

*Gesamtberatung – Traitement global du projet***Titel und Ingress, Art. 1 und 2****Titre et préambule, art. 1 et 2***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusstwurfes 29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

83.309

Motion Muheim**Transitschwerverkehr im Kanton Uri****Transit des poids lourds dans le canton d'Uri***Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1983*

Der Strassenschwerverkehr am Gotthard nimmt untragbare Dimensionen an. Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat – wie vorausgesagt – eine eigentliche Sogwirkung auf den Schwerverkehr ausgeübt. Der Verkehr über die Nationalstrasse durch den Kanton Uri ist für Land und Volk zu einer eigentlichen Zumutung geworden. Die Verkehrsverhältnisse auf der Axenstrasse sind namentlich zu gewissen Stunden völlig unhaltbar. In kurzem wird die Nationalstrasse 2 in der Leventina durchgehend eröffnet und dadurch der Transitverkehr nochmals enorm gesteigert. Die Tragung dieser Last zugunsten der schweizerischen und vor allem europäischen Allgemeinheit kann den Urnern nicht mehr zugemutet werden.

Der Bundesrat wird daher eingeladen, in Erfüllung früherer Zusicherungen dafür zu sorgen, dass der Transitschwerverkehr über die N 4 und N 2 in Uri von der Strasse weggewiesen wird. Zu diesem Zweck soll er die notwendigen Rechtsgrundlagen erlassen, die erforderlichen Ersatzlösungen, insbesondere mit Hucklepack-Eisenbahnverkehr schaffen, und allfällig weitere Massnahmen umgehend ergreifen.

Texte de la motion du 31 janvier 1983

Le trafic des poids lourds prend une ampleur insupportable sur la route du Saint-Gothard. Comme on l'avait prévu, l'ouverture du tunnel routier a eu pour effet d'y attirer les poids lourds. La circulation sur la route nationale qui traverse le canton d'Uri est devenue une véritable calamité pour la région et pour la population. La situation sur l'Axenstrasse est absolument inadmissible à certaines heures notamment. Le tronçon de la route nationale 2 qui traverse la Leventine sera bientôt entièrement ouvert au trafic, ce qui provoquera de nouveau une énorme augmentation du trafic. On ne saurait exiger des Urnais qu'ils supportent cette charge dans l'intérêt du reste du pays ou dans celui, plus grande encore, de l'Europe.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à faire en sorte que, conformément aux assurances qu'il avait données, le transit des poids lourds qui s'effectue actuellement sur la N 4 et la N 2 n'emprunte plus la route dans le canton d'Uri. Il doit établir les bases juridiques nécessaires à cet effet, créer les solutions de rechange requises, notamment par le feroutage, et prendre sans retard les autres mesures qui pourraient s'imposer.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Arnold (1)

Muheim: Der Schwerverkehr über die N 2 in Uri und durch den Gotthard-Strassentunnel ist für die dortige Bevölkerung unzumutbar geworden. Es sind noch zu wenige Schweizer, die wissen, was es heisst, tagtäglich Hunderte von Lastenzügen und Lastwagen über die N 2 nach Süden

oder in umgekehrter Richtung rollen zu sehen. Die Verhältnisse im Gotthardtunnel selbst, namentlich bezüglich Belüftung, Lärm, Gestank, Abgase usw., sind für die übrigen Strassenbenützer untragbar. Die Verkehrsverhältnisse auf der Axenstrasse sind so, dass die Schwerverkehrswagen, ohne Rücksicht auf die polizeilichen Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes, die Sicherheitslinien überfahren und die Polizei nicht eingreifen kann, weil man von höchster Bundesstelle – vom Bundesamt für Polizeiwesen – erklärt, Fahrzeuge dieser Länge könnten eben die Kurven nicht anders befahren.

Wir denken sodann an die Nebenwirkungen von Rauch, Gestank, Unfallrisiko. Wir denken auch an die Bevölkerung, die in diesem engen Kanton dieses dauernde Durchfahren zu ertragen hat.

Sie werden sich die Frage stellen: Ist es jetzt auch im Kanton Uri so, dass man nicht mehr gewillt ist, die allgemeinen Lasten zu tragen? Unsere Schweiz besteht als Land und als Gemeinschaft doch nur weiter, wenn jeder Teil eben auch allgemeine Lasten zu tragen gewillt ist. Ich kann Ihnen sagen: es ist nicht so, aber die Verhältnisse und die Gröszenordnungen sind in Uri überrissen. Wenn Sie die geografische Grösse, die Bevölkerungszahl, den engen Talkessel und die Agglomeration im Raume Erstfeld–Altdorf–Flüelen sehen, dann erkennen Sie sofort, dass dieser Schwerverkehr eben ein Ausmass erreicht hat, das mit dem Wort «untragbar» richtig qualifiziert ist. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass in eben diesem kleinen Kanton eine Reihe anderer Belastungen zugunsten der Allgemeinheit akzeptiert sind und ohne Murren von der Bevölkerung getragen werden. Ich denke an die Armeeschiesplätze. Ich nenne die Risiken der unterirdischen Munitionsanlagen. Wir vergessen nicht die Leitungen, welche wertvolle Energie aus dem südlichen Teil der Schweiz in die nördlichen Industrieagglomerationen überführen. Wir wissen auch um die NAGRA-Bohrungen im Raume Bauen am Urnersee.

Ich glaube daher, bei aller kritischen Selbstbetrachtung sagen zu dürfen, dass die 35 000 Urnerinnen und Urner eine grosse Last zugunsten der Allgemeinheit tragen. Im Bereiche des Schwerverkehrs sind sie aber nicht gewillt, Dinge auf sich zu nehmen, welche die Grenze des Tragbaren offensichtlich überschritten haben.

Es sind aber nicht nur eng-urnerische Interessen, es sind auch allgemein-schweizerische Interessen, die eine Regelung des Schwerverkehrs im Sinne der Motion erfordern. Sie wissen, dass wir von der Nordgrenze der Schweiz bis zur Südgrenze Tessin/Italien leistungsfähige Bahnen besitzen, also Trasseanlagen, die ja für den Transport von Gütern technisch bereit sind. Es geht darum, zu erkennen, dass wir volkswirtschaftlich eine recht fragwürdige Politik betreiben, wenn wir schweren Gütertransitverkehr auf der Strasse zulassen und daneben leere Bahnen ins hohe Defizit fahren sehen. Dies ist haushaltpolitisch für die öffentliche Hand der Kantone und des Bundes unsinnig. Es will mir zudem als nicht verständlich erscheinen, dass man modernste Strassen ohne volle Kostendeckung zusätzlich abnutzen lässt und daneben weit über eine Milliarde pro Jahr für Eisenbahnen bezahlt, die bereit wären, diese Güter zu transportieren.

Es kommt aber noch dazu, dass die Aussichten für die Zukunft geradezu erschreckend sind: Sie wissen, dass in wenigen Monaten in der Leventina der heute noch herrschende Engpass im Strassenverkehr aufgehoben sein wird; wenn die technischen Durchfahrtsmöglichkeiten und die Kapazitäten der Nationalstrasse im Raume Nordgrenze–Schweiz zur Südgrenze sozusagen durchgehend hochleistungsfähig und aufnahmebereit sind, wird eine ungeheure zusätzliche Masse an Schwerverkehr eintreffen. Das kann, ohne Prophet sein zu wollen, jedermann erkennen. Das kann man mit Bestimmtheit voraussagen. Dagegen haben wir uns zu wehren, mein Ratskollege Arnold aus Uri und ich.

Ich bin ja nicht der erste und einzige, der in den eidgenössischen Räten auf diese Situation hinweist. Nehmen Sie zum Beispiel die Einfache Anfrage des Nationalratskollegen

Werner Meier, der deutlich fragt: «Ist es denn nicht auch dem Bundesrat bekannt, dass man die Bundesbahnen für einen zukunftssträchtigen, leistungsfähigen und kombinierten Verkehr einsetzen könnte und dass man hierfür gewisse Investitionen tätigen soll?»

Das sind Stimmen von Parlamentariern. Es ist aber auch die Presse weitherum einer Meinung, dass, wer die Situation an Ort und Stelle nicht nur mal im Bild, sondern in Tat und Wahrheit erlebt, auch erkennen muss, dass sich hier Lösungen aufdrängen. Die Lösungen liegen nicht zuletzt auch im Interesse von uns allen als PW-Fahrer, von allen ausländischen Gästen, welche die Schweiz für ihre Ferien oder als Transitland benützen, für diese Millionen Autofahrer, welche die modern ausgebauten Nationalstrassen zu gebrauchen wünschen. Diese Verkehrsabläufe werden gehemmt und gebremst. Mit Staub, Gestank und Rauch wird das Fahren zu einer höchst unangenehmen Sache.

Das sind echte öffentliche Interessen, die mit meinem Ansatzpunkt der Motion, nämlich der Last im Kanton Uri, nichts mehr zu tun haben. Sie weisen auf das nationale Interesse hin. Aber nicht nur im Parlament und nicht nur in der Presse und in den übrigen Massenmedien wird auf diese schweren Missstände hingewiesen. Der Bundesrat selbst hat sich zu verschiedensten Malen darüber geäussert. Darf ich einige Zitate anfügen?

Schon im Jahre 1971 hat Herr Bundesrat Celio im Nationalrat erklärt, dass der Schwerverkehr gewisse Belastungen bringe, denen man volle Aufmerksamkeit schenken müsse. Der Bundesrat ist sich bewusst – immer Zitat Celio –, dass sich insbesondere mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels über die Alpentransversale ein reger internationaler Transitverkehr abwickeln kann. Wir riskieren damit – immer noch Herr Celio –, dass der ausländische Schwerverkehr auf unseren Strassen zunimmt und die Kapazität des Strassennetzes – gemeint ist der übrige, gewünschte normale Strassenverkehr – herabsetzt.

Aber nicht nur Herr Celio, auch Herr Bundesrat Ritschard – übrigens beide Herren im Namen des Gesamtbundesrates – haben im Jahre 1974, also vor bald zehn Jahren, auf eine Interpellation des Sprechenden in gleicher Sache folgende Aussagen hier in diesem Saale gemacht: «Das Problem, das Ständerat Muheim aufwirft, ist von grosser Aktualität und auch von grosser Bedeutung für unser Land, nicht für einen kleinen Bergkanton (Uri) allein, sondern für das ganze Land.» Er sagte damals: «Wir müssen eine wettbewerbsfähige Alternative auf dem Schienenweg anbieten können. Das Mittel dazu besteht in den Bahnen, d. h. im Transport von Grenze zu Grenze.» Herr Ritschard liess uns damals wissen, dass ein solcher Bahntransitkorridor eine genügende Kapazität voraussetzt, um ein leistungsfähiges Hukkepackangebot, übrigens mit wettbewerbsfähigen Preisen, anzubieten. Und ich muss den Bundesrat an die folgende Aussage erinnern: «Noch dieses Jahr» – so war im Jahre 1974 die Rede hier im Saal – «wird der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft unterbreiten, in der wir (der Bundesrat) alle diese Zusammenhänge darlegen wollen und in der wir (der Bundesrat) die zukünftige schweizerische Transitspolitik definieren wollen.» Über Jahre hinweg haben Bundesräte nicht nebenbei, sondern bezogen auf dieses Problem deutliche Aussagen und Zusicherungen gemacht. Dies kann ergänzt werden durch eine Aussage von Bundesrat Hürlimann anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels, als er sinngemäss erklärte: «Dieser Tunnel ist vom Schweizervolk nicht erstellt worden, um den internationalen Schwerverkehr auf der Strasse anzuziehen. Dieser Tunnel und die Nationalstrassen sind für den Personentransitverkehr, für die Gäste, für den Tourismus und für unseren binnenwirtschaftlichen Verkehr bestimmt.»

In diesem Zusammenhang ist die Motion entstanden. Sie wird heute hier – Herr Bundesrat, wie Sie wohl spüren – mit allem Nachdruck vorgetragen. Es geht nicht an, dass der Bundesrat in wichtiger Sache unseres Landes Erklärungen abgibt, Probleme als solche selbst definiert und sogar Lösungsansätze aufzeigt, um dann das Ganze sozusagen in ein Nichts ausmünden zu lassen.

Ich bitte Sie, die Motion anzunehmen. Sie ziehen damit einen Schlussstrich in einer Sache, die zweifelsohne wichtig ist für die ganze Schweiz und natürlich auch für meine Mitbürgerinnen und Mitbürger im Kanton Uri.

Bundesrat **Schlumpf**: Es ist in der Tat so, wie Ständerat Muheim gesagt hat: die Belastung, welche der Raum Reusstal und die Bevölkerung in diesem Raum des Kantons Uri zu tragen haben, und die Leistung, die damit erbracht wird – aus Allgemeininteresse und für die Allgemeinheit – sind ausserordentlich. Das spürt jeder, der gelegentlich oder regelmässig das Reusstal – auf der Schiene oder auf der Strasse – durchfährt. Es ist in der Tat eine beachtliche Zunahme des Schwerverkehrs festzustellen (Motorwagen ab 3,5 Tonnen): von 21 000 auf 170 000 schwere Motorwagen pro Jahr nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Vorher, als wir die Passstrasse während etwa fünf Monaten im Jahr zur Verfügung hatten, betrug der Tagesdurchschnitt der Schwerverkehrsfahrzeuge etwa 200 im Reusstal und in der Leventina; heute sind es etwa 850 – also eine gute Vervierfachung. Immerhin ist zu sagen, dass diese Zunahme und auch das Total auf der Nationalstrasse Reusstal-Leventina wesentlich geringer sind als auf anderen Autobahnstrecken in der Schweiz, insbesondere im Mittelland. Man war ja auch seitens der Strassenprojektverfasser und -erbauer bestrebt, möglichst den Immissionschutzmassnahmen alle Aufmerksamkeit zukommen zu lassen; so werden im Reusstal alle Ortschaften umfahren, und man hat Erstfeld untertunnelt.

Der Lastwagenverkehr – wie das Ständerat Muheim richtig darlegt – ist zu bestimmten Tageszeiten im Reusstal besonders dicht, und zwar wegen der Sperrzeiten. Der Bundesrat hat schon vor Jahren Sperrzeiten festgelegt, während derer in der Leventina die Lastfahrzeuge nicht fahren dürfen, um die Strassen für den Personwagenverkehr und auch für den Lokal- und Regionalverkehr möglichst freizuhalten. Diese Sperrzeitenregelung führt zu einer Massierung der Schwerverkehrsfahrzeuge während der freien Stunden am Morgen, am Mittag und am Abend. Diese Regelung wird nach Fertigstellung der N 2 in der Leventina aller Voraussicht nach nicht mehr aufrechterhalten werden können. Damit wird sich eine bessere Verteilung der Gesamtfrequenz auf die verschiedenen Tagesstunden ergeben. Heute ergibt sich daraus sicher für die betroffenen Regionen eine zusätzliche Belastung wegen dieser Konzentration.

Abgesehen von diesen Spezialproblemen, die zum Teil vorübergehender Natur sind, ist nicht zu übersehen, dass der Gotthard-Strassentunnel zu einer Attraktivitätssteigerung geführt hat, insbesondere auch für den durchfahrenden, also den grenzüberschreitenden Schwerverkehr. Aber das war gewollt! Das wollten nicht nur der Bundesrat, die Verwaltung und der private Verkehr, das wollte auch das Parlament damals bei der Festlegung des Nationalstrassennetzes. Da gab es eine ganz andere Grosswetterlage in unserem Lande. Die Nationalstrassenkommission, die von Herrn Alois Hürlimann präsidiert wurde, musste immer plausible Begründungen suchen und darlegen für alle Prätendenten, welche die von ihnen gewünschten Nationalstrassenstücke aus irgendwelchen Gründen nicht erhalten konnten. Heute stehen wir vor einer ziemlich veränderten Situation.

Der Transitanteil am Schwerverkehr auf der Gotthardroute beträgt heute etwa 20 Prozent. Interessant sind absolute Zahlen: die Gotthardroute macht jährlich 200 000 Nettotonnen aus. Internationaler Vergleich: am Brenner werden jährlich 11 und am Montblanc 7 Millionen Tonnen Güter über die Strasse befördert. Also haben wir im internationalen Vergleich eine massvolle Belastung. (Das wird natürlich von der betroffenen Bevölkerung nicht so empfunden.) Wie sich das dann verhält, wenn die Strecke in der Leventina ausgebaut ist, ist schwer voraussagbar. Die Attraktivität wird steigen, da werden vermutlich auch die Sperrzeiten wegfallen. Und welche Möglichkeiten wir dann haben, das müssen wir uns auch vergegenwärtigen.

Wir haben heute neben diesen Sperrzeiten, die ja für den Schwerverkehr ein gewisses Hemmnis darstellen, noch

zwei Besonderheiten: einmal die maximale Beschränkung auf 28 Tonnen. In anderen Ländern beträgt die Limite 38 bis über 40 Gewichtstonnen. Diese Beschränkung auf 28 Tonnen ist hilfreich im Sinne einer Begrenzung auch des Transitverkehrs, weil es wenig wirtschaftlich ist, mit 28 Tonnen die Schweiz zu durchfahren, wenn man im Norden und Süden die Möglichkeit hat, 10 oder 14 Tonnen mehr zu laden. Und ein Zweites: Das Sonntags- und Nachtfahrverbot, das auf die gleichen Rechtsgrundlagen abgestützt ist, hat auch eine gewisse Abwehrfunktion gegen überbordenden Schwerverkehr.

Im übrigen aber ist zu beachten, dass wir nach jetzt geltendem Recht keine Interventionsmöglichkeiten besitzen, abgesehen selbstverständlich von den üblichen polizeilichen Massnahmen und denjenigen als Bauherr, wenn es um die Errichtung neuer Strassen geht:

Was Herr Ritschard im Jahre 1974 hier zusicherte, Ständerat Muheim – ich kann mich daran aus eigener Wahrnehmung nicht erinnern, weil ich damals noch im Nationalrat war –, wurde eingehalten. Sie haben gesagt, es sei erklärt worden, dass noch 1974 den Räten eine Botschaft unterbreitet werde, welche über die Probleme «Transitpolitik der Zukunft» Auskunft gebe. Das wurde gemacht. Ich glaube, im Jahre 1975 wurde Ihnen die Botschaft unterbreitet für den Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur. Dort wurde zu diesen Fragen «Transitverkehr» und «Anteil der Schiene an einem künftigen Transitverkehr» Stellung bezogen. Diese Zusicherung wurde also eingehalten.

Was Bundesrat Hürlimann bei der Gotthardtunnel-Eröffnung im Jahre 1981 sagte, das waren nicht nur Worte, sondern das ist die Meinung des Bundesrates. Diese hat auch ihren Niederschlag gefunden, und zwar in einem Dokument, das Sie bereits in Händen haben. Ihre Kommission unter der Leitung von Herrn Meier hat die Bearbeitung ja bereits in Angriff genommen. Dort haben wir in einem Artikel 36ter eine Bestimmung vorgesehen, die lautet: «Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.» Das ist eine Verfassungsgrundlage für die Ausführungsgesetzgebung, für Instrumente, welche ganz in die Richtung gehen, wie sie Ständerat Muheim anstrebt.

Aber das ist Zukunftsmusik. Die Musik, die ich bis anhin zu diesem Artikel 36ter Absatz 1 zu hören bekam, bestand aus lauter Dissonanzen. Die Zukunftsperspektiven für die Kompetenz, allenfalls Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten – wenn das dringend geboten ist nach dem Verhältnismässigkeitsprinzip usw. –, ist aus heutiger Warte nicht eben gut. Aber ich habe volles Vertrauen in das Parlament. Sie werden sicher – nachdem, was ich heute von Ständerat Muheim hörte – für eine derartige Regelung Verständnis haben.

Inzwischen müssen weitere Massnahmen ergriffen werden im Hinblick auf eine Förderung der Attraktivität der Schiene für jenen Güterverkehr, welcher auf der Strasse anrollt, also den sogenannten kombinierten Verkehr. Man hat bereits viel gemacht. Man hat am Gotthard das Profil auf 3,70 Meter erhöht, damit diese Fahrzeuge überhaupt durchkommen. Man hat auch in anderer Weise durch entsprechende Anlagen den Huckepackverkehr zu fördern gesucht. Die SBB haben ein Huckepackangebot mit 19 Zugsparen auf dieser Strecke vorbereitet. Die Bahn-Streckenprofile wurden nicht nur am Gotthard, sondern zwischen Chiasso und Basel erweitert. Beim Monte-Olimpino-Tunnel ist das auch vorgesehen. Im Artikel 5 des Leistungsauftrages für die SBB, den Sie beschlossen haben, wurde für die ersten Jahre eine Finanzhilfe des Bundes für die Förderung des Huckepackverkehrs vorgesehen. Davon können die SBB jetzt Gebrauch machen. Das ist das, was im Gange ist: Förderung des kombinierten Verkehrs, Rechtsgrundlage in der GVK für eine Ausführungsgesetzgebung, welche dann, im Rahmen der Verhältnismässigkeit, mehr Massnahmen des Bundes möglich macht.

Insgesamt ist zu beachten, dass wir natürlich an elementare verfassungsmässige Grenzen stossen. Dazu gehört die

Verkehrsfreiheit und die freie Wahl der Verkehrsmittel. Wir haben gar keine Rechtsgrundlagen – heute und auch in Zukunft nicht, abgesehen von dieser begrenzten Kompetenz nach GVK –, die freie Wahl der Verkehrsmittel zu beschränken. Mit dieser Rechtslage müssen wir uns auseinandersetzen, und das macht es notwendig, die Motion nur in Postulatsform entgegenzunehmen.

Ich möchte Ständerat Muheim an den römisch-rechtlichen Grundsatz *ultra posse nemo tenetur* erinnern. Auch der Bundesrat kann, selbst wenn man ihm eine Motion überweist, nichts unternehmen, wofür ihm die Rechtsgrundlagen fehlen. Und das wäre heute der Fall. Der Bundesrat könnte also nicht so, wie es verlangt wird, Massnahmen treffen, damit der Transit-Schwerverkehr über die N 4 und N 2 von der Strasse weggewiesen wird. Für dieses Wegweisen fehlen uns die notwendigen Rechtsgrundlagen. Deshalb bitte ich den Herrn Motionär, der Umwandlung in ein Postulat zuzustimmen. Ich gebe keine neue Zusicherung ab, Ständerat Muheim; dies ist nicht notwendig. Die Zusicherung des Bundesrates, dass er in dieser Richtung tätig werden will, haben sie verbrieft in Händen in Form der Botschaft für eine koordinierte Verkehrspolitik.

Es bedarf für die Realisierung nur noch einiger Voraussetzungen. Diese sind allerdings gewichtig: es fehlt die Zustimmung der eidgenössischen Räte und dann, in der Volksabstimmung, auch noch diejenige des Souveräns.

Präsident: Ich frage den Motionär an, ob er mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden ist.

Muheim: Ich muss leider Herrn Bundesrat Schlumpf enttäuschen. Ich will an der Motion festhalten. In der Begründung gehe ich, Herr Bundesrat, auch vom Grundsatz *ultra posse nemo tenetur* aus. Zu diesem Zweck möchte ich meinen Damen und Herren Kollegen sagen, dass der Text in zwei Teile zerfällt: «Der Bundesrat hat dafür zu sorgen, dass der Schwerverkehr weggewiesen wird.» Der Text fährt dann fort – und das ist nun das Begehren (als Jurist würde man sagen das Herzstück) meiner Motion –: «Zu diesem Zweck soll der Bundesrat die notwendigen Rechtsgrundlagen erlassen.» Ich bin also völlig auf dieser Linie; der Bundesrat wird nämlich gebeten, die Rechtsgrundlagen zu erlassen, die erforderlichen Ersatzlösungen zu schaffen und allfällige weitere Massnahmen zu ergreifen, wie sie Herr Bundesrat Schlumpf namens des Bundesrates hier soeben vorgetragen hat. Ich will nichts Unmögliches. Dazu fehlt mir die politische Kraft; dazu fehlt mir auch die nötige Unvernunft. Ich möchte nämlich vernünftig bleiben und gerade das anregen, was Herr Schlumpf uns soeben zusichert.

Es verbleibt höchstens ein Einwand. Man könnte mir entgegenhalten, die Motion renne offene Türen ein, es sei nämlich alles schon im Gang. Ich bin froh, wenn dem so ist oder wenn dem so wäre. Aber in Gesetz und Reglementen steht nicht, dass eine Motion nicht noch angenommen werden kann, wenn gewisse Geschäfte schon vor dem Rat liegen. Ich möchte meine Kolleginnen und Kollegen bitten, die Zielsetzung zu unterstützen, nämlich Rechtsgrundlagen zu schaffen – ob Verfassung oder Gesetz, ist offengelassen. Das ist Gegenstand dieser Motion. Sie kann also ohne weiteres angenommen werden.

Ich habe – im Gegensatz zu Herrn Kündig – nur einen Mitunterzeichner, das ist mein Kollege Leo Arnold aus Uri. Ich überlasse Ihnen damit eine viel grössere politische Freiheit, der Motion zuzustimmen. Sie wissen diese auch richtig zu nutzen. Die Sache spricht zugunsten der Motion.

Präsident: Nachdem Herr Muheim nicht bereit ist, die Motion in ein Postulat umwandeln zu lassen, ist nach Artikel 28 Absatz 3 des Geschäftsreglementes die Umwandlung auch nicht möglich. Somit steht die Motion im Raume. Wird dazu das Wort gewünscht?

Bundesrat Schlumpf: Es ist tatsächlich so, dass man sich gelegentlich nur in Nuancen unterscheidet. Im Motionstext müssten eigentlich nur ganz geringe Formulierungen geän-

dert werden, dann könnte ich zustimmen. Wenn es nämlich heissen würde: «Zu diesem Zweck hat er (der Bundesrat) der Bundesversammlung die notwendigen Rechtsgrundlagen bereits unterbreitet und die erforderlichen Ersatzlösungen, insbesondere mit Huckepack-Eisenbahnverkehr, geschaffen.» Das wurde getan. Sie können die Motion einfach als eine Bestätigung und Anerkennung für den Bundesrat verstehen für das, was er bereits getan hat (Rechtsgrundlagen, GVK und Huckepackverkehr), also dem entsprochen hat, was der Motionär will. Man kann natürlich die Motion auch so interpretieren. Aber der Bundesrat ist der Meinung, dass Motionen verbindliche Aufträge für ein künftiges Tätigwerden enthalten sollten; er könnte aber nicht mehr neu tätig werden dort, wo er das bereits – soweit es in seiner Kompetenz liegt – getan hat.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung der Motion	19 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

83.021

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichts und des Eidgenössischen Versicherungsgerichts 1982

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1982

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 193 hiervoor – Voir page 193 ci-devant

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

Département des transports, des communications et de l'énergie

Frau Bühler, Berichterstatterin: Bei der Lektüre des Berichtes über die Tätigkeit des Verkehrs- und Energiedepartementes fällt die Vielfalt interessanter und brisanter Themen auf. Vieles ist im Fluss und grosse Aufgaben wurden und werden vorangetrieben. Mit der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik, die der Bundesrat Ende 1982 verabschiedet hat, wird die schrittweise Verwirklichung der Gesamtverkehrskonzeption eingeleitet. Wir stehen damit am Anfang eines steinigen Weges, und die Behandlung der Motion Muheim vorhin hat einige Ausblicke auf diesen steinigen Weg gestattet. Zahlreiche verkehrspolnerische Studien wurden durchgeführt oder sind noch im Gange. Zu erinnern ist an die Probleme, die sich im Zusammenhang mit der Erfassung der sozialen Kosten und des Nutzens des Verkehrs ergeben. Nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Überprüfung der Strassenrechnung ist offenbar geworden, dass über diese sogenannten externen Effekte des Verkehrs gesicherte methodische Grundlagen fehlen.

Die Geschäftsprüfungskommission hat Kenntnis davon genommen, dass der Bundesrat gezielt vorgehen will und nicht gewillt ist, mit zahllosen Expertisen und Erhebungen die Schubladen zu füllen.

Auf dem Sektor Radio und Fernsehen sind zahlreiche Versuche im Gange, so mit dem Abonnementsfernsehen und Videotext. Die neuen Formen der Kommunikation bieten auch einige Schwierigkeiten rechtlicher Natur. Insbesondere in bezug auf den Satellitenrundfunk sind die Rechtsgrundlagen ungenügend. In absehbarer Zeit wird hier Abhilfe geschaffen werden.

Die Koordination unter den Ämtern, auch sie wurde von der Geschäftsprüfungskommission diskutiert, ist zwar ein generelles Problem. Das EVED ist aber in besonderem Masse betroffen. Viele Fragen, speziell im Energiebereich, tangieren oft verschiedene Ämter. Als Beispiel möge der Problembereich «saurer Regen» dienen, mit dem sich die Bundesämter für Forstwesen, Umweltschutz und Energiewirtschaft befassen. Wir wurden unterrichtet, dass die Kontakte unter den Ämtern direkt, ohne Umweg über die Departemente, erfolgen und in der Regel problemlos funktionieren. Speziell grosses Interesse fand der Tätigkeitsbericht des Bundesamtes für Energiewirtschaft. Dabei standen einerseits Fragen zur Kernenergie im Vordergrund (ich will hier nicht näher auf sie eintreten), andererseits solche zur Energiepolitik nach dem negativen Volksentscheid zum Energieartikel. Es ist schwierig, die Ablehnung des Energieartikels zu interpretieren. Sie erfolgte ohne Zweifel von sehr gegensätzlichen Standorten aus. Unbestritten dürfte sein, dass unsere Auslandsabhängigkeit so schnell wie möglich und so weit wie möglich zu verringern sei. Auch wenn durch den negativen Volksentscheid gewisse Möglichkeiten entfallen, wollen und dürfen wir die Hände nicht in den Schooss legen. Es wäre interessant, zu erfahren, welche energiepolitischen Massnahmen auch ohne neue Verfassungsgrundlagen möglich sind und was der Bundesrat in dieser Hinsicht vorsieht.

Hefti: Zum Abschnitt 2, Generalsekretariat, Radio und Fernsehen: Gemäss der Konzession für Radio und Fernsehen hat das Departement von Amtes wegen zu prüfen, ob Sendungen die innere oder äussere Sicherheit des Bundes oder der Kantone, ihre verfassungsmässige Ordnung oder die völkerrechtlichen Beziehungen gefährden, und die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Ich möchte den Departementsvorsteher anfragen, ob das Departement im Berichtsjahr in dieser Hinsicht tätig geworden ist.

Bundesrat Schlumpf: Zur Frage von Ständerat Hefti: Diese Aufgabe obliegt dem Departement auch weiterhin. Das ist von der Tätigkeit der unabhängigen Beschwerdeinstanz ausgeklammert, wenn sie in Kraft tritt. Wir nehmen uns dem an, und wir würden intervenieren – im Jahre 1982 war das nicht nötig –, wenn Sendungen die innere oder äussere Sicherheit usw. gefährden könnten. Das müsste *ex officio*, ohne entsprechende Aufsichtsbeschwerde, vom Departement getan werden.

Zu den Fragen, die Frau Bühler aufgeworfen hat: Ich danke ihr für ihren Rapport über unser Departement zur Energiepolitik. Wir hatten schon vor der Volksabstimmung von Ende Februar eine Prüfung – übrigens seinerzeit ein Wunsch der ständerätlichen Kommission – möglicher Massnahmen, gestützt auf den angestrebten Energieartikel, in die Wege geleitet; eine breit angelegte Prüfung, unter rechtlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten, auch solchen der Nützlichkeit usw. Das bildet die Grundlage für die weiteren Arbeiten, mit denen sich insbesondere die Eidgenössische Energiekommission unter dem Präsidium von Herrn Caccia und spezielle Arbeitsgruppen beschäftigen. Im wesentlichen – und dahin geht das Bestreben des Bundesrates, der an seinen Perspektiven für die Energiepolitik festhält, also auch an den Thesen Sparen, Rationalisieren, Substituieren, Forschen, Vorsorgen – geht es um folgende Rechtsgrundlagen, die – wenn das Parlament zustimmt und gegebenenfalls der Souverän – in den Dienst einer solchen Energiepolitik gestellt werden können: Wir haben in der Bundesverfassung bereits zwei Artikel, welche im Elektrizitätsbereich Massnahmen möglich machen: einmal den eigentlichen Elektrizitätsverfassungsartikel, dann den Atomartikel, der auch Elektrizität betrifft. Hier ist die Frage, was sinnvoll, was verhältnismässig ist, welche Massnahmen zum Beispiel auch im tarifarischen Bereich in Betracht fallen. Das ist in Prüfung. Es ist zu beachten, dass wir ja nicht dazu kommen dürfen, Energiepolitik nur abgestützt auf einen Träger, die Elektrizität, zu betreiben. Das wäre keine

Motion Muheim Transitschwerverkehr im Kanton Uri

Motion Muheim Transit des poids lourds dans le canton d'Uri

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.309
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	205-208
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 683

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.