur das kann zu einer koordinierten, zu einer widerspruchsfreien nationalen und regionalen Verkehrspolitik führen.

Unsere Aufgabe bleibt es, zwischen Bund und Regionen zu koordinieren. Dem können wir uns nicht entziehen und wollen es auch nicht; das haben wir auch in unseren Verfassungstext – bei der Minderheit steht das ebenfalls drin – hineingeschrieben. Für eine solche Aufgabenteilung, die auch die Effizienz der Aufwendungen der öffentlichen Hand erhöhen soll, brauchen wir eine neue Verfassungsgrundlage. Wir bräuchten keine, wollten wir alles beim jetzigen Zustand belassen.

Ich möchte das Wortspiel von gestern doch noch einmal wiederholen, es hat mir *post festum* eigentlich ganz gut gefallen: Heute geht es darum, ob wir eine Verfassungsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik schaffen oder einfach eine verkehrte Koordinationspolitik in die Verfassung hineinschreiben wollen. Darüber haben wir in diesem Punkt zu entscheiden.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und damit dem Bundesrat zuzustimmen.

**Meier** Hans, Berichterstatter: Ich glaube, die Meinungen sind gemacht. Meine Befürchtungen haben sich bestätigt: Die Problematik der Beschlüsse des Nationalrates – Herr Bundesrat Schlumpf hat heute morgen darauf hingewiesen – wird vollständig negiert. Es geht den Gegnern des Mehrheitsantrages einzig und allein darum, bei Absatz 3 Bund und Kantone auch für den öffentlichen regionalen Verkehr sorgen zu lassen. Alles andere scheint sie nicht zu beschäftigen, und dabei liegen doch in diesen Beschlüssen Probleme versteckt, die sich dann später sehr nachteilig auswirken könnten. Es scheint mir, die vorgestrigen Bemühungen stark interessierter Kreise hätten gewirkt. In anderen Fällen wird ein solches Vorgehen jeweils sehr kritisiert.

Dass bei der generellen Verpflichtung von Bund und Kantonen für den öffentlichen Verkehr die Kantone neu auch beim nationalen Netz mitzusorgen haben – das steht schwarz auf weiss in dieser Vorlage, und der Bund wird ja nur zur alleinigen Finanzierung verpflichtet –, scheint niemanden zu stören, auch jene nicht, die doch möglichst die Interessen der Kantone wahren möchten. Die Ausscheidung zwischen nationalem und regionalem Netz des öffentlichen Verkehrs zur Ermittlung der alleinigen Kostenübernahme durch den Bund macht die Aufgabenteilung unter diesem Gesichtspunkt plötzlich salonfähig.

Ich begreife die unveränderten Bedenken trotz der klaren Garantien in der Vorlage nicht und bitte Sie, den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen.

**M. Dreyer:** Il y aurait tant de choses à dire mais j'ai l'oeil sur la pendule et si nous voulons terminer ce matin selon le programme, je renonce à m'exprimer. Je dirai simplement ceci. Hier, nous avons voté RAIL 2000 et pour pouvoir satisfaire les besoins des grands axes du transport public national, il faudra que tous ces chemins de fer régionaux alimentent notamment les gares des chemins de fer fédéraux. Alimenter avec quoi? Avec une augmentation des prestations, ce que l'on est déjà en train de préparer dans tous les cantons. Ceci montre bien que si tous ces chemins de fer régionaux doivent pouvoir jouer leur rôle au service du transport public national, il faut voter la proposition de la minorité.

**Präsident:** Wir werden über Absatz 2 und 3 gemäss Antrag des Kommissionspräsidenten gemeinsam abstimmen. Die Kommissionsminderheit ist für Zustimmung zum Nationalrat, die Kommissionsmehrheit für Festhalten.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	18 Stimmen

**Präsident:** Es steht ein Eventualantrag von Herrn Cavelly zur Diskussion.

**Cavelly:** Für den Fall, dass der Antrag der Minderheit durchkommen sollte, haben wir einen Eventualantrag eingereicht, der die Fronten etwas aufweichen soll. Im Grunde genommen geht es um die Klärung der Frage: Was versteht man unter dem Begriff «sorgen für den Regionalverkehr»? Die Kommissionsmehrheit versteht darunter eine Kompetenznorm, die Kommissionsminderheit versteht darunter eine Finanzierungsnorm. Da können wir noch lange abstimmen und diskutieren, ohne zu einem Ende zu kommen. Der Sinn des Eventualantrags ist, dass man die Formulierung «sorgen für den Regionalverkehr» weglässt und durch die Wendung «Die Kantone tragen die Hauptverantwortung für den Regionalverkehr» ersetzt. Damit soll klar gesagt sein, dass es sich nur um eine Kompetenznorm handelt, nicht um eine Finanzierungsnorm. Die Finanzierung wird – dies ist in der Vorlage in beiden Formulierungen vorgesehen – nach Mass-

gabe der Finanzkraft der Kantone von Bund und Kantonen vorgenommen.

Mit der vorgeschlagenen Formulierung hätten wir der Kommissionsmehrheit und der Kommissionsminderheit recht gegeben. Die Mehrheit hätte die von ihr gewünschte klare Kompetenzausscheidung. Wir brauchen diese auch! Wir haben vor zwei Jahren eine Aufgabenteilung beschlossen und können jetzt im nachhinein nicht das Gegenteil tun. Die Kommissionsminderheit ihrerseits hätte die Gewähr, dass sich der Bund an den Kosten des Regionalverkehrs beteiligt, was er nie anders gewollt hat.

Dies bezeichne ich als Ideallösung. Ich kann mir das erlauben, weil sie nicht von mir stammt! Sie wurde von Herrn Anton Keller in den Nationalrat eingebracht, wurde dort diskutiert und erreichte eine ansehnliche Zahl von Stimmen. Es scheint mir, es wäre jetzt richtig, dass wir diesem Antrag – als Kompromiss, als Entgegenkommen, als Lösung mit Blick aufs Ganze – zustimmen.

Sie werden sich vielleicht sagen, dass die Wendung «Die Kantone tragen die Hauptverantwortung» etwas ungewohnt sei. Dem ist aber nicht so. Die «Hauptverantwortung» ist ein Begriff moderner Rechtsetzung und steht beispielsweise verschiedentlich im Entwurf für die neue Verfassung. Ich glaube, dass wir hier nicht Neuland betreten. Es wäre eine politische Wertung, bei der es in dieser etwas verhärtet ausgetragenen Diskussion weder Sieger noch Besiegte gäbe, sondern beide Seiten zu den Siegern gehörten.

Wir haben diese Lösung auch in unserer Kommission besprochen und sogar darüber abgestimmt. Sie wurde mit 8 zu 5 Stimmen angenommen. Nur haben wir die Abstimmung als lediglich konsultativ erklärt und damit zugewartet, bis die Fronten abgesteckt waren. Auch Herr Affolter ist an diesem Antrag beteiligt.

Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf und Sie, dieser Möglichkeit zuzustimmen.

**M. Dreyer:** Vous avez effectivement annoncé, en séance de commission, Monsieur Cavelti, qu'en cas de victoire de la minorité de la commission vous feriez cette proposition médiane.

En fait, je ne soupçonne pas M. Cavelti d'être un mauvais perdant mais j'ai le sentiment qu'il veut sauver ce qu'il considère comme essentiel. Le vote qui est intervenu tout à l'heure me paraît assez clair et celui qui a eu lieu au Conseil national sur la proposition Keller était encore beaucoup plus clair.

Dès lors, vouloir retarder aujourd'hui la décision que nous venons de prendre ne mène à rien. Je vous recommande de ne pas accepter la proposition Cavelti.

**Meier Hans, Berichterstatter:** Herr Cavelti hat es gesagt: Dieser Eventualantrag wurde in der Kommission diskutiert. Herr Cavelti hat auch erwähnt, dass konsultativ darüber abgestimmt wurde, wobei sich eine Mehrheit ergab. Er hat sich bereit erklärt, diesen Eventualantrag zu unterbreiten, weil die Entscheidung gefallen ist. Aber nach wie vor besteht im Kreise der Kommission die Meinung, dass man bei diesem Eventualantrag klar oder einigermaßen klar sagen muss, wem beim regionalen öffentlichen Verkehr die Führung und Verantwortung zur Hauptsache obliegt. Darum geht es. Ich sehe nicht ein, weshalb wir nicht über diesen Antrag befinden sollten. Der Rat wird entscheiden, ob er beim soeben gefassten Beschluss (Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates) bleiben oder diesen Eventualantrag aufnehmen will. Nimmt er den Eventualantrag an, geht das Geschäft in diesem Punkt zurück an den Nationalrat.

Aus diesen Ueberlegungen würde ich den Eventualantrag Cavelti unterstützen.

**Binder:** Wir diskutieren seit einigen Jahren über dieses grosse Problem Aufgabenteilung Bund/Kantone. Es gibt Mitglieder in diesem Rat, die glauben, diese Uebung sei fast umsonst gewesen. Ich teile diese Auffassung nicht. Wir müssen geduldig mit kleinen Schritten vorankommen, um

die Verflechtung, die während hundert Jahren entstanden ist, zu beseitigen.

Ich war ein überzeugter Anhänger des Mehrheitsantrages. Ich sehe nicht ein, warum für den Regionalverkehr nicht primär die Regionen zur Kasse gebeten werden. Nun haben Sie entschieden; aber ich würde meinen, der Antrag Cavelti wäre zumindest ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, indem man sagt: «Die Hauptverantwortung für den regionalen Verkehr tragen die Kantone.» Meines Erachtens ist das gemäss Verursacherprinzip ohnehin etwas Selbstverständliches. Wir haben beim öffentlichen Verkehr eine ähnliche Situation wie bei den Strassen. Wir sollten auch für diesen regionalen öffentlichen Verkehr die Regionen und Kantone primär als verantwortlich bezeichnen.

Ich bitte Sie, dem Antrag Cavelti zuzustimmen.

**Affolter:** Ich bitte Sie ebenfalls, den Eventualantrag von Herrn Cavelti zu unterstützen. Wir haben tatsächlich seine Auswirkungen in der Kommission besprochen. Wir haben auch die Philosophie dahinter etwas ausgeleuchtet. Er entspricht einem Antrag Keller im Nationalrat. Ich bin etwas erstaunt, Herr Dreyer, dass Sie, als Sprecher der jetzt obsiegenden Minderheit, nun die Hand zum Kompromiss nicht reichen wollen.

Wenn wir in einer zentralen Frage solche fundamentalen Differenzen bestehen lassen, ist das eine äusserst schlechte Voraussetzung, um überhaupt in der koordinierten Verkehrspolitik irgendwo hinzukommen. Deshalb wäre der Antrag Cavelti wirklich, wie Herr Binder gesagt hat, ein kleiner Schritt auf einen Punkt zu, wo man sich finden könnte. Wenn uns daran gelegen ist, dass diese Vorlage durchkommt, dann sollten wir jetzt solche Verständigungsschritte tun.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich kann bei meinem Votum im Nationalrat bleiben. Ich habe dort gemäss «Amtliches Bulletin» zum Antrag von Herrn Keller ausgeführt, dass ich diesen Antrag als durchaus gangbar erachte. Ich kann mir aufgrund dieses Antrages keine Schwierigkeiten vorstellen. Den Terminus «Hauptverantwortung», der in diesem Antrag enthalten ist, kennen wir heute in der geschriebenen Verfassung nicht. Aber wie Ständerat Cavelti sagte: Im Entwurf der Totalrevision wurde er verbrieft. Es ist heute ein feststehender Begriff, als Gewichtung von Verantwortungen, aber keine Teilung von Verantwortungen, wie das der Bundesrat mit seinem Antrag festgelegt haben wollte. Wir können einer solchen Lösung zustimmen.

Ich fühle mich nicht als schlechter Verlierer, ich habe in meinem Leben verlieren gelernt, vor allem im Sport; ich habe vermutlich dort mehr verloren als gewonnen, trotzdem war es schön, Herr Dreyer.

Man hat aber oft den Vorwurf gegen unsere Vorlage gehört, der betreffende Artikel der KVP sei eine zu offene Verfassung. Der Antrag von Ständerat Cavelti grenzt diese Offenheit etwas ein. Mit diesem würde eine gewisse Abgrenzung im Sinne einer Gewichtung von Verantwortungen, wie er es dargelegt hat, vorgenommen. Der Bundesrat könnte diesem Antrag von Ständerat Cavelti zustimmen.

Der Antrag Keller wurde im Nationalrat mit 99 zu 61 Stimmen abgelehnt.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Eventualantrag Cavelti	18 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	21 Stimmen

#### **Art. 36ter Abs. 4**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Art. 36ter al. 4**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Meier Hans**, Berichterstatter: Hier empfiehlt Ihnen die Kommission einstimmig Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 37**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Meier Hans**, Berichterstatter: Mit 9 zu 4 Stimmen beantragt Ihnen auch hier die Kommission Zustimmung zum Nationalrat.

*Angenommen – Adopté*

**Wahlen in ständige Kommissionen  
Elections dans des commissions permanentes**

*Ergebnis der Wahl – Résultat du scrutin*

Ausgeteilte Wahlzettel / Bulletins délivrés	43
eingelangt / rentrés	43
leer / blancs	0
ungültig / nuls	0
gültig / valables	43
absolute Mehr / majorité absolue	22

**Präsident:** Die von den Fraktionen vorgeschlagenen Kandidaten sind mit 43 beziehungsweise 42 Stimmen gewählt.

*Gewählt sind – Sont élus*

*Aussenwirtschaftskommission*

*Commission du commerce extérieur*

Neu: Flückiger, Hänsenberger, Moll  
An Stelle von: Andermatt, Brahier, Hefti

*Verkehrskommission – Commission des transports et du trafic*

Neu: Flückiger  
An Stelle von: Brahier

*Kommission für auswärtige Angelegenheiten*

*Commission des affaires étrangères*

Neu: Hefti, Schoch  
An Stelle von: Andermatt, Letsch

86.227

**Parlamentarische Initiative  
(Büro des Nationalrates)  
Interparlamentarische Union (IPU)  
Initiative parlementaire  
(Bureau du Conseil national)  
Union interparlementaire (UIP)**

Bericht und Beschlussentwurf des Büros des Nationalrates vom 28. Februar 1986 (BBI II, 637)  
Rapport et projet d'arrêté du Bureau du Conseil national du 28 février 1986 (FF II, 655)

Beschluss des Nationalrates vom 30. September 1986  
Décision du Conseil national du 30 septembre 1986

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

M. **Masoni**, rapporteur: L'Union interparlementaire, qui vous est bien connue, a été créée en 1889 et a son siège à Genève. Son activité a conduit, entre autres, à la création de la Cour internationale de justice de La Haye. Au 6 octobre de cette année, elle comptait des groupes nationaux constitués dans 107 pays. Selon ses statuts, elle a pour but de favoriser les contacts personnels entre les membres de tous les Parlements; elle se propose de les réunir dans une action commune, afin de faire collaborer leurs Etats à l'affermissement et au développement des institutions représentatives ainsi qu'à l'oeuvre de paix et de collaboration entre les peuples, notamment en appuyant les objectifs et les efforts des Nations Unies.

La Suisse fait partie de l'organisation depuis 1891. Notre délégation s'est de tout temps efforcée de présenter des propositions constructives dans le but d'apaiser les tensions dans le monde, en conformité avec nos traditions d'objectivité et notre politique de neutralité.

En 1983, notre délégation, conduite par M. Peter Hefti, a présenté avec succès une résolution sur la sécurité du trafic aérien à la suite de la destruction d'un avion coréen, abattu par la chasse soviétique. En 1985, elle a déposé une résolution pour essayer de résoudre la crise de l'Unesco. Cette année, elle a proposé et obtenu l'adoption d'une résolution sur la promotion du droit humanitaire international. La présence et le rayonnement de la Suisse ont été soulignés par le fait que deux de nos collègues, des Etats et du National, ont présidé les deux conférences de Genève de 1984, ainsi que par le rôle joué par nos délégués aux six Conférences interparlementaires sur la coopération et la sécurité en Europe. Ce rôle n'était pas étranger à la décision des gouvernements de convoquer à Berne une réunion d'experts sur les contacts humains.

Notre conseil est appelé à se prononcer aujourd'hui sur le projet d'arrêté fédéral concernant la délégation suisse auprès de l'Union interparlementaire. L'arrêté nous est proposé sous la forme d'une initiative émanant du Bureau du Conseil national, MM. Bürgi, Jelmini et Weber ayant toutefois été associés étroitement à la rédaction de l'avant-projet. Le projet a été soumis aux groupes parlementaires de notre Assemblée fédérale, qui l'ont largement approuvé, et au Conseil fédéral, qui en a délibéré le 23 avril dernier. Il a renoncé à se prononcer sur un objet strictement parlementaire.

L'arrêté fédéral concernant la délégation suisse auprès de l'Union interparlementaire, vise un triple objectif: mieux ancrer le statut de la délégation suisse, notamment par la

## **Bundesverfassung (koordinierte Verkehrspolitik)**

### **Constitution fédérale (politique coordonnée des transports)**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.082
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	829-835
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 941

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.