

que de trafic international, entre autres pour les transports combinés. Par-delà ces problèmes, c'est bien la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons qui est concernée, principalement en matière de financement du trafic routier.

Les produits affectés des droits sur les carburants ne peuvent, au sens de l'article 36ter de la Constitution fédérale, être engagés en faveur des transports publics que si les mesures envisagées sont en rapport avec le trafic routier (mise en sécurité des passages à niveau, construction de places de parc près des gares, autres mesures de séparation des courants de circulation).

Les bases constitutionnelles d'une politique coordonnée des transports, que le peuple et les cantons ont rejetées le 12 juin 1988, auraient créé des possibilités de redéfinir fondamentalement l'attribution des tâches et des moyens financiers dans les transports publics. Le Conseil fédéral est disposé à examiner quelles sont les possibilités existantes, en s'appuyant sur le droit constitutionnel en vigueur, pour mieux organiser le développement et la promotion des transports publics par la Confédération et les cantons. En cela, il ne peut s'agir d'une mesure isolée. Il est nécessaire de procéder à des études et de faire des réflexions qui englobent l'ensemble des interdépendances, ainsi que le Conseil fédéral l'expose dans sa prise de position relative à la motion Scheidegger sur la politique des transports dans les agglomérations. C'est la raison pour laquelle il ne peut pas s'engager sur un programme précis. Mais il partage les intérêts fondamentaux du motionnaire.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

88.304

Motion Scheidegger

Agglomerationsverkehrspolitik

Trafic dans les agglomérations

Wortlaut der Motion vom 29. Februar 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen sind, damit namhafte Beiträge auch an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen geleistet werden können. Im weiteren sollen im Regionalverkehr, und dabei insbesondere auch im Agglomerationsverkehr, alle öffentlichen Transportunternehmungen, die gleichartige Leistungen erbringen, seitens des Bundes gleichbehandelt werden.

Texte de la motion du 29 février 1988

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet prévoyant qu'une part suffisante des recettes obtenues par la perception des droits de douane sur les carburants soit versée aux cantons, afin de permettre de subventionner convenablement la construction et l'entretien des routes communales aussi.

En outre, toutes les entreprises assurant les transports publics sur le plan régional, dans les agglomérations notamment, doivent être traitées de façon identique par la Confédération si elles offrent des prestations équivalentes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Büttiker, Cevey, Eggenberg-Thun; Fehr, Frey Claude, Kohler, Loretan, Martin Paul-René, Perey, Petitpierre, Pidoux, Savary-Vaud, Segond, Wanner

(14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Erstmals in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik dürfte es vorgekommen sein, dass sich Vertreter des Bundes, des Kantons, der Region und der Kernstadt zusammengefunden haben, um Lösungsmöglichkeiten für eines der grössten Sorgenkinder unseres Landes – den Agglomerationsverkehr – zu erarbeiten. Dies geschah unter Beachtung der Anliegen einer Gesamtverkehrspolitik und dabei speziell jener des Regionalverkehrs:

Die Agglomerationsverkehrsstudie Bern (eine Pilotstudie zur Verkehrspolitik in den Agglomerationen) wurde der Öffentlichkeit am 15. Januar 1988 vorgestellt. Der Bericht zeigt einmal mehr deutlich, dass Lösungen des Agglomerationsverkehrs nicht nur von den Agglomerationen selbst getroffen werden können. Es braucht Neuregelungen dieses Problems mit massgeblicher Mithilfe des Bundes, die aber auch den im ländlichen Raum gelegenen Städten und ihrem Hinterland zugute kommen. Dabei soll der öffentliche Verkehr unabhängig von der Art der Transportunternehmung unterstützt werden. Im weiteren sollen die auf Gemeindestrassen «erwirtschafteten» Treibstoffzollerträge diesen Strassen in vermehrter Masse zugeführt werden. In den Agglomerationen erwachsen dem Bund Treibstoffzollerträge, die weit über das hinausgehen, was er selbst für Strassen ausgibt.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 9. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988

1. Die Motion beinhaltet zwei verschiedene Forderungen, welche in der Folge separat behandelt werden:

Einerseits wird der Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen seien, damit diese namhafte Beiträge an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen leisten können.

Andererseits soll der Bund alle öffentlichen Transportunternehmungen, welche im Regional- und insbesondere im Agglomerationsverkehr gleichartige Leistungen erbringen, gleichbehandeln. Diese Forderung läuft darauf hinaus, dass der konzessionierte Regional- und Agglomerationsverkehr inklusive städtische Verkehrsbetriebe und PTT-Automobildienste vermehrt bzw. neu in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen soll.

2. Gemäss Bundesverfassung ist das Strassenwesen, also der Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen im allgemeinen Sache der Kantone und Gemeinden. Einzig die Nationalstrassen sind ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. An die Aufwendungen, die die Kantone für ihr Strassenwesen haben, erhalten sie vom Bund gemäss Bundesverfassung und Treibstoffzollgesetz (TZG) neben verschiedenen werkgebundenen Beiträgen auch allgemeine, d. h. nicht an die Errichtung oder den Unterhalt bestimmter Werke gebundene Beiträge an die Strassenlasten und für den Finanzausgleich im Strassenwesen. Dabei stehen bedeutende Beträge im Spiel. Im Jahre 1986 erhielten die Kantone unter diesen Titeln gesamthaft 403 Millionen Franken und im Jahre 1987 411 Millionen Franken ausbezahlt. Die Betreffnisse werden ihnen nach einem im TZG und in der Verordnung über die nicht werkgebundenen Treibstoffzollanteile niedergelegten Verteilschlüssel zugeteilt. Wie die Kantone diese Beträge für ihre eigenen Bedürfnisse und auf die Gemeinden aufteilen, richtet sich nach dem kantonalen Recht.

Nach Artikel 4 Absatz 5 des TZG wird der Anteil am Treibstoffzollertrag für Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 12 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle. Die Festlegung erfolgt im Rahmen des Finanzplanes. Zurzeit werden den Kantonen über das gesetzliche Minimum von 12 Prozent hinaus 150 Millionen Franken jährlich ausbezahlt. Dieser Betrag kann so lange ausgerichtet werden, als die aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gespiesene Rückstellung Strassenverkehr abzubauen ist. Fällt die Rückstellung unter den Stand einer angemessenen

nen Ausgleichsreserve, müssen entweder die Strassenverkehrsausgaben gesenkt oder der Treibstoffzollzuschlag erhöht werden. Dabei wird die Kostenunterdeckung bei den Gemeindestrassen mitzubersichtigungen sein. Indessen kann der Bund den Kantonen nicht vorschreiben, die nicht werkgebundenen Beiträge an die Gemeinden weiterzugeben. Er würde damit gegen das föderalistische Prinzip der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verstossen. 3. Was die Gleichbehandlung der öffentlichen Transportunternehmen des Regional- und Agglomerationsverkehrs betrifft, so wurde vom Bundesrat verschiedentlich versucht, eine Gleichbehandlung der SBB und der KTU im Regionalverkehr zu erzielen. Das hätte aber vorausgesetzt, dass sich die Kantone auch an der Abgeltung des SBB-Regionalverkehrs beteiligt hätten. Durch die Mehrleistungen des Bundes im Zusammenhang mit der Neuregelung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen hätten die Mehraufwendungen der Kantone für den regionalen öffentlichen Verkehr ausgeglichen werden können. Indessen scheiterte diese Lösung am Widerstand der Kantone. Der Bundesrat ist jedoch weiterhin bereit, eine derartige Gleichbehandlung zu prüfen. In diesem Sinne hat er bereits mit der Botschaft vom 18. November 1987 über die Aenderung des Eisenbahngesetzes eine Angleichung der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der konzessionierten Transportunternehmen an die für die SBB geltende Ordnung beantragt.

4. Der Bundesrat prüft die unter Ziffer 2 und 3 angesprochenen Bereiche nicht zuletzt auch im Lichte der abgelehnten Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) einerseits und der jetzt in Ausführung befindlichen «Bahn 2000» andererseits. Er hat Verständnis für die Stossrichtung der Motion.

In Frage stehen Aenderungen des Treibstoffzollgesetzes und des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen. Sie sind im Gesamtzusammenhang der anstehenden Verkehrsprobleme im Sinne einer längerfristigen koordinierten Politik zu beurteilen. Sollten sich gesetzliche Aenderungen aufdrängen, wird der Bundesrat die nötige Vorlage wenn möglich noch in dieser Legislaturperiode den eidgenössischen Räten unterbreiten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Dreher: Ich bekämpfe nicht nur die Motion von Herrn Kollege Martin, sondern auch die Motion des Herrn Kollegen Scheidegger und deren Entgegennahme als Postulate. Meine Begründung gilt für beide Vorstösse; ich differenziere dort, wo es angängig ist.

Bei der Motion Scheidegger hätte ich im Grundsatz wenig dagegen einzuwenden, dass namhafte Beiträge aus den Treibstoffzollerträgen auch für den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen aufzuwenden wären. Das Problem ist ein anderes: Es muss sichergestellt werden, dass diese Beiträge effektiv für den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen Verwendung finden und nicht für das, was – wie es Mode geworden ist – in der Schweiz – insbesondere in der Stadt, in deren Nähe ich wohne – mit einiger Akribie praktiziert wird, nämlich die Verhinderung des Baus von Gemeindestrassen durch spanische Reiter, Laufgräben, Betonkisten, Berliner Kissen, Zementpflocken, Hindernissen aller Art usw. Das wird nämlich heute in gewissen Schweizer Gemeinden unter Strassenbau verstanden, und dafür sollten wir keine Treibstoffgelder aufwenden. Soweit meine Einschränkung zur Bekämpfung der Motion Scheidegger.

Bei beiden Vorstössen sind es jedoch grundsätzliche ordnungspolitische Ueberlegungen, die mich zur Bekämpfung veranlassen. Beide Vorstösse verlangen vom Bund eine Unterstützung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs, also des schienengebundenen Verkehrs und der Autobusse. Damit sollten wir nun wirklich einmal aufhören! Wir können nicht immer die Entlastung des Bundes von finanziellen

Verpflichtungen verlangen und gleichzeitig neue Begehren stellen.

Der Agglomerationsverkehr soll zunächst einmal sein Finanzierungssubstrat ausschöpfen, und das bedeutet: Die Gebühren derjenigen, die ihn benützen, sollen ausreichend sein, um den grössten Teil des Aufwands zu bezahlen. Ich will Ihnen zwei Zahlen dazu nennen: In der Stadt Zürich wurden im Jahre 1970 drei Steuerprozente zur Defizitdeckung der VBZ verwendet. Im Jahre 1981/82 waren elf Steuerprozente nötig. Dass hier Umverteilung über Tarifsубventionen stattfindet, ist offensichtlich.

Durch beide Vorstösse atmet der gleiche Geist, und das erachte ich nicht als unterstützungswürdig. Ich bitte Sie daher, auch die Ueberweisung der beiden Motionen als Postulate abzulehnen.

M. Martin: Je voudrais tout d'abord déclarer que j'accepte la transformation de ma motion en postulat. Mais je tiens absolument à défendre ce postulat et à ce qu'il soit étudié par le Conseil fédéral.

En effet, le trafic d'agglomération est devenu un problème extrêmement important dans notre pays. Je rappelle qu'il y a plus de voyageurs qui sont transportés par les transports publics urbains que par le réseau des Chemins de fer fédéraux. On ne peut pas avoir une vision partielle du problème des transports publics. Le trafic d'agglomération sert à irriguer aussi les transports généraux de notre pays tel que les CFF. Parce qu'en définitive, il est bien joli d'avoir un concept tel que celui de RAIL 2000, mais encore faut-il pouvoir parvenir aux gares. Or, on sait que les grandes agglomérations du pays, et même les petites, amènent, en direction des gares des Chemins de fer fédéraux, un potentiel de voyageurs important.

C'est la raison pour laquelle je pense que le trafic d'agglomération doit être pris en considération. Aujourd'hui, les frais entraînés par le développement des transports publics urbains sont au-dessus des moyens des collectivités urbaines, et même au-dessus des moyens des cantons. Il s'agit d'un problème qui a pris une importance fédérale. Je ne suis pourtant pas un farouche partisan de l'intervention de la Confédération dans tous les domaines; mais, à partir du moment où les problèmes revêtent réellement une importance nationale, il est normal que la Confédération se préoccupe de ce genre de problèmes.

C'est la raison pour laquelle je demande que la Confédération, dans le cadre des dispositions constitutionnelles actuelles et sans transformer la Constitution, étudie le problème du trafic d'agglomération. Je pense que les voies existent, notamment, par le truchement des dispositions concernant la surtaxe sur les carburants et la séparation du trafic.

Frey Walter: Im gleichen Gebiet liegt eine parlamentarische Initiative von Herrn Béguelin vor, die zurzeit in der Verkehrskommission beraten wird. Ich habe Verständnis, wenn die Gemeinden und die Agglomerationen angesichts der relativ vollen Kassen des Bundes in bezug auf die Treibstoffzollzuschläge ihre Begehren anheischig machen. Ich möchte jedoch die Initianten bitten, die politische Situation einerseits und die rechtliche andererseits genauer zu beachten. Wir haben einen klaren Verfassungsauftrag, was mit den Treibstoffzollzuschlägen zu geschehen hat. Sie sollten in den Strassenbau investiert werden. Wenn wir nun den öffentlichen Verkehr hier hereinschmuggeln wollen – ich betone das Wort schmuggeln –, erweisen wir der Idee einen schlechten Dienst. Auch die Strassenbenützer, die Automobilisten, haben nichts dagegen, wenn man darüber diskutiert, ob man innerhalb des Verfassungsauftrages auch den Agglomerationsstrassenverkehr unterstützen könnte. Von dieser Unterstützung könnte auch der öffentliche Verkehr profitieren. Wenn man nämlich auf der Strasse den privaten und den öffentlichen Verkehr im Agglomerationsverkehr entflechtet, bedeutet das auch eine Verbesserung für den Strassenbenützer (= Automobilisten), und ich glaube, in dieser Hinsicht – und jetzt komme ich auf das Politische –

könnte man mit einem gewissen Verständnis des Automobilisten, der ja diese Mittel aufbringt, rechnen. Wenn diese Motion also heissen würde «für den Agglomerationsverkehr» und das «öffentlich» herausgestrichen würde, könnte man mit Sicherheit viel freier darüber diskutieren. Das ist jetzt ja auch in der Verkehrskommission der Fall, wo wir miteinander versuchen, diese Initiative zu behandeln. Ich möchte Sie also bitten, diese Motion nicht zu überweisen, zumindest nur, wie es der Bundesrat vorschlägt, als Postulat.

Müller-Meilen: Ich möchte Ihnen empfehlen, sowohl die Motion Martin wie auch die Motion Scheidegger als Postulat zu überweisen. Dass der Agglomerationsverkehr eines der grossen Verkehrsprobleme unserer Zeit ist, ist unbestritten. Im Zusammenhang mit der letzten Verfassungsabstimmung wurde dieses Problem diskutiert und der KVP vorgeworfen, sie klammere den Agglomerationsverkehr aus, was allerdings umstritten ist. Wenn wir Verkehrsprobleme lösen wollen, müssen wir auch die Verkehrsprobleme der Agglomerationen lösen, weil sie sich dort am ehesten kumulieren. Auch die Automobilverbände – Herr Walter Frey hat darauf hingewiesen, der Touringclub – haben sich mit dem Gedanken auseinandergesetzt, in einer Initiative das Engagement des Bundes zu verstärken. Die Frage, in welcher Form das geschehen soll, ist noch offen. Es ist auch offen, inwieweit die heutigen Verfassungsgrundlagen es zulassen. Ich würde meinen, damit diese Probleme nun studiert werden, sollten wir diese beiden Motionen, die Motion Martin und die Motion Scheidegger, als Postulate überweisen.

Oehler: Ich möchte den beiden Motionären bzw. Postulanten mitteilen, dass sie im Prinzip offene Türen einrennen. Ich bin zufällig Präsident der Kommission, welche früher das Treibstoffzollgesetz behandelte – einzelne Mitglieder unter Ihnen wissen das noch –, zurzeit haben wir Vorlagen des Bundesrates in Behandlung. Wir haben die nächste Sitzung am 5. April und behandeln diese Probleme. Wenn wir dem Bundesrat diese Aufträge über Motionen zusätzlich übertragen, leisten die beiden Herren dem Problem, das sie verfolgen wollen, einen Bärendienst. Die Kommission ist aufgrund der Initiative Béguelin auf gutem Weg. Herr Frey hat es dargelegt. Wir haben schon im Zusammenhang mit dem Treibstoffzollgesetz festgestellt, dass das politische Zündstoff beinhaltet, haben die Vorlage durch dieses Parlament gebracht. Es macht den Anschein, nach der ersten Sitzung in der Kommission, dass wir aufgrund der Motion von Herrn Béguelin möglicherweise eine einvernehmliche Lösung finden werden, teilweise in der Art, wie es die Herren Motionäre anvisieren. Dann ist dem Agglomerationsverkehr wie auch den Anliegen der Strassenverbänden am besten Rechnung getragen. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, jetzt nicht zu motionieren, weil andernfalls die ganze Sache bekanntlich in den anderen Rat gehen muss. Das ganze, dringende Vorhaben erleidet dadurch Verzögerung.

Ledergerber: Man sieht, von welchem Geist die Einwände gegen diese beiden Motionen getragen sind, wenn Sie auf der Liste etwas weiter hinten schauen. Der nächste Vorstoss, der behandelt wird, betrifft die Abschaffung der Schwerverkehrssteuer. Es geht hier einerseits um das Nichtzur-Kenntnisnehmen eines schwerwiegenden Problems, nämlich des Agglomerationsverkehrs. Herr Müller hat darauf hingewiesen. Auf der anderen Seite gibt es den Versuch, das bereits Erreichte zu demontieren. Man hat früher, als wir noch eine agrarische Gesellschaft waren, vom berühmten Brett vor dem Kopf gesprochen. Ich möchte das ein bisschen abwandeln und vom «Blech vor dem Kopf» sprechen. Ich kann zwar verstehen, dass Leute in diesem Lande auch die Interessen der Autofahrer vertreten. Auch sie gehören zu unserem Lande, und sie haben Interessen, die vertretenswürdig sind. Wenn man das aber tut, dann soll man doch wirklich feststellen, wo diese Interessen liegen. Wir haben heute die Situation, dass der Verkehr jedes Jahr um etwa

zwei bis zweieinhalb Prozent weiterwächst und wir bereits Mitte der neunziger Jahre absolut unhaltbare Zustände in unseren Agglomerationen haben werden. Dann werden auch die Automobilisten nicht mehr fahren können. Jede Lösung des Agglomerationsverkehrs durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss auch von den Automobilisten als Teil einer Verkehrspolitik verstanden werden, die in ihrem Interesse liegt. Deshalb muss es auch möglich sein, dort Erträge aus den Benzinzollzuschlägen einzusetzen. Das zweite Argument, das heute morgen genannt worden ist, lautet, man würde hier sozusagen offene Türen einrennen. Ich habe noch nie so häufig wie in der Politik erlebt, dass man sich den Kopf an den sogenannten offenen Türen eingerannt hat. Mir scheint es hier wieder einmal so zu sein. Das Problem der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist nicht gelöst und wird grösser. Der Bund muss hier jenen Agglomerationen, die selber alleine nicht mehr zu Rande kommen, unter die Arme greifen. Das muss finanziell geschehen, es kann aber auch direkt bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben, an denen der Bund beteiligt ist, geschehen. Das braucht auch Geld. Ich bitte Sie, sowohl die Motion Martin als auch die Motion Scheidegger, mindestens als Postulate, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, zu überweisen.

88.471
Motion Martin

Le président: Je vous rappelle que le Conseil fédéral accepte la proposition de M. Paul-René Martin sous forme de postulat. Le postulat est combattu par M. Dreher.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.304
Motion Scheidegger

Le président: La motion de M. Scheidegger a été transformée en postulat par le Conseil fédéral, postulat qui est également combattu par M. Dreher.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.735

Motion Scherrer
Aufhebung der Schwerverkehrssteuer
Suppression de la redevance
sur les poids lourds

Wortlaut der Motion vom 3. Oktober 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, gestützt auf Artikel 17 Absatz 5 Uebergangsbestimmungen der Bundesverfassung ein Gesetz zur Aufhebung der Schwerverkehrssteuer vorzulegen, damit diese Abgabe wennmöglich per 1. Januar 1990 aufgehoben werden kann.

Motion Scheidegger Agglomerationsverkehrspolitik

Motion Scheidegger Trafic dans les agglomérations

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.304
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	347-349
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 201