

stehen. Ueber das Schicksal der Kündigungsschutz-Initiative kann derzeit noch nichts gesagt werden. Es hängt von der weiteren Beratung des materiellen Gegenentwurfes im Nationalrat ab. Die anderen Vorlagen sind für den Herbst und den Dezember-Termin einzuplanen. Die konkreten Beschlüsse dazu werden etwa im Mai/Juni des nächsten Jahres gefasst.

87.051

**Internationale Hauptstrassen.
Europäisches Uebereinkommen
Grandes routes internationales.
Accord européen**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 11. August 1987 (BBI III, 181)
Message et projet d'arrêté du 11 août 1987 (FF III, 173)

Herr **Kühne** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen hat am 15. November 1975 ein «Uebereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs» gutgeheissen. Die diesem Uebereinkommen beitretenden europäischen Staaten verpflichten sich, das neu festgelegte Netz wichtigster Hauptstrassen des internationalen Verkehrs, das E-Strassen-Netz, als Richtplan für den Neu- und Ausbau der entsprechenden Strassen auf ihrem Territorium anzuerkennen und den Bau dieser Strassenzüge im Rahmen ihrer nationalen Ausbauprogramme zu fördern. Die E-Strassen, die unser Land durchziehen, sind durchwegs Bestandteil des von der Bundesversammlung beschlossenen und grösstenteils bereits in Betrieb stehenden Nationalstrassennetzes bzw. des Hauptstrassennetzes.

Die in der Anlage II enthaltenen technischen Richtlinien entsprechen durchweg unseren Normen. Sie enthalten in der Regel bloss Mindest- oder Höchstwerte und lassen damit dem jeweiligen Landesrecht grossen Spielraum.

Die Anlage III des Uebereinkommens bestimmt, dass die E-Strassen mittels eines rechteckigen grünen Zeichens mit weissem Buchstaben E und der Nummer des Strassenzuges zu kennzeichnen sind. Dieses Kennzeichen ist in der Verordnung des Bundesrates vom 5. September 1979 über die Strassensignalisation bereits enthalten.

Die Frage der bei Motorfahrzeugen zulässigen Masse und Gewichte wird im Abkommen nicht berührt. Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements hat der Kommission ausdrücklich zugesichert, dass das Uebereinkommen keinen Anlass für ein Abweichen von unseren Gewichtsbeschränkungen sowie den Vorschriften betreffend Fahrzeugbreite, Sonntags- und Nachtfahrverbot biete.

Antrag der Kommission

Die Verkehrskommission beantragt dem Nationalrat einstimmig, das Uebereinkommen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

Antrag Brélaz
Nichteintreten

Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic propose au Conseil national à l'unanimité d'approuver l'accord et d'autoriser le Conseil fédéral à ratifier l'accord.

Proposition Brélaz
Ne pas entrer en matière

M. Rebeaud: M. Brélaz et nous-mêmes avons enregistré avec stupéfaction le vote de la Commission des transports approuvant cet accord à l'unanimité. Qu'il y ait une majorité, c'est possible, mais qu'il y ait une unanimité, c'est curieux. L'accord, que nous nous préparons à approuver aujourd'hui, engage la Suisse à construire sur son propre territoire des autoroutes contre lesquelles des initiatives populaires ont été déposées. Si nous signons cet accord aujourd'hui, nous nous engageons, auprès des autres Etats européens, à construire notamment la Transjurane et la N 1 et également certains tronçons de la N 4 qui font actuellement l'objet d'initiatives populaires demandant leur non-construction. J'étais bien désolé la semaine dernière lorsque nous avons dit, à une faible majorité certes, non à l'Europe à propos de la Charte sociale. Je ne voudrais pas que nous nous mettions dans une situation où nous devrions demander aux Suisses de dire non à l'Europe des routes. Les deux choses n'ont pas de rapport immédiat sinon quant à la qualité de nos relations avec nos voisins. Je suis convaincu, quant à moi, que nos voisins n'auront pas de peine à comprendre que notre gouvernement et nos autorités doivent avoir entendu le peuple sur ces sujets avant de s'engager à des projets qui deviendront peut-être irréalisables de par la volonté populaire.

Je passe sur les détails de cet accord pour vous demander de surseoir à la décision d'aujourd'hui. Il ne s'agit pas de dire non à toute coordination européenne en matière de trafic, il s'agit d'éviter de mettre la Suisse dans une situation où le peuple désavouerait sur la scène européenne son propre gouvernement. Ce serait, me semble-t-il, d'un effet extrêmement fâcheux.

Je voudrais ajouter une modeste considération au nom de notre groupe sur les présupposés de cet accord européen. Je crois que cela vaut la peine de lire l'introduction de l'accord: «Les Parties contractantes», c'est-à-dire l'ensemble des Etats signataires, «conscientes de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international, considérant que pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes, adapté aux exigences du trafic international futur ...»

Eh bien! Mesdames et Messieurs, chers collègues, et j'entends le «chers collègues» au sens très large, y compris les membres du Conseil fédéral, cette philosophie implicite, telle qu'elle est exprimée dans l'introduction, ne correspond plus aux positions officielles qu'a la Suisse en matière de développement du trafic. Lors des récents débats, ultérieurs à ceux sur le dépérissement des forêts, le Conseil fédéral nous a dit qu'il s'agissait de cesser de prévoir l'augmentation du trafic routier et, au contraire, d'obtenir une limitation relative du trafic routier en faveur du rail pour des raisons d'occupation du territoire et de lutte contre la pollution. Cet accord européen risque d'être remis en question par un vote populaire en Suisse. Il est menacé par la propre logique officielle de la politique actuelle du Conseil fédéral en matière de transports et de communications.

Nous vous demandons donc d'éviter de voter cet accord les yeux fermés car il nous mettrait en contradiction avec tout ce que nous avons développé ces deux dernières années en matière de politique des transports et il mettrait notre gouvernement dans une situation impossible à l'égard de nos partenaires européens en cas de vote populaire négatif sur les tronçons d'autoroute qui ne sont pas encore construits.

M. Kohler: En ratifiant l'accord sur les grandes routes de trafic international, nous nous engageons à adopter un nouveau réseau fixant les grandes routes de trafic international sur notre territoire. Cela signifie que nous nous engageons non seulement à signaler les routes qui en font partie, mais surtout à construire ces routes ou à les aménager.

La construction et l'aménagement de ces routes doivent se faire selon des directives techniques et des normes très précises qui sont consignées dans les annexes au message du Conseil fédéral. Or, dès lors que ces grandes routes font partie du réseau des routes nationales, je ne vois pas de

difficulté à ratifier cet accord. La Confédération a, en ce domaine, toutes les compétences qui lui permettent de donner suite à des propositions d'amendement émanant du «groupe de travail» du trafic routier de la Commission économique pour l'Europe.

Mais qu'en est-il exactement des tronçons de route qui ne font pas partie du réseau des routes nationales? Il s'agit en particulier des tronçons suivants: la route du Grand St-Bernard, les routes intermédiaires Bienne–Berne et Thayngen–Schaffhouse et quelques courts tronçons dans le canton de Genève appartenant non pas au réseau des routes nationales, mais à celui des routes principales. La Confédération a-t-elle la compétence de décider de la construction ou de l'aménagement de routes qui ne font pas partie du réseau des routes nationales?

Dans son message, le Conseil fédéral précise que les tronçons de route que je viens de mentionner font partie du réseau des routes principales qu'il faudra aménager avec l'aide de la Confédération. Qu'entend-il par là? De quelle nature et de quelle importance sera cette aide de la Confédération?

L'autoroute Bienne–Berne, qui devrait faire partie de ce réseau international, est actuellement et depuis peu aménagée à quatre pistes entre Lyss et Berne, mais à deux pistes seulement, sans possibilité de dépasser, entre Lyss et Bienne. Il est à souhaiter que le tronçon Lyss–Bienne soit aménagé à quatre pistes dans les délais les plus brefs puisqu'il fera partie du réseau des grandes routes de trafic international et que son gabarit actuel ne satisfait pas aux exigences dudit trafic.

Il me semble d'ailleurs que dès l'instant où ces tronçons font partie du réseau des grandes routes de trafic international, il appartiendra à la Confédération, et non plus aux cantons, d'une part de veiller à ce qu'ils soient construits ou aménagés selon les directives de l'accord international et, d'autre part, de participer, comme pour le réseau des routes nationales, à leurs frais de construction, d'entretien et de signalisation. Il ne sera pas nécessaire, à mon avis, d'intégrer ces tronçons de route au réseau des routes nationales puisqu'ils existent déjà, mais il sera indispensable que les frais d'aménagement, d'entretien et de signalisation soient pris en charge par la Confédération dans la même mesure qu'elle le fait actuellement pour les routes nationales.

Je vous serais reconnaissant, Monsieur le Conseiller fédéral, de bien vouloir préciser les intentions du Conseil fédéral au sujet de la compétence de la Confédération d'ordonner une mesure touchant à l'aménagement du réseau des routes principales et quant à la participation de la Confédération aux frais de construction, d'aménagement et d'entretien des tronçons de routes de ce même réseau.

Bien que ces questions, que je viens de soulever, ne me paraissent pas encore réglées à travers le message, je vous invite néanmoins à entrer en matière et à rejeter la proposition de M. Rebeaud. Une initiative déposée ne peut pas avoir d'effets sur la législation. C'est pourquoi il ne me paraît pas judicieux de renoncer à entrer en matière parce qu'une initiative a été déposée. D'autre part, je vous invite à approuver l'arrêté fédéral qui nous est soumis.

Wellauer: Dieses europäische Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs beinhaltet einen koordinierten Plan für den Bau und Ausbau der Strassen von internationaler Bedeutung. Die in der Botschaft aufgeführten Strassen haben den Merkmalen der Anlage II zu entsprechen. Diese Anlage II enthält nur metrische Vorschriften, wie Breite, Gefälle, Linienführung, Ausbildung der Kreuzungen usw. Es fehlen Angaben über das Gewicht von Fahrzeugen, die auf diesen Strassen verkehren dürfen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage: Wie steht es mit der Gewichtsbeschränkung auf 28 Tonnen, an der wir bis heute festgehalten haben? Kann diese Gewichtsbeschränkung aufrechterhalten werden? Wenn ja, kommen wir dann allenfalls in ähnliche Situationen wie bei der Einführung der Schwerverkehrsabgabe?

In der Botschaft wird auf Seite 11 lediglich ausgeführt: «Eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung vermögen nach ständiger Praxis lediglich solche Verträge zu bewirken, die multilateral erzeugtes Einheitsrecht enthalten, Landesrecht unmittelbar ersetzen oder zumindest ergänzen und in all diesen ihren wesentlichen Teilen direkt anwendbar sind.»

Herr Bundesrat Schlumpf hat in der Verkehrskommission versprochen, diese Frage der Gewichtsbeschränkung und der Masse der Fahrzeuge noch einmal eingehend abklären zu lassen.

Ich möchte Sie bitten, Herr Bundesrat Schlumpf, das Ergebnis dieser Abklärung dem Rat bekanntzugeben.

M. Brélaz: Le problème que nous abordons ici n'est pas uniquement formel. Il ne s'agit pas seulement de savoir si l'on installera sur toutes les routes européennes un panneau de couleur verte avec une lettre E et quelque chose derrière. Depuis que cet accord a été signé sur le plan international, nous avons déjà attendu douze ans et rien n'empêche de patienter quelques années supplémentaires pour des questions de sécurité du droit, particulièrement du droit d'initiative.

L'accord en question ne prévoit pas la possibilité de supprimer des routes du réseau européen. La procédure ne permet que d'en rajouter. Si l'initiative pour la suppression de la N 1 ou celle pour la suppression de la N 16 étaient adoptées, alors que ces deux routes sont inscrites dans le réseau européen supposé sous les noms de E 15 et E 25, nous nous trouverions face à un problème extrêmement délicat du point de vue formel, puisque nous devrions alors dénoncer l'accord dans son ensemble. Ce serait la seule solution comme il n'est pas possible de construire ces routes de plan directeur. Ou alors, il faudrait jouer sur les mots et dire que nous souhaitons construire les routes concernées lorsque nous aurons modifié notre constitution dans cinquante ou cent ans. Toutefois, cela me paraîtrait peu sérieux comme démarche au plan européen.

C'est cet argument plus que tout autre qui doit nous conduire à attendre que la situation soit clarifiée chez nous à propos des N 1 et N 16. Si les initiatives étaient adoptées, nous ne pourrions manifestement pas signer cet accord ou nous devrions y faire une restriction au moment de la signature. Si les initiatives étaient refusées, alors rien ne s'opposerait, sur le plan démocratique, à la ratification dudit accord.

Cependant, la gêne serait profonde si, durant toute la campagne préparant les votations sur ces initiatives, on nous disait: «Moralement, la Suisse est tenue, à l'échelon européen, de refuser ces initiatives, parce qu'elle a déjà donné son accord formel». Ce serait faire peu de cas de la démocratie et se moquer du peuple.

C'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, nous devons attendre. Nous avons déjà patienté douze ans, pourquoi pas quinze, car cela ne changera rien. Le cas échéant, nous signerions alors dans des conditions qui seraient claires. Je vous rappelle – cela est très important pour nous – que les initiatives populaires, contrairement à la pensée de certains, ont de plus en plus de réussite au cours des années quatre-vingts. Deux ont déjà été acceptées, pourquoi pas encore une de ces deux? Cela est tout à fait plausible. La situation internationale de la Suisse deviendrait alors curieuse. C'est la raison pour laquelle ils est indispensable d'attendre et de ne pas entrer en matière aujourd'hui.

Frau Diener: Ich spreche als Vertreterin einer betroffenen Region. Ich wohne im Bezirk Andelfingen. Das ist eine Gegend, wo der Nationalstrassenbau Spuren hinterlässt. Es geht hier um die N 4 Winterthur–Schaffhausen. In diesem Gebiet besteht eine starke Opposition gegen die geplante Linienführung der N 4. Im Zusammenhang mit diesem Strassenbau ist es nun sehr wichtig, dass wir mit diesem Beschluss über die internationalen Hauptstrassen keine neuen Sachzwänge schaffen. Die Opposition in diesem

Bezirk befürchtet neue Sachzwänge, die einmal mehr diesen Strassenbau fördern werden. Sie hat eine Petition lanciert: wir haben sehr viele Unterschriften aus dieser Gegend. Ich bitte Sie alle, auf diese Vorlage nicht einzutreten und somit den Strassenbau nicht zu unterstützen.

Kühne, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat anlässlich ihrer Sitzung vom 12. November dieses Geschäft behandelt. Eintreten blieb unbestritten; wir haben beschlossen, Ihnen schriftlich Bericht zu erstatten. Wir gingen davon aus, dass keine mündliche Debatte erfolgen würde.

Bei der Beratung beschäftigte die Kommission vor allem die Frage allfälliger Präjudizien dieses Abkommens auf unsere Verkehrsregelungen. Herr Bundesrat Schlumpf hat uns zugesichert, dass die Frage der bei den Motorfahrzeugen zulässigen Masse und Gewichte mit diesem Abkommen nicht berührt wird. Er hat der Kommission ausdrücklich zugesichert, dass das Uebereinkommen keinen Anlass zu einem Abweichen von unseren Gewichtsbeschränkungen sowie von den Vorschriften betreffend Fahrzeugbreite, Sonntags- und Nachtfahrverbot gebe.

Mit 16 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltungen empfiehlt Ihnen die Kommission, dem Bundesbeschluss zuzustimmen. Ich empfehle Ihnen ebenfalls, das zu tun.

Der Nichteintretensantrag von Herrn Brélaz lag in der Kommission nicht vor, ebensowenig die Begründung. Ich kann daher nur persönlich dazu Stellung nehmen. Volksinitiativen erwächst ja in unserem Lande dann Rechtskraft, wenn sie durch das Volk angenommen sind. Das Abkommen ist kündbar, und einem allfällig anderslautenden Volkswillen kann somit jederzeit Rechnung getragen werden. Aus diesem Grund besteht also kein Anlass, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Einen direkten Zusammenhang mit der Sozialcharta, wie er hier hergestellt worden ist, vermag ich nicht zu sehen. Was die grundsätzlichen Fragen der Verkehrspolitik betrifft, empfehle ich Ihnen, hierauf beim nächsten Traktandum einzutreten.

M. Etique, rapporteur: De quoi s'agit-il tout d'abord? Il s'agit de l'accord sur les grandes routes du trafic international, accord auquel la Suisse s'estime être aujourd'hui en mesure d'adhérer. En effet, les routes E traversant notre pays font toutes partie soit du réseau des routes nationales, tel que fixé par l'Assemblée fédérale, soit du réseau des routes principales à réaliser avec l'aide financière prépondérante de la Confédération.

Cet accord appelle les observations et remarques suivantes: Premièrement, les directives techniques contenues dans l'annexe II de l'accord correspondent entièrement à nos normes. Deuxièmement, l'annexe III à l'accord détermine que les routes E doivent être marquées d'un signal vert comportant une lettre blanche E ainsi que le numéro de la route. Cet objectif est déjà atteint par l'ordonnance du Conseil fédéral du 5 septembre 1979. Enfin, nous pouvons être parfaitement tranquilles s'agissant de la question de savoir quels sont les normes et les poids acceptables, s'ils sont touchés ou non par l'accord. Nous avons, à ce point de vue, obtenu toutes garanties nécessaires selon lesquelles l'accord ne permettrait pas de s'écarter de nos restrictions quant au poids ainsi qu'aux prescriptions relatives à la largeur des véhicules et aux conditions de circulation la nuit et le dimanche.

Ce sont les raisons pour lesquelles, et il n'y a absolument rien de stupéfiant en cela, Monsieur Rebeaud, que la commission, à l'unanimité, a accepté ce projet. C'est, en fait, votre démarche, Messieurs Brélaz et Rebeaud, qui est en elle-même stupéfiante. Par votre proposition et par son développement, vous voudriez introduire une pratique juridique pour le moins inhabituelle dans notre système juridique suisse. Il s'agit en fait pour nous de respecter le droit actuellement en vigueur, conformément aux décisions prises par les Chambres concernant la définition du réseau des routes nationales, fixé en 1960 et complété par des décisions ultérieures, notamment celle incluant la Transjurane.

Certes, vos milieux ont déposé quatre initiatives dirigées contre les quatre tronçons contestés des routes nationales, mais ces initiatives ne sauraient avoir aucun effet suspensif relativement aux procédures engagées dans les différents cantons pour réaliser ces quatre tronçons de routes nationales.

Si, par malheur, Monsieur Brélaz, l'une ou l'autre de vos initiatives devait aboutir, il n'y aurait pas de problème pour que le Conseil fédéral en nantisse la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'informe que notre pays n'est plus en mesure de construire, de réaliser telle ou telle route fixée initialement dans le réseau des routes nationales.

Quant à l'intervention de Mme Diener, je dirai que l'année dernière le Parlement s'est longuement penché sur le problème soulevé par la N 4. La décision a été d'inclure cette route dans le réseau des routes nationales; nous n'allons pas rouvrir aujourd'hui ce débat.

Enfin, je relèverai qu'il n'y a absolument aucune contradiction entre l'acceptation de cet accord et la politique fédérale en matière d'aménagements routiers. L'objectif, défini tant par le Conseil fédéral que par les Chambres, a toujours été affirmé de conduire à chef la construction du réseau des routes nationales tel qu'adopté en 1960 et complété par la suite.

Pour ces raisons, je vous invite à rejeter la proposition de non-entrée en matière déposée par M. Brélaz.

Bundesrat **Schlumpf**: Es ist wirklich eine alte Geschichte, die endlich in Ordnung gebracht werden sollte; sie geht, wie dargestellt wurde, auf über 30 Jahre zurück. Seinerzeit konnten wir dieses Abkommen nicht unterzeichnen, weil beim Bund noch gar keine Kompetenz vorlag. Erst 1958 hat der Bund – mit dem neuen Artikel 36ter (Nationalstrassen, Ausbau der Hauptstrassen) – auf diesem Gebiet Kompetenzen erhalten: 1976 – vor 11 Jahren – hat der Bundesrat das Abkommen unterzeichnet.

Werden – wie gesagt wurde – künftige Regelungen präjudiziert? Dazu eine generelle Feststellung der Regierung zu dem, was die Herren Referenten sagten: Sie haben eine klare Rechtslage geschaffen, und zwar mit dem bereinigten Nationalstrassennetz. Das ist in Kraft und nichts anderes! Man kann jetzt nicht irgendwelche Vorwirkungen konstruieren und gleichzeitig meinen, die Politik einer Regierung könne sich nach dem richten, was später einmal – allenfalls eben in Abänderung dessen, was gültig beschlossen wurde – sein könnte.

Aber selbst wenn es so wäre, ist zu beachten, dass wir in keiner Art und Weise präjudiziert werden. Es wurde dargelegt: Wenn zum Beispiel die Strecke Avenches–Yverdon aus der N 1 – bei Gutheissung der Volksinitiative – später einmal wieder gestrichen würde (im Unterschied zu dem, was beschlossen ist), bliebe sie eine Hauptstrasse. Sie wäre zwar gemäss dem Raster der europäischen Nord–Süd-Verbindungen signalisiert. Aber wir wären in keiner Art und Weise verpflichtet, sie dann gegen den Willen des Volkes als Hauptstrasse auszubauen.

Lesen Sie die Bedingungen für die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs. In bezug auf die Fahrbahnbreite heisst es beispielsweise, dass diese 3,5 Meter in der Geraden betragen müsse. Schauen Sie die Strasse Avenches–Yverdon an: sie misst pro Fahrbahnbreite heute bereits mehr, also 7 Meter insgesamt. Es entsteht keine Verpflichtung, einzelne Strassenstücke oder Abschnitte von heutigen Hauptstrassen in Nationalstrassen aufzuwerten.

Ein Widerspruch zur Politik des Bundesrates besteht mitnichten, Herr Rebeaud. Der Bundesrat hat immer erklärt (auch im Zusammenhang mit «Bahn 2000» und der Koordinierten Verkehrspolitik), er wolle das Nationalstrassennetz fertigstellen, so wie es vom Parlament beschlossen ist, nicht aber erweitern. Wir wollen weder mehr Fahrbahnspuren (fünfte und sechste Spuren) noch neue Nationalstrassenstrecken.

En passant: diese klare Linie des Bundesrates findet auch im Rat allgemeine Zustimmung. Aber immer nur, bis man im

eigenen Kanton davon betroffen wird; dann ist die Zustimmung plötzlich nicht mehr so ganz niet- und nagelfest. Der Bundesrat wird aber bei dieser Haltung bleiben. Mit oder ohne Abkommen wird es nicht zu Erweiterungen des Nationalstrassennetzes kommen.

Nationalrat Wellauer: Ich habe die Frage, ob die Gewichtslimiten davon tangiert werden könnten, nochmals abklären lassen. Sie sagten, es seien nur metrische Normen darin enthalten. Es verhält sich so, wie ich es schon in der Kommission erklärte: die maximale 28-Tonnen-Gewichtslimite für Camions auf unseren Strassen wird nicht davon berührt. Wir haben in keiner Art und Weise daraus eine Verpflichtung, diese Norm nach oben zu erhöhen.

Frau Diener, betreffend Ihre Ueberlegungen: eine regionale Betroffenheit ändert gar nichts. Wir führen die aufgenommenen Strassen in dem als europäisch signalisierten Gesamtnetz und haben keine Verpflichtung, daraus mehr Leistungsfähigkeit herauszupressen, als sie bisher anzubieten vermögen.

Insgesamt ein letzter Gedanke: Eine einheitliche, verständliche Signalisation ist auch umweltfreundlich, weil sie dem Strassenbenutzer erlaubt, ohne Umwege und Sucherei zu seinen Zielen zu kommen. Wenn Sie auf eine Signalisation verzichten, halten Sie keinen einzigen Automobilisten davon ab, die Strasse zu benutzen.

Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

M. Rebeaud: Ma stupéfaction ne fait que croître. Je me demande – peut-être que M. Etique m'expliquera quelle philosophie étrange se cache là-dessous – ce que signifie un accord que l'on signe, au terme duquel on s'engage à faire un certain nombre de travaux dans le cadre européen en se disant, comme l'a dit M. Etique – je suppose l'avoir bien compris, en tout cas je l'ai écouté – qu'il n'y aurait aucun problème au cas où la Suisse, par la volonté de son peuple, se trouverait dans l'impossibilité de tenir ses engagements. Cette manière d'agir vis-à-vis de nos partenaires européens est peu sérieuse et m'inquiète.

Quant à un effet suspensif, Monsieur Etique, nous ne l'avons jamais réclamé, nous en avons appelé au réalisme politique de cette assemblée pour qu'il ne mette pas notre gouvernement en mauvaise posture. C'est de la politique, ce n'est pas du droit.

Bundesrat **Schlumpf:** Damit das nicht im Raume stehen bleibt, Herr Rebeaud: Es geht nicht darum, eine Mentalreservation anzubringen, etwa indem man sagt: Wir machen einen Vertrag und halten uns dann trotzdem nicht daran. Ich bin Ihrer Meinung, dass das völlig unangänglich wäre. Aber es resultiert daraus nicht die Verpflichtung, die Hauptstrassen, die in dieses Netz aufgenommen werden, zu Nationalstrassen aufzuwerten. Das ist wesentlich, nicht irgendwelche unerlaubte Mentalreservation.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	89 Stimmen
Für den Antrag Brélaz (Nichteintreten)	42 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	79 Stimmen
Dagegen	46 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

87.057

SBB. Voranschlag 1988

CFF. Budget 1988

Botschaft und Beschlussentwurf vom 28. Oktober 1987 (BBI 425)
Message et projet d'arrêté du 28 octobre 1987 (FF III, 409)

Voranschlag und Mittelfristplan 1989 bis 1993 der SBB vom 17. September 1987
Budget et plan à moyen terme 1989 à 1993 des CFF du 17 septembre 1987

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Kühne, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat sich ebenfalls am 12. November mit dem Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 befasst. Herr Bundesrat Schlumpf hat der Kommission gegenüber die Grundsätze der bundesrätlichen Verkehrspolitik dargelegt und erklärt, dies sei der zweite Voranschlag, der auf dem Leistungsauftrag 1987 basiere.

Die neue Darstellung hat sich bewährt. Es bestand nicht die Meinung, dass mit dem Leistungsauftrag die Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse und damit die Ertragslage der SBB verändert werden könne. Der Zweck sei hingegen, das Verhältnis zwischen Bund und Unternehmung klarzustellen und dieses in der Rechnungslegung der SBB zum Ausdruck zu bringen.

Materiell muss von einer sich zunehmend verschärfenden Konkurrenzsituation, insbesondere beim Güterverkehr, und damit von sinkender Ertragskraft ausgegangen werden. Bundesrat und Verkehrskommission erachten die Budgetierung der SBB als realistisch. Der Bundesrat hat den Infrastrukturbetrag der SBB auf 121,5 Millionen Franken festgesetzt. Der Deckungsgrad sinkt damit markant auf 15 Prozent. Gemäss Mittelfristplan wird er sich in den folgenden Jahren weiter verschlechtern. Die Probleme beim Sektor Güterverkehr sind teilweise nicht direkt beeinflussbar. International bestehen Ueberkapazitäten bei den Strassentransportoren. Das führt zu Preiszerfall und auch für die Bahnen zu einer Verschlechterung der Kostendeckung dieser Verkehre. Andererseits ist zu beachten, dass sich der Infrastrukturturmachtel der Schiene laufend vergrössert. Die Annahme des Projektes «Bahn 2000» von gestern und die damit verbundenen Verbesserungen vermögen erst mittelfristig die Wettbewerbsslage zu verbessern. Das positive Resultat bedeutet jedoch, dass die grundlegende Modernisierung in Angriff genommen werden kann und der öffentliche Verkehr überhaupt Zukunftschancen hat.

Als nächster Schritt wird eine neue Eisenbahn-Alpentransversale entscheidungsreif. Die Prüfung der vier Varianten wird demnächst abgeschlossen. Der Bau einer neuen Schienenverbindung durch die Alpen ist unausweichlich, will man den Gütertransit umweltfreundlich und rationell abwickeln können. Herr Bundesrat Schlumpf ist der Ueberzeugung, dass das Gesamtverkehrskonzept, das in vielen Jahren erar-

Internationale Hauptstrassen. Europäisches Uebereinkommen

Grandes routes internationales. Accord européen

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.051
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1627-1630
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 962

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.