

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Aenderung von Bundeserlassen **Modification de textes législatifs**

Ziff. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 1

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 2

Antrag der Kommission
Art. 1, 3 Abs. 3 Einleitung, Art. 13 Einleitung, Bst. a, Art. 14 Abs. 1 Bst. b
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Art. 16quater (neu)
Streichen

Ch. 2

Proposition de la commission
Art. 1, 3 al. 3 phrase introductive, art. 13 phrase introductive, let. a, art. 14 al. 1 let. b
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Art. 16quater (nouveau)
Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. 3–7

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 3–7

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes 117 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Abschreibung – Classement

Le président: Le Conseil fédéral propose de classer selon la page 1 du message les trois interventions parlementaires.

Zustimmung – Adhésion

Le président: Permettez-moi, à la fin de ce débat, de faire une remarque. Les résultats obtenus au cours des discussions de la commission nous laissaient croire que nous irions rapidement en besogne. Ce que je vais dire n'est pas une critique à l'adresse du travail consciencieux qui a été accompli par le président et par le rapporteur de langue française. Mais j'aimerais rappeler la teneur de l'article 20, alinéa 2 (RCN) de manière à ce que nous évitions que les avantages obtenus des consensus au sein de la commission ne soient pratiquement neutralisés par des développements lors de la discussion des articles.

Cet article 20, alinéa 2, stipule que «la commission présente un rapport écrit sur les affaires simples ne soulevant pas d'opposition. Dans les autres cas également, elle donne des explications par écrit en ce qui concerne l'entrée en matière, l'inter-

prétation et l'application de la loi. Les rapporteurs ne prennent la parole que s'il y a des propositions contraires et pour répondre à des questions».

Il aurait fallu, mais cette pratique n'existe pas jusqu'à présent, nous distribuer par écrit, à l'avance, tout le contenu de ce que nous ont dit MM. Auer et Caccia se rapportant à la nécessité de préciser certains éléments qui doivent lier l'ordonnance d'application à la loi.

Encore une fois, ce n'est pas une critique pour le travail consciencieux qui a été fourni, mais je rappelle ces éléments pour que, désormais, nous recourrions à la pratique permise par l'article 20. Je vous remercie.

89.015

Förderung des öffentlichen Verkehrs. **Volksinitiative**

Encouragement des transports publics. **Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. Februar 1989 (BBl I, 1236)
Message et projet d'arrêté du 13 février 1989 (FF I, 1218)

Beschluss des Ständerates vom 26. September 1989
Décision du Conseil des Etats du 26 septembre 1989

Ordnungsantrag Jaeger – Motion d'ordre Jaeger

Jaeger: Mit einem Ordnungsantrag will ich die Behandlung der SBB-Initiative auf morgen verschieben, denn wir sind der Auffassung, dass es logischer wäre, heute die Parlamentsreform zu Ende zu führen. Wir haben dieses Geschäft bereits begonnen, und die Kommissionsreferenten sind beide zugegen. Ich meine, an diesem arbeitsreichen Tag wäre es sicher richtiger, ein Geschäft zu behandeln, bei dem wir bereits eingearbeitet sind.

Wenn einige von Ihnen etwas gegen diese Initiative haben, so muss ich das akzeptieren. Aber bedenken Sie doch: Es geht um ein Volksbegehren mit über 100 000 Unterschriften! Der Respekt vor dem Volksrecht gebietet uns, ein solches Geschäft nicht einfach so zwischen 20 und 22 Uhr, in einer Randstunde, zu behandeln. Es bedarf einer sorgfältigen Behandlung genau wie andere Geschäfte auch.

Im übrigen muss ich noch hinzufügen: Im Programm war dieses Geschäft auf Mittwoch angesetzt. Darum haben wir ein bereinigtes Programm erhalten. Es war nochmals auf Mittwoch morgen angesetzt. Gestern ist dieses Programm umgestellt worden; niemand weiss weshalb. Man hätte heute die Parlamentsreform in aller Ruhe zu Ende beraten können.

Ich bitte Sie, meinem Ordnungsantrag zu folgen. Morgen können wir dann mit neuen Kräften mit einem neuen Geschäft beginnen, ohne uns jetzt noch einer Neueinarbeitungsübung zu unterziehen.

Le président: Je rappelle simplement que le Bureau et votre président vous ont annoncé hier l'ordre du jour pour aujourd'hui. Celui-ci n'a pas du tout été contesté. Nous avions réservé deux jours pour discuter des objets concernant le Département de l'énergie, à savoir le mardi et le mercredi. Nous avons interrompu nos travaux sur la réforme du Parlement lundi pour les renvoyer à jeudi.

Je ne sais pas si les responsables de cet objet – la réforme du Parlement – sont prêts ce soir. On peut poser la question. Il vous appartient de décider. Les rapporteurs sur l'initiative populaire concernant l'encouragement des transports publics sont prêts. Je vais donc vous demander de passer au vote.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Jaeger
Dagegen

44 Stimmen
72 Stimmen

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Ich hoffe, Sie finden nochmals die Geduld, sich in diese doch recht wichtige Volksinitiative einzuarbeiten – auch wenn es schon spät ist. Die heute zur Diskussion stehende Volksinitiative geht auf das Jahr 1984 zurück. Damals wurde der Entwurf des Bundesrates für eine koordinierte Verkehrspolitik im Parlament beraten. Dieser Entwurf sah zum Teil einen Rückzug des Bundes aus dem öffentlichen Regionalverkehr vor. Dieser Teil der Vorlage wurde vom Parlament dann korrigiert.

Zur gleichen Zeit befand sich auch die Vorlage des Bundesrates für einen Treibstoffzollbeschluss und für einen Kompensationsbeschluss in der parlamentarischen Beratung. Dieser Kompensationsbeschluss sah vor, dass die Kantone an die Kosten des SBB-Regionalverkehrs beitragen müssen in dem Masse, wie sie mehr Treibstoffgelder für Strassenzwecke, z. B. für den Betrieb und Unterhalt von Autobahnen oder für Lawinenverbauungen, erhalten.

Dieser Kompensationsbeschluss wurde dann schliesslich vom Parlament beedigt. Der Treibstoffzollbeschluss war im Entwurf sehr eng gefasst und ging lange nicht so weit, wie es der 1983 von Volk und Ständen genehmigte Verfassungsartikel erlaubt hätte.

Die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» sollte die Mängel der KVP und des Entwurfs für einen Treibstoffzollbeschluss im Bereiche des öffentlichen Verkehrs beseitigen. Viele Einzelheiten und Formulierungen im Text der Initiative lassen sich darum leicht aus der damaligen Diskussion herleiten. In der Zwischenzeit sind zahlreiche Forderungen der Initiative auf einem andern Weg erfüllt worden.

Die Verkehrskommission hat am 8. Januar 1990 eine Delegation des Initiativkomitees angehört und dabei auch die Frage eines allfälligen Rückzuges diskutiert. Es ergab sich, dass die Vertreter des Initiativkomitees eine Aenderung der Zweckbindung bei den Treibstoffgeldern als sehr wichtig erachten und den mehr deklaratorischen Artikel 26 eher zweitrangig behandeln. Ich gehe deshalb zuerst auf den Teil betreffend Finanzen in der Initiative ein.

Mit der Uebergangsbestimmung in Artikel 19 soll die Zweckbindung der Treibstoffzolleinnahmen geändert werden. Bis zum Inkrafttreten der KVP, die ja bekanntlich vom Volk abgelehnt worden ist, soll mindestens ein Drittel der gesamten Einnahmen aus dem Treibstoffzoll und dem Zollzuschlag zusätzlich zu den heutigen Bundesleistungen für den öffentlichen Verkehr bestimmt werden. Nach dem Voranschlag 1990 müssten also ungefähr 1,01 Milliarden Franken zusätzlich für den öffentlichen Verkehr reserviert werden.

Die grosse Mehrheit der Kommission vertritt die Auffassung, dass diese massive Verschiebung zu weit geht, besonders weil sie praktisch definitiv wäre, nachdem die KVP abgelehnt worden ist. Es besteht auch die Gefahr von Gegenreaktionen, was auch schon angekündigt wurde, zum Beispiel in Form einer Initiative zur Reduktion oder gar zur Abschaffung des Zollzuschlags auf Treibstoff.

Eine – ich würde jetzt einmal sagen – sanfter Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffgelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist jedoch schon heute aufgrund der jetzigen Verfassungsbestimmung möglich. Diese Erweiterung kommt in der Praxis auch mehr und mehr zum Tragen, zum Beispiel bei den Beiträgen für den kombinierten Verkehr, bei den Anschlussgleisen, bei der Aufhebung von Niveauübergängen und bei den Massnahmen zur Trennung des Verkehrs. Die Beiträge aus Treibstoffgeldern unter diesen Titeln machen mehr als 200 Millionen aus und kommen dem Automobilisten und dem öffentlichen Verkehr gleichermassen zugute, wobei sich natürlich der jeweilige Anteil zahlenmässig schwer bestimmen lässt.

Auch die verglichen mit 1984 höheren, nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone können indirekt dem öffentlichen Verkehr zugute kommen. Wenn ein Kanton für den Strassenunterhalt mehr Geld aus den Treibstoffeinnahmen erhält, kann oder

könnte er vielleicht entsprechend mehr allgemeine Steuermittel für den öffentlichen Verkehr einsetzen. Eine weitere Lockerung der Zweckbindung ist übrigens in Diskussion.

Der Nationalrat hat im Juni 1989 mit 95 zu 32 Stimmen beschlossen, der parlamentarischen Initiative von Kollege Michel Béguelin Folge zu geben, mit der in der Bundesverfassung die Möglichkeit geschaffen werden soll, Treibstoffgelder für Beiträge an die Kosten der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen sowie in den Randregionen und Berggebieten zu verwenden.

Das EVED hat im letzten Jahr über einen ähnlichen Vorschlag auf Gesetzesstufe ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Die Auswertung der Antworten ist im Gange. Falls diese Revision des Treibstoffzollgesetzes verwirklicht wird, können zusätzlich rund 150 Millionen Franken für den öffentlichen Verkehr abgezweigt werden. Die Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» sieht, wie gesagt, eine viel weitergehende Zweckänderung der Treibstoffgelder vor. Für den öffentlichen Verkehr würde rund eine Milliarde Franken reserviert, auf Kosten der Strassenrechnung, denn die Initiative sieht keine Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages vor. So würden denn die Beiträge an die Kantone reduziert, und diese müssten – bei gleichbleibender Bautätigkeit – vermehrt allgemeine Steuermittel für den Betrieb, Unterhalt und Bau von Strassen einsetzen.

Grundsätzlich stellt die Kommissionsmehrheit fest, dass die Treibstoffzölle keine unerschöpflichen Finanzquellen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sein können.

Aufgrund dieser Überlegungen und weil ohnehin vermehrt Treibstoffgelder auch dem öffentlichen Verkehr zugute kommen, beantragt Ihnen die Kommission mit 15 Stimmen zu 1, bei einigen Enthaltungen, die Initiative abzulehnen.

Anders verhält es sich mit dem ersten Teil der Initiative, der die Aufgaben des Bundes im Bereich des öffentlichen Verkehrs umschreibt. Eine starke Kommissionsminderheit beantragt, diesen Teil, der schon im Ständerat eine beachtliche Unterstützung erhielt, als Gegenentwurf Volk und Ständen zur Abstimmung zu unterbreiten.

Die wichtigsten Argumente, die für diesen Gegenvorschlag sprechen, sind, dass die Forderungen nach der Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und die vermehrte allgemeine Förderung des öffentlichen Verkehrs heutige und vermehrt auch künftige Basis der schweizerischen Verkehrspolitik sein werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs soll darum eine verfassungsmässige Verankerung erhalten und dient so der Unterstützung der bisherigen bundesrätlichen Verkehrspolitik.

Eine knappe Mehrheit der Kommission betrachtet einen Gegenvorschlag jedoch als nicht opportun. Die Ziele des Gegenvorschlags werden nicht grundsätzlich bestritten. Der Wortlaut jedoch wird als zum Teil äusserst fragwürdig empfunden und kann zu Problemen führen, sobald die Ideen in die Wirklichkeit umgesetzt werden sollen.

Die in Artikel 26 Absätzen 2 bis 5 gemäss Gegenentwurf erwähnten Ziele werden heute schon von den Bundesbehörden angestrebt. Die Gesetzes- und Verfassungsgrundlage dafür besteht weitgehend. Das Problem liegt mehr in der Realisierung. Für diese braucht es sehr viel mühsame Kleinarbeit.

In Absatz 5 wird z. B. verlangt, dass der Bund Bestrebungen unterstützen soll, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern. Das tut der Bund an sich heute schon. Eine zwangsweise Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn ist manchmal schwierig, weil sehr oft keine Anschlussgleise vorhanden sind und der Umlad vom Lastwagen auf die Bahn und umgekehrt zeitraubend ist. In der Schweiz sind nämlich zurzeit nur etwa ein Viertel der Industriebetriebe an der Bahn angeschlossen. Mit mehr Anschlussgleisen könnten mehr Betriebe direkt auf die Bahn verladen. Deshalb wird der Bau von Anschlussgleisen aus Treibstoffgeldern unterstützt. Und mit dem neuen Anschlussgleisegesetz sollen die Kantone verpflichtet werden, Industrie- und Gewerbeazonen mit Anschlussgleisen zu erschliessen, soweit dies möglich und verhältnismässig ist.

Um den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern, braucht es auch die Einführung eines dezentralen kombinier-

ten Verkehrs Schiene/Strasse innerhalb der Schweiz und Europas. Damit könnten auch die vielen Industriebetriebe, die heute ihre Transporte mit Lastwagen ausführen müssen, weil sie keinen Gleisanschluss haben, auf die Bahn umsteigen. Der Umlad Bahn/Lastwagen und umgekehrt muss einfach, dezentral und zeitsparend sein und vom Lastwagenfahrer allein vorgenommen werden können. Entsprechende Systeme bestehen schon. Die SBB wollen 1991 einen Versuchsbetrieb für Abrollcontainer einführen. Innerhalb von Europa müssen aber die technischen Normen für den Umschlag harmonisiert und kompatibelisiert werden. Es braucht eine enge Zusammenarbeit zwischen Bahn und Strassentransportgewerbe. Eine Förderungsmassnahme könnte hier z. B. darin bestehen, dass während einer Startphase aus Treibstoffgeldern Subventionen für das Wechselgerät beim Lastwagen und für die Spezialausrüstung der Bahn ausgerichtet werden. Allein mit einer Verfassungsrevision werden jedoch all diese Probleme nicht gelöst.

Eine weitere Befürchtung der Kommissionsmehrheit liegt darin, dass, wenn ein allfälliger Gegenvorschlag in der Volksabstimmung abgelehnt würde, sich dies negativ auf die heute ohnehin laufenden Bestrebungen für die Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr auswirken könnte.

Aus diesen Überlegungen beantragt Ihnen die Kommission knapp mit 11 zu 9 Stimmen, bei einer Enthaltung, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten, der den ersten Teil der Initiative übernimmt.

M. Theubet, rapporteur: La Commission des transports et du trafic s'est réunie le 8 janvier dernier en présence de M. Ogi, conseiller fédéral, afin de traiter l'initiative de l'Alliance des indépendants pour l'encouragement des transports publics dite, à tort, «Initiative CFF».

Cette séance a permis tout d'abord à la commission de prendre connaissance du concept adopté récemment par le Conseil fédéral quant à la politique des transports qu'il entend mener. Celle-ci se fonde sur quatre principes: garantie du libre choix des moyens de transport, détermination à notre façon du mode de transport à travers les Alpes, priorité aux transports publics moyennant d'importants investissements, et devenir le pays-test en matière de trafic combiné. Vue sous cet angle, l'initiative que nous traitons aujourd'hui contient quelques éléments positifs qui figurent déjà dans le catalogue des mesures établies par le Conseil fédéral. Toutefois, globalement, selon le représentant du gouvernement, elle dépasse les objectifs fixés.

La commission a également entendu une délégation du comité d'initiative qui a pu expliquer sa conception de l'offre de base en matière de transports publics, offre par laquelle une augmentation du nombre de lignes et de trajets est envisagée dans toutes les régions du pays. Selon les initiateurs, il existe depuis plusieurs décennies un besoin de rattrapage dans les transports publics par rapport aux transports privés et les problèmes liés à l'intégration européenne ne font qu'ajouter à l'actualité de l'initiative.

Venons-en à son contenu. Ce projet, rédigé de toutes pièces, propose deux modifications de la Constitution fédérale: premièrement, à l'article 26, la Confédération doit être tenue d'encourager les transports publics; deuxièmement, par des dispositions transitoires, l'affectation du produit des droits d'entrée sur les carburants doit être modifiée en ce sens que, jusqu'à l'entrée en vigueur d'une politique coordonnée des transports, un tiers du produit total de ces droits et de la surtaxe devrait être affecté à la promotion des transports publics en plus de l'aide fédérale actuelle. Par ces nouveaux alinéas, la Confédération devrait notamment assurer un éventail de services de base pour l'ensemble du pays, mettre en place une infrastructure efficace, développer les transports combinés rail-route et encourager la construction de voies de raccordement pour le trafic des marchandises. En outre, la Confédération devrait prendre des mesures afin que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail et que le chemin de fer accroisse sa part du transport de marchandises à longue distance.

Ce sont les dispositions transitoires qui causent le plus de pro-

blèmes et d'inquiétudes. La durée de leur application est hypothétique, d'autant plus que l'entrée en vigueur d'une politique coordonnée des transports paraît définitivement compromise après la votation populaire de juin 1988. Par la répartition proposée, les transports publics disposeraient, dans les conditions actuelles, de 540 millions de plus provenant des taxes sur les carburants, alors que la part affectée au trafic routier serait réduite de 600 à 700 millions par an. Une telle modification de l'utilisation de ces droits d'entrée n'est pas envisageable, ni à court terme ni à long terme.

Rien d'étonnant dès lors qu'il ne se soit trouvé qu'un membre de la commission pour défendre cette deuxième partie de l'initiative. C'est en effet la première partie qui a véritablement retenu l'attention, surtout en tant que possibilité de s'en servir comme contre-projet. Malgré leur formulation relativement ouverte, ces dispositions constitutionnelles ne sont pas parvenues à rallier une majorité. La raison principale de ces réticences est que la Confédération assume aujourd'hui déjà les tâches mentionnées et qu'il n'y a pas lieu de les inscrire dans la constitution. C'est autour de cette idée que s'est déroulé principalement le débat de la commission.

Pour les partisans d'un contre-projet, c'est-à-dire la minorité, on ne peut proposer de rejeter purement et simplement une initiative ayant pour titre l'encouragement des transports publics, alors que les autorités politiques ont donné et donnent la preuve de leur volonté d'agir dans ce domaine.

Si elle reconnaît que la seconde partie de l'initiative est dépassée à la suite du refus de la PCT, la minorité prétend que la première partie est toujours valable, car elle recouvre pour une bonne part des mesures concrètes déjà prises, en vue du développement des transports publics. L'unanimité paraissant se faire quant au trafic de transit des marchandises, il doit être possible de hisser au niveau constitutionnel le soutien aux transports combinés.

En outre, pour la minorité toujours, les objectifs que s'est fixés le Conseil fédéral sont clairs. On peut intégrer la question du trafic des agglomérations sur le plan financier, car on peut maintenant recourir aux dispositions relatives aux droits de douane sur les carburants, dispositions adoptées par le peuple en 1983. De plus, le moment semble venu de rassurer les régions périphériques et de montagne à ce sujet. De cette façon, on aurait un ensemble cohérent.

Venons-en au point de vue de la majorité de la commission. Elle pense que le contre-projet ne se justifie pas sur le fond et qu'il est d'autant moins opportun qu'il est présenté peu de temps après le rejet par le peuple de la PCT. Aussi bien le contre-projet que l'initiative sont dépassés par les événements, étant donné l'engagement de la Confédération dans les domaines considérés, y compris le trafic d'agglomération. Pour les uns, toutes les exigences formulées dans cet article sont déjà satisfaites: horaires bien étoffés, abonnements avantageux, tarifs réduits pour véhicules accompagnés, ou sont en voie de l'être: RAIL 2000, Nouvelle Ligne Ferroviaire Alpine, amélioration de l'offre dans les transports combinés. Pour d'autres, l'initiative va au-delà du but recherché ou elle apparaît plutôt comme une espèce de cornet-surprise au contenu incertain.

Que recouvre par exemple la notion de transport des marchandises à grande distance dans notre pays? La réponse donnée par les auteurs de l'initiative n'a pas convaincu. L'exigence de faire accroître la part du rail dans ce genre de trafic est illusoire – elle peut comporter certains risques – tout comme l'est celle d'effectuer le transit de marchandises par le rail. On peut notamment craindre qu'une formule aussi impérative n'entrave les pourparlers actuellement en cours avec la Communauté européenne. Certains prétendent aussi que la mention des régions montagneuses ou écartées n'a qu'un but tactique. Ils en veulent pour preuve le fait que le quadruplement de l'offre des PTT s'est révélé être un échec.

Enfin, le rejet du contre-projet pourrait être interprété comme un désaveu de la politique des transports de la Confédération. Sans remettre forcément en question les grandes options telles que RAIL 2000 ou la NLFA, cette éventualité pourrait mettre les autorités dans l'embarras.

C'est pourquoi le Conseil fédéral propose de rejeter l'initiative

sans contre-projet. Le Conseil des Etats a déjà pris une décision allant dans le même sens l'automne dernier en repoussant l'initiative par 30 voix contre 6, et le contre-projet par 23 voix contre 13. De son côté, votre commission propose également de rejeter l'initiative, par 15 voix contre une et 5 abstentions. La minorité, emmenée par M. Béguelin, propose de soutenir le contre-projet de la minorité du Conseil des Etats, soit la proposition Cavelti qui reprend la première partie de l'initiative. En commission, cette proposition a été repoussée, elle aussi, par 11 voix contre 9. En conclusion, je vous invite, au nom de la commission, à suivre l'avis de sa majorité.

M. Béguelin, porte-parole de la minorité I: Après l'excellent rapport de nos deux collègues, je me bornerai à l'essentiel, à propos du contre-projet. Tout d'abord, il s'agit de rappeler deux faits qui conditionnent fortement le débat d'aujourd'hui. Premièrement, l'initiative pour l'encouragement des transports publics ayant été déposée le 24 février 1986, nous sommes arrivés, à quinze jours près, à l'échéance du délai de quatre ans pour en débattre au Parlement, ce qui, évidemment, restreint notre marge de manoeuvre. Ensuite, le peuple a rejeté en juin 1988 la politique coordonnée des transports, laquelle est citée comme référence formelle dans le texte de l'initiative.

Il y a aujourd'hui trois options possibles. La première, soutenir l'initiative, la deuxième, la rejeter sans contre-projet et la troisième, la rejeter avec un contre-projet. Le groupe socialiste vous propose à l'unanimité la troisième option, celle du contre-projet. Je précise nos arguments.

Soutenir l'initiative ne peut entrer en ligne de compte. Son objectif fondamental est bon, mais ses dispositions financières sont, hélas, dépassées à la suite du rejet par le peuple du 12 juin 1988 de la politique coordonnée des transports. Revenir sur le sujet moins de deux ans plus tard, même avec des nuances, a un côté un peu indécent. C'est en quelque sorte abuser de la démocratie. Je suis d'autant plus à l'aise pour le dire, que j'ai été un partisan engagé de cette politique coordonnée des transports, entre autre aux côtés de M. Ogi, conseiller fédéral. La deuxième option, rejeter l'initiative. C'est ce que propose le Conseil fédéral après avoir eu, semble-t-il, l'intention d'établir un contre-projet; il a maintenant renoncé. Nous regrettons cette attitude. En effet, nous ne comprenons pas que le gouvernement puisse rejeter sans autre une initiative qui s'intitule: «Pour l'encouragement des transports publics», alors précisément qu'il s'efforce d'encourager ceux-ci, et qu'il le fait bien d'ailleurs! Comment le citoyen s'y retrouvera-t-il? Malgré toutes les explications, le doute risque de s'installer et ce n'est surtout pas le moment lorsque l'on sait tout ce qui nous attend en matière de transports. Je pense au transit, au trafic d'agglomérations et à la réalisation de RAIL 2000.

La variante contre-projet. Au Conseil des Etats, M. Cavelti a élaboré un contre-projet qui reprend textuellement la première partie de l'initiative (article 26) et abandonne la seconde partie dépassée pour les raisons déjà citées. Ainsi, le principe de l'objectif fondamental, l'encouragement des transports publics est préservé. Dans la situation actuelle, le contre-projet Cavelti, que nous avons repris tel quel, sans être le contre-projet idéal – je vous l'accorde – nous paraît être une solution acceptable. Dans tous les cas, elle nous semble être la meilleure pour confirmer devant les citoyens la volonté de continuité du Conseil fédéral en matière d'encouragement des transports publics. C'est cet aspect qui nous paraît fondamental. Et peut-on imaginer, pour concrétiser cette volonté de continuité, un meilleur moyen que l'ancrage dans la constitution? Monsieur le Conseiller fédéral, bien loin de contester votre politique, en soutenant le contre-projet nous voulons l'appuyer et la renforcer.

Pour conclure, deux mots à propos de l'alinéa 5 sur le trafic marchandises de transit qui doit se faire avant tout par le rail. Il a été dit que cette disposition serait contraire au droit européen. Je dois vous dire que la semaine dernière à Bruxelles, l'Europe a affirmé avec éclat que le transport combiné était, selon M. Karel van Miert, «sa priorité des priorités». L'Europe est prête à investir massivement dans ce type de transports, confirmant ainsi le bien-fondé de la politique suisse, défendue

avec brio par M. Ogi, conseiller fédéral. Cette politique est exactement ce que stipule l'alinéa 5 du contre-projet.

Le groupe socialiste vous invite, par conséquent, à soutenir ce dernier avec conviction, en votant la proposition de minorité I.

Zwygart, Sprecher der Minderheit II: Nach den ausführlichen Ausführungen der Kommissionssprecher halte ich mich möglichst kurz. Die Präsidentin der Verkehrskommission hat festgestellt, dass die Anliegen der Initiative von der Mehrheit der Kommission nicht grundsätzlich bestritten waren. Der Vorredner hat in der Begründung des Gegenvorschlages festgehalten, warum es sinnvoll ist, unsere Verfassung zu ergänzen. Ich stelle Ihnen den Antrag, der Initiative zuzustimmen. Warum? Die schweizerische Verkehrspolitik bekennt sich zum öffentlichen Verkehr. Vor allem auch im Hinblick auf die Europäische Gemeinschaft hat dieses Bekenntnis noch an Bedeutung gewonnen; unser Verkehrsminister ist ja «Reisender» im öffentlichen Verkehr und in bezug auf Huckepack und auf Gütertransport geworden.

1300 Millionen Franken soll das Huckepack kosten. In Brüssel scheint man dies als Signal zu verstehen, um die 40-Tonnen-Brummer von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Diese Lösung ist auf guten Wegen, um nicht zu sagen auf guten Schienen. Aber leider haben Schienenstränge im Gegensatz zu den Strassen keine gesicherte finanzielle Grundlage oder nicht eine so breit abgestützte finanzielle Grundlage wie die Strasse.

Wie steht es mit der «Bahn 2000»? Sind wir sicher, dass die gesprochenen Milliarden ausreichen? Wie ist es mit der noch teureren Neat? Wir haben keine gesetzliche Grundlage zur Finanzierung. Dass Private das Geld für die Neat aufbringen würden, ist bestimmt ein Luftschloss. Nun bietet sich die Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs an. Gerade nach der gescheiterten KVP-Vorlage kann sie einen Teil der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Die übervolle Kasse bei den Treibstoffzöllen, der Fonds für Strassenbau von rund 2 Milliarden Franken weckt in der ganzen Schweiz die Begehrlichkeit der für den Strassenbau verantwortlichen Staats- und Regierungsräte.

Immer bewusster wird uns, dass ein Gegeinanderausspielen von öffentlichem und privatem Verkehr nichts bringt. Nur eine sinnvolle Ergänzung kann mithelfen, Probleme wie Umweltbelastung, Raumenge oder finanzielle Ungleichgewichte zu entschärfen.

Die Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs tut etwas in diese Richtung. Die Initiative unterstützt unbestreitbar bundespolitische Ziele, wie Sie unser Verkehrsminister, Herr Bundesrat Ogi, immer wieder verkündet. Die Initiative gibt aber weiter konkrete Instrumente und gewisse finanzielle Mittel in die Hand; denn nur so können Schritte gemacht werden, um ein sinnvolles Miteinander von privatem und öffentlichen Verkehr zu realisieren.

Die Solidarität aller Verkehrsteilnehmer ist also angesprochen. Nach dem Verursacherprinzip sind Spezialabgaben aus dem Verkehr wieder für den Verkehr zu verwenden. Einige gute Voraussetzungen dazu bietet diese Initiative. Bei der finanziellen Seite gilt es zu beachten, dass auch die Kantone nicht leer ausgehen würden.

Im Bereiche des Verkehrs haben wir heute leider ein weitverbreitetes Missbehagen: wegen der stetigen Zunahme des Strassenverkehrs. Ich erinnere an die Agglomerationen, die kramphaft nach Lösungen suchen oder an die Gebiete entlang von Durchgangsstrassen, wo die Anwohner nicht mehr bereit sind, noch mehr Abgase und Lärm zu schlucken. Herr Daniöth hat das z. B. im Ständerat als Vertreter des Kantons Uri ganz klar dargelegt. Diese Gebiete wollen nicht eine minimale Symptombekämpfung oder eine «Pflasterlipolitik». Die Initiative für den öffentlichen Verkehr ist ein Ausgangspunkt, um dem wachsenden Malaise zu begegnen und Gegensteuer zu geben. Man kann nicht nur sagen, wie der Schienenverkehr ausgebaut werden soll, man muss auch die finanzielle Seite sichern. Eine vernünftige Erschliessung von Berg- und Randregionen ist unabdingbar. Dazu braucht es günstige Tarife, sichere Fahrpläne. Auch der kombinierte Verkehr hat seinen Preis. Aus diesem Blumenstrauß von Möglichkeiten und Not-

wendigkeiten kann nur ein Resultat kommen: Diese Initiative ist ein möglicher Weg, und deshalb kann man ihr zustimmen.

Ammann: Diese Initiative rennt wohl nicht nur bei mir offene Türen ein. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit die gleichzeitige Verminderung der umwelt- und menschen-schädigenden Auswirkungen des überbordenden Strassenverkehrs hat für uns Sozialdemokraten erste Priorität.

Vor den letzten Wahlen im Jahre 1987 konnte man das auch von den bürgerlichen Bundesratsparteien hören. Seither ist man diesbezüglich allerdings nicht mehr so sicher. Zu viel Hüst und Hott, zu viele Slalomkünste wurden uns da vorgeführt. Ich erinnere hier nur an die ständigen Spar- und Bremsversuche rund um das SBB-Budget, die das Gespenst eines empfindlichen Dienstleistungsabbaus schon ganz reale Gestalt annehmen lassen.

Diese Debatte, insbesondere aber der Gegenvorschlag der Minderheit I (Béguelin), gibt Ihnen nun Gelegenheit, die von mir kritisierte bzw. befürchtete klammheimliche Absatzbewegung von FDP, SVP, aber auch Teilen der CVP von der gemeinsamen Plattform der Bundesratsparteien zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu widerlegen.

Die Zielsetzung dieser Initiative schreibt in den auch vom Minderheitsantrag übernommenen Absätzen 2 bis 5 über weite Teile die bisherige Politik fest. Wer sie ablehnt, setzt sich deshalb dem begründeten Verdacht aus, es mit der dauerhaften, nachhaltigen Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht eben ernst zu meinen. Dies könnte das opportunistische Zurückbuchstabieren gewisser Ratsmitglieder – etwa aus rein finanzpolitischen Motiven – in letzter Zeit erklären.

Die Absätze 2 bis 5 der Initiative und des Gegenvorschlags vermögen nach dem bedauerlichen, aber doch recht knappen Scheitern der KVP gewissermassen ein schützendes Dach zu bilden über den bisherigen Massnahmen und Absichtserklärungen von Bundesrat und Parlament.

Artikel 26 der Bundesverfassung ist doch anerkanntermassen allzu dürrig, um die ganze Zukunft von «Bahn 2000» bis zur Neat daran aufzuhängen. Wenn gesagt wird, dass die bisherige Politik noch lange keine Festschreibung in der Bundesverfassung rechtfertige, so muss ich Sie nun doch fragen, womit denn der neue Energieartikel zu rechtfertigen ist, der doch ebenfalls keine umwerfenden Neuerungen bringt. Die Feststellung in der Botschaft, dass der Bund auch ohne ausdrückliche Verfassungsbestimmungen künftig den öffentlichen Verkehr fördern könne, ist sicher richtig. Die Frage ist für mich nur, ob der dazu nötige politische Wille angesichts knapper werdender Finanzen auf Dauer vorhanden ist. Die Frage ist auch, was der Bund fördert und wie. Zweifel sind da schon heute angebracht.

Klar scheint hier der Fall einzig noch beim Eurotransit und beim Schnellzugnetz von «Bahn 2000». Auch die S-Bahn- sowie die Privatbahn-Rahmenkredite lagen scheinbar noch drin. Dann aber ist offenbar Schluss. Alle anderen Massnahmen, wie z. B. der Leistungsauftrag und die Fortsetzung der Tarifverbilligungen, hängen bereits mittelfristig in der Luft bzw. im Belieben von Bundesrat und Parlament.

Auch die teilweise arge technische Vernachlässigung vieler SBB-Regionallinien, der geplante Dienstleistungsabbau in der Flächenversorgung und die daselbst knirschende Investitionsplafonierung – siehe Debatte SBB-Budget 1990 – sprechen Bände. Die vom Bundesrat und der knappen Kommissionmehrheit in Anspruch genommene «unité de doctrine» in der Förderung des öffentlichen Verkehrs scheint eben doch bereits in voller Erosion begriffen zu sein.

Die Initianten, aber auch die Kommissionsminderheit mit ihrem Gegenvorschlag möchten dem, insbesondere mit den neuen Absätzen 2 bis 4 zu Artikel 26 der Bundesverfassung, einen Riegel schieben. Dem Volk wurde mit «Bahn 2000» ein flächendeckendes Angebot an öffentlichem Verkehr und nicht nur ein Intercity-Sparkonzept, verbunden mit etwas Agglomerationsverkehr, versprochen. Dieses Versprechen gilt es nun einzuhalten, und deshalb ist dies anstelle der KVP auch in der Verfassung zu verankern.

Absatz 5 von Initiative und Gegenvorschlag sind schliesslich von grundlegender Bedeutung für die künftigen Regelungen

des EG-Transitverkehrs, aber auch für den Erfolg unserer schon fast verzweifelten Bemühungen um die Luftreinhaltung. Nicht nur der engste Kreis um die Initianten der neu lancierten Alpen-Initiative, sondern unser ganzes Volk vertritt die Meinung, der Transitverkehr gehöre rigoros auf die umweltfreundliche Schiene verwiesen – ein Umstand, der die Verhandlungsposition des Bundesrates gegenüber Brüssel nach Annahme des Gegenvorschlags zweifellos noch stärken würde.

Mehr Mühe bekundet die SP-Fraktion mit den Uebergangsbestimmungen, die eine weitergehende Umverteilung der Treibstoffzollgelder zum Gegenstand haben. Zwar wäre eine verstärkte Umverteilung angesichts der immensen sozialen Kosten des Strassenverkehrs und der jahrzehntelangen Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich durchaus gerechtfertigt. Nach Ablehnung der KVP vor zwei Jahren muss eine solche Lösung jedoch zumindest als sehr umstritten betrachtet werden; sie könnte von breiten Kreisen als Provokation aufgefasst werden. Die solcherart ausgelöste Polarisierung der Meinungen verheisst – auch von der Warte des öffentlichen Verkehrs aus gesehen – nichts Gutes.

Aufgabenteilung und Finanzierung des Verkehrs sind Problembereiche, die in unserem Lande ohne ein gesundes Mass an Realismus und Pragmatismus nicht erfolgreich angegangen werden können. Ein fruchtbarer Ansatz dazu zeigt sich immerhin mit der Möglichkeit, im Sinne der parlamentarischen Initiative Béguelin künftig den Agglomerationsverkehr aus Treibstoffzollgeldern fördern zu können. Wir zählen dabei jedoch auf eine grosszügigere Lösung, als sie vom Bundesrat zunächst in die Vernehmlassung gegeben wurde. In diesem Sinne steht die SP-Fraktion konsequenterweise geschlossen hinter dem Gegenvorschlag der Minderheit I (Béguelin) und übt sich gegenüber der Minderheit II mehrheitlich in Stimmenthaltung.

Meier-Glatfeld: Jahrzehntlang, bis fast in die achtziger Jahre hinein, hat der Bund den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vernachlässigt. Jahrzehntlang wurde der Strassenbau, in erster Linie der Bau des Nationalstrassennetzes, mit Milliardenaufwand gefördert. Die Eisenbahnen müssen aber heute noch weitgehend auf den Strecken aus dem letzten Jahrhundert verkehren. Dabei ist erstaunlich, dass die Bahnen trotz der alten Infrastruktur eine derart grosse Leistung erbringen. Es ist erfreulich, dass der Bund heute jährlich rund 2 Milliarden Franken für den öffentlichen Verkehr ausgibt.

Herr Bundesrat Ogi, ich wünsche Ihnen, dass Sie trotz all den Widerständen und sich abzeichnenden, jahrelangen Verzögerungen – Sie sind ja noch jung – als Erbauer der «Bahn 2000», als Verhinderer der 40-Tonner und als Förderer des kombinierten Verkehrs in die Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft eingehen. Nach Ihren eigenen Worten steht die Eisenbahn vor der Herausforderung und der Chance des Jahrhunderts. Wir Grüne wollen Ihnen bei der Meisterung dieser Jahrhundert-Herausforderung helfen.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird von allen gefordert. Der erste Teil der Initiative, der von der Kommissionsminderheit zum Gegenvorschlag gemacht worden ist, die Ergänzung des Artikels 26 der Bundesverfassung durch die Absätze 2 bis 5, enthält lauter vernünftige Dinge, die der Verkehrspolitik des Bundesrates entsprechen. Der neue Artikel 26 enthält alle Elemente zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie sie schon von der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption vorgeschlagen wurden. Die Verankerung dieser längst anerkannten Grundsätze in der Verfassung ist ein Gebot der Stunde.

Mit der Annahme der Initiative oder zumindest des Gegenvorschlags können wir den Tatbeweis erbringen, dass es uns mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs ernst ist. Mit dem neuen Artikel 26 der Bundesverfassung wollen wir Grüne aber keineswegs den Bau der Neat fördern. Wir sind nicht der Meinung, dass die Schweiz zur Drehscheibe des europäischen Binnenmarktverkehrs werden soll. Wir sind nicht der Meinung, dass kein Kilo Güter in Chiasso oder Basel liegenbleiben dürfte.

Wenn wir alles unternehmen, um den freien Verkehr der Güter und der Personen im EG-Binnenmarkt zu ermöglichen, wird doch noch wahr, wovor Herr Bundesrat Ogi an der Dolderta-

gung vom 1. November 1988 warnte. Er sagte: «Schliesslich kämen etwa 1,3 Millionen solcher Dinger auf uns zu, notabene jeder mit einer 40-Tonnen-Last. Heute sind es 300 000 28-Tonner, die unsere drei Nord-Süd-Strassenachsen beleben, und für viele ist dieses Leben bereits unerträglich geworden.»

Wir wollen, dass dieser heutige Verkehr im Sinne der Alpenschutz-Initiative auf die Schiene umgeleitet wird. Wir wollen dichte Fahrpläne in den Agglomerationen, eine gute Erschliessung der Berg- und Randgebiete, damit umgestiegen wird. Wir wollen die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, damit auch umgestiegen werden kann.

Mit einem Punkt der Initiative geht die grüne Fraktion nicht einig: Wir wollen nicht in erster Linie eine massive Verbilligung des öffentlichen Verkehrs. Die Mobilität soll ihren Preis haben. Vor allem aber soll der Güterverkehr teurer werden. Europa-weit kämpfen wir Grünen für eine kilometerabhängige Schwerverkehrssteuer, die den Fernverkehr auf die Schiene bringen würde.

Der zweite Teil der Initiative will die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, der jahrzehntelang vernachlässigt wurde, sicherstellen. Wenn wir die ökologischen Schäden, verursacht durch die Motorisierung, die Zerstörung von wertvollem Kulturland und die Verschandelung unserer Landschaften, in Rechnung stellten, wäre eine Umverteilung des Treibstoffzollertrages schon längst fällig gewesen. Dann hätten wir schon seit langem mehr Mittel in den öffentlichen Verkehr gesteckt und weniger Autobahnen gebaut. Aber noch immer steht in der Botschaft Seite 20 unten: «Die geltenden Programme für die Vollendung des Nationalstrassennetzes und den Ausbau der Hauptstrassen können nur eingehalten werden, wenn ihnen bei der Zuteilung der Treibstoffzollanteile Priorität eingeräumt wird.»

Noch ist also bei den offiziellen Stellen kein Ende der Betonierung unserer Heimat in Sicht. Nur unser Volk kann dieser verfehlten Verkehrspolitik mit der Annahme der drei Kleeblätter und der Initiative «Stopp dem Beton» ein Ende setzen. Ich kann verstehen, dass Herr Bundesrat Stich den 200 Millionen Treibstoffzollerträgen, die bei der Annahme der Initiative weniger in die Bundeskasse fließen würden, nachtrauern würde. Ich habe ihm ein einfaches Rezept zur Kompensation: Stoppen wir endlich die unsinnige Subventionierung des Flugverkehrs. Eine Besteuerung der 957 000 Tonnen Flugbenzin analog derjenigen des Treibstoffes für Motorfahrzeuge ergäbe einen Ertrag von 600 Millionen Franken.

Die grüne Fraktion wird sowohl der Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als auch dem Gegenvorschlag der Kommissionsminderheit zustimmen.

M. Baggi: Le message du Conseil fédéral est assez complet. Les rapporteurs nous ont donné les conclusions de leurs travaux. Je pourrai donc, au nom du groupe démocrate-chrétien, me limiter à quelques brèves remarques.

Le texte de l'initiative est connu. Il remonte à il y a quatre ans. Il nous propose des énonciations de principe, d'une part, et des mesures financières, d'autre part. Pour ce qui est des énonciations de principe, il ne nous apprend pas grand-chose. La Confédération est déjà engagée dans une politique générale des transports publics, elle prend déjà à sa charge le coût des infrastructures des chemins de fer, les pertes découlant des mesures tarifaires. Elle accorde des contributions pour le prix des transports combinés, elle prend en charge le décuvert des transports de personnes aux PTT. Les dépenses de la Confédération en faveur des transports publics sont passées, de 1960 à nos jours, d'une trentaine de millions à deux milliards de francs, et la tendance continue.

Le PDC constate donc que la Confédération est déjà pratiquement engagée dans la direction proposée par l'initiative. Elle a même à son tour proposé une politique coordonnée des transports, qui a toutefois été refusée par le peuple. Il faut en tenir compte, car l'initiative reprend beaucoup d'éléments déjà refusés par le souverain. La Confédération est lancée dans la réalisation de RAIL 2000 qui est un autre grand pas. Ces choses se sont passées après l'initiative. N'oublions pas non plus que nous attendons le message sur la nouvelle trans-

versale alpine, voie qui sera déterminante pour le transport sur rail.

L'initiative ne tient pas compte de ces éléments. Du reste elle est venue avant. Elle énumère ce que la Confédération fait déjà, mais y ajoute des mesures de contrainte; elle impose aussi des mesures financières qui priveraient la Confédération de moyens généraux et qui prévoient des utilisations de droits sur les carburants qui modifieraient la situation actuelle d'une façon à compromettre le financement de programmes déjà établis.

Nous considérons donc que l'initiative arrive à être débattue à un moment où, au contraire, les efforts en cours et les relations internationales difficiles inviteraient plutôt au travail et au silence. L'initiative crée des difficultés internes et extérieures. L'Europe attend de la part de la Suisse des réalisations, non pas des mesures contraignantes. Pour la Communauté européenne, la concurrence libre est la base. Encourager les transports publics est une chose, contraindre ou obliger, c'en est une autre. Nous ne pouvons pas troubler nos rapports avec l'Europe ni créer des difficultés au moment même où notre ministre des transports a déjà assez de peine pour convaincre nos voisins de nos bonnes intentions.

C'est pour ces motifs que le PDC, à une très large majorité, suivra les conclusions du message en refusant l'initiative sans contre-projet.

Weber-Schwyz: Auf Antrag der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen Ablehnung der Volksinitiative wie auch des Gegenvorschlags.

Einerseits rennt die Volksinitiative offene Türen ein. Unsere Räte haben für den öffentlichen Verkehr bereits verschiedenste wegweisende Beschlüsse gefasst: Beschluss «Bahn 2000», neuer Leistungsauftrag für die SBB, Tarifvergünstigungen, Revision des Treibstoffzollgesetzes. Darin ist u. a. eine Ausweitung in Richtung Entflechtung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr enthalten. Ich erwähne auch die unbestrittene Ueberweisung der parlamentarischen Initiative Béguelin, welche die Förderung des Agglomerationsverkehrs wie auch des Verkehrs für Berg- und Randregionen fordert. Ich erwähne im weiteren, dass der Ständerat das neue Anschlussgeleisegesetz verabschiedet hat und unser Rat vor der parlamentarischen Beratung steht.

Auf der andern Seite gleicht die Landesring-Initiative eher einer Wundertüte. Der Gehalt ist voll von materiellen Unklarheiten. So fordert man etwa ein landesweites Basisangebot, was immer das heissen mag, dichte Fahrpläne und günstige Tarife, vermutlich immer und überall, Erschliessung aller Berg- und Randgebiete, es wird nicht ausgesagt wie, wie weit und wann. Es wird eine unbestrittene Forderung aufgenommen: Gütertransitverkehr vorwiegend auf die Schiene. Dann wird auch vom Güterfernverkehr gesprochen, da weiss man noch nicht, was das bedeuten soll.

Diese Auflistung zeigt, dass man eigentlich Selbstverständlichkeiten in die Verfassung aufnehmen will und auf der andern Seite Forderungen stellt, die durch Verordnungen auch gelöst werden könnten.

Diese Zielsetzungen gehen weit über die verworfene KVP-Vorlage hinaus. Ich meine, die Initiative ist ein eher utopisches Vorhaben. Damit sind auch die in der Volksinitiative enthaltenen Uebergangsbestimmungen sehr fragwürdig geworden. Aus diesem Grund will uns eine Minderheit der Kommission einen Gegenvorschlag beliebt machen. Man macht nun den ersten Teil der Volksinitiative zum Gegenentwurf, aber damit wird die Sache nicht besser; man trägt weiterhin den eingeleiteten Bestrebungen und Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr keineswegs Rechnung.

Nach Anhörung der Initianten durch die Kommission wurde unsere Auffassung erhärtet, dass dem Initiativtext vorwiegend die Zürcher Agglomerationsoptik zu Gevatter stand. Selbstverständlich versucht man, mit verschwommenen Formulierungen auch das Berg- und Randgebiet zu locken, um nicht zu sagen: zu ködern. Tatsache ist aber, dass man Agglomerationsprobleme zulasten der Treibstoffträge und damit zum Nachteil der anderen Kantone und Gemeinden lösen will.

Hier erlaube ich mir eine Klammerbemerkung bezüglich der

übevollen Treibstoffkasse an die Adresse von Herrn Zwygart: Herr Zwygart, hier legen Sie Hand auf fremdes Gut. Das sollten Sie wissen, dass man das nicht tun darf, denn die übevollen Treibstoffkasse enthält nichts anderes als vorenthaltene Finanzmittel, die den Kantonen zu Recht gehören. Das Finanzdepartement blockiert diese Mittel, die den Kantonen zustehen würden.

Mit der Volksinitiative verbunden wären eine zusätzliche Kompetenzübertragung an den Zentralstaat, Abbau des Mitspracherechts und zugleich vermehrte Defizitbeteiligung der Kantone. Bei Annahme von Volksinitiative oder Gegenvorschlag würde nicht nur eine weitere Zweckentfremdung von Treibstoffträgen eingeleitet, sondern man würde den Kantonen und Gemeinden bedeutende Mittel vorenthalten, die sie zur Bewältigung der eigenen Infrastrukturaufgaben dringend nötig haben. Eine solche Umkehr der bewährten Grundsätze würde zum Bumerang gegen die Kantone und Regionen. Lassen wir ihnen die heute zustehenden Mittel und Kompetenzen, sie kennen die Bedürfnisse der Regionen besser und handeln zweckmässiger und wirksamer.

Im Namen der FdP-Fraktion bitte ich um Ablehnung der Volksinitiative. Gleichzeitig bitte ich Sie auch um Ablehnung des Gegenvorschlags. Wir verfügen heute schon über ausreichende Verfassungsgrundlagen für eine sinnvolle und vernünftige Verkehrspolitik. Eine verunglückte Volksinitiative kann auch durch einen zweifelhaften Gegenvorschlag nicht gerettet werden.

M. Friderici: Tout à l'heure, notre président nous a rappelé l'article 20 du règlement du conseil et je voudrais rappeler également l'alinéa 5 pour souligner qu'en ce moment nous avons un rapporteur de langue française qui appartient, contrairement au règlement du Conseil national, à la minorité de la commission.

Nous devons nous prononcer aujourd'hui sur le soutien que notre Chambre apportera, ou au contraire n'apportera pas, à une initiative populaire et à son contre-projet. Le peuple et les cantons se sont déjà prononcés sur cet objet le 12 juin 1988. En effet, les modifications constitutionnelles prévues par la politique coordonnée des transports ont été repoussées par près de 55 pour cent des votants et par 17 cantons et 4 demi-cantons. Or, les dispositions prévues par la PCT étaient moins drastiques que celles proposées dans l'initiative dont nous débattons. Il y a donc lieu de craindre que nous nous livrions ce jour à un pur exercice de style dont notre Parlement a le secret.

Passons brièvement sur la contradiction contenue dans l'alinéa 2 de l'article 26 qui demande à la fois, dans la première phrase, d'encourager les transports publics – notamment le rail – et, dans la seconde, d'assurer une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transports publics appropriés en finançant un éventail de services de base. Or, de multiples exemples, notamment dans certaines régions des Préalpes, mais aussi à Bâle et à Lausanne, ont prouvé que dans certains cas le mode de transport approprié n'était pas forcément le transport ferroviaire, parfois même pas un transport public. Des expériences-pilotes ont démontré que la desserte par trains régionaux pouvait, dans certains cas, être avantageusement remplacée par des services de bus plus souples et plus fréquents, ou encore comme à Lausanne où un contrat lie les transports publics à une coopérative de taxis, ceux-ci assurent en soirée un service dans les quartiers périphériques.

Dans les deux cas, l'économie pour les caisses publiques est considérable, prouvant, s'il en était encore besoin, que la coordination entre les différents modes de transport est possible, voire même souhaitable, ceci sans modification constitutionnelle.

L'alinéa 3 du même article n'apporte pas plus de clarté par rapport au texte actuel de la Constitution fédérale. Il traite de l'efficacité et de l'éventail des services dans les secteurs voyageurs et marchandises. Bien plus qu'un encouragement des transports publics, il s'agit d'une question de mentalité entre les différents partenaires. Ce n'est pas la première fois que le groupe libéral traite à cette tribune du blocage qui existe entre

les transports publics, les transports privés et les usagers. Contrairement à une idée ancrée profondément dans l'esprit de nos concitoyens, ce blocage n'est pas le fait des milieux routiers. Il faut rappeler que l'introduction du service Cargo-domicile n'a pas ouvert l'offre des CFF mais l'a au contraire restreinte aux seuls concessionnaires, alors qu'auparavant tous les usagers pouvaient enregistrer leurs expéditions ou retirer les envois qui leur étaient destinés dans la gare la plus proche de leur domicile ou de leur lieu de travail.

Examinons maintenant les différentes formes d'encouragement des transports publics préconisées par cette initiative.

a) Création d'une infrastructure efficiente – passons sur l'anglicisme abusif de cet adjectif. Nous pouvons d'ores et déjà affirmer que cette exigence de l'initiative est correctement remplie actuellement. Le peuple suisse a accepté RAIL 2000, notre Parlement en a fait de même avec le mandat de prestations 1987. Le Conseil fédéral s'est engagé à débloquent un crédit de 1,5 milliard de francs pour améliorer les voies de transit nord-sud. D'autres investissements sont à l'étude, comme par exemple les nouvelles transversales ferroviaires alpines.

b) L'établissement d'horaires bien étoffés et de tarifs avantageux. Depuis la récolte des signatures, les prestations au trafic voyageurs ont été très fortement développées. Les tarifs n'ont pas suivi l'indice suisse des prix à la consommation bien que les charges d'exploitation aient augmenté plus rapidement que les produits. D'où une aide accrue de la Caisse fédérale et des pouvoirs publics en général.

c) La desserte des régions montagneuses ou écartées, y compris les raccordements ou les correspondances nécessaires. Dans ce domaine, les expériences citées plus haut ont prouvé que le transport public devait parfois aussi accepter certaines mutations. La desserte par chemin de fer n'est pas toujours la meilleure solution. Le BLS, par exemple, a essayé de remplacer quelques trains par des services de bus, une solution plus souple qui a incité un très grand nombre de voyageurs à emprunter de nouveau les transports en commun. Il est donc inutile d'arroser de subventions des services déficitaires s'ils peuvent être avantageusement remplacés par des moyens moins coûteux pour les deniers publics. Il est à craindre que les subventions empêchent de trouver chaque fois la meilleure solution technique et financière.

d) L'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent. Encore une fois, cet objectif est déjà très largement réalisé et en amélioration constante.

e) Les transports combinés rail-route. Dans ce domaine, il est à craindre que les motifs de refus du groupe libéral ne soient pas les mêmes que ceux du Conseil fédéral, non pas par l'appartenance professionnelle de son rapporteur mais pour des raisons relevant de la pure économie libérale. Nous avons déjà cité à cette tribune les prises de position du Swiss Shipper's Council et nous répétons que le développement du transport combiné ne sera pas encouragé par l'inscription de quelques principes généraux dans la Constitution fédérale mais par le rétablissement d'un climat de confiance entre transport public et transport privé.

A propos de cette confiance, Monsieur le Conseiller fédéral, vous étiez jeudi dernier à Bruxelles dans le cadre du congrès Euromodal 90. Dans le dernier atelier, dirigé par M. Michel Chevallier, celui-ci a rappelé que dans un ménage il y a le mari, la femme et parfois l'amant. S'il y a l'amant, nous devons reconnaître que le mari est alors cocu.

M. Bernd Menzinger, directeur général de la maison Danzas et président de Hu-Pack SA, a été applaudi lorsqu'il a affirmé que les transitaires et les transporteurs routiers utilisaient la technique du transport combiné depuis des décennies, souvent contre la volonté des entreprises nationales de chemins de fer. Ce même intervenant a également déclaré que le transport combiné était avant tout un transport routier qui empruntait la voie ferrée sur une partie du parcours. Dans d'autres ateliers il a été confirmé que trois conditions devaient être remplies pour que le transport combiné puisse se développer harmonieusement: la coordination, l'harmonisation et la confiance.

Lorsque vous avez pris la parole dans ce même symposium, vous avez bien parlé transports combinés, mais dans le sens restrictif du trafic de transit. Vous avez évité de vous exprimer

sur le trafic bilatéral et sur le trafic national. C'est pourtant dans ces deux directions que les responsables de l'économie suisse et les usagers sont les plus attentifs.

Dans les domaines particuliers du trafic bilatéral et du trafic national, les techniques du transport combiné exigent une modification de la loi sur la circulation routière. Pour cela, pas besoin de modification de la Constitution fédérale, les seules volontés conjuguées du Conseil fédéral et des Chambres suffiraient. Encore faut-il que le lobby des transports publics soit convaincu qu'une collaboration doit s'instaurer dans un climat de confiance!

Actuellement, les transporteurs routiers qui utilisent les moyens techniques à disposition en transports combinés le font, dans une majorité de cas, dans la plus grande illégalité, faute d'une adaptation de ladite loi sur la circulation routière aux conditions d'une harmonisation sur le plan international. La Constitution fédérale n'a pas à contenir les grandes lignes de la politique commerciale des transports publics. C'est cependant dans cette direction qu'il convient de travailler, afin de modifier les modalités et d'ouvrir ce marché du transport combiné. Nous ne devons pas répéter, avec le service CARGO 2000, l'erreur commise avec Cargo-domicile.

f) La construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic de marchandises. Dans ce domaine, notre commission s'est également occupée de la nouvelle loi fédérale régissant la construction et le subventionnement des voies de raccordement. Cette loi sera soumise sous peu à l'approbation des Chambres. Les compétences constitutionnelles existent; il n'est dès lors pas nécessaire d'encombrer la constitution d'articles faisant double emploi.

D'ailleurs, le groupe libéral ne voit pas en quoi la construction de voies ferrées de raccordement, utilisées par de rares usagers, aurait un traitement préférentiel par rapport à la construction de routes de desserte, souvent préexistantes, utiles à l'ensemble des usagers comme d'ailleurs aux transports combinés.

A l'alinéa 4, nous retrouvons le principal fantasme politique de cette dernière décennie: la restriction de la liberté du commerce et de l'industrie. Alors que les habitants de l'Est européen aspirent à un retour au régime de l'économie de marché, les politiciens suisses, vivant dans un régime qui n'aura bientôt de libéral que l'adjectif, bétonnent les lois et la constitution de mesures dirigistes, planificatrices et liberticides.

Pour terminer, le groupe libéral ne fait aucune distinction entre l'initiative et le contre-projet. Seules les dispositions transitoires qui ont perdu tout caractère d'actualité par le rejet de la PCT en 1988 ont été retirées. En outre, vu le faible accord populaire sur le projet RAIL 2000, il est à craindre que suivant les résultats des futures votations sur les trois dernières initiatives d'un trèfle qui en comptait quatre, une majorité se dessine pour refuser à la fois l'initiative et le contre-projet. Quelle serait alors la position de notre Parlement à la veille des importants investissements nécessités par les nouvelles transversales ferroviaires alpines? Aurions-nous encore le courage d'affronter le souverain qui aurait refusé la création d'une infrastructure efficiente? Nous en doutons.

Le groupe libéral vous invite à refuser l'initiative et le contre-projet, afin de ne pas faire le jeu de certains groupuscules conservateurs et passésistes, plus opposés aux progrès techniques et à la mobilité de nos concitoyens qu'aux seuls transports routiers. En acceptant, nous risquerions de compromettre la nécessaire adaptation de notre réseau de transports pour le seul souci d'un perfectionnisme constitutionnel permettant, par ailleurs, tous les objectifs contenus dans cette initiative.

Frey Walter: Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung zum Thema Verkehr: In den letzten dreissig Jahren hat die Einwohnerschaft der Schweiz um etwa 40 Prozent zugenommen. Durchschnittlich nahm die Einwohnerschaft in den letzten Jahren pro Jahr um rund 0,5 Prozent zu, was eine jährliche Zuwachsrate von etwa 32 000 Menschen bedeutet. Ich glaube, dass alle hier im Saal Anwesenden mit mir einiggehen, wenn ich sage, dass wir heute, wohin wir in der Schweiz auch blicken, auf die Strasse, auf die Schiene und in die Luft, Ver-

kehrsprobleme haben. Was uns heute beschäftigt, ist die Schiene. Die Annahme, dass die Schiene unsere heutigen oder auch zukünftigen Verkehrsprobleme lösen könnte, ist irrig, ja falsch. Eine hundertprozentige Kapazitätssteigerung der Schiene würde im heutigen Zeitpunkt eine Entlastung des Strassenverkehrs von etwa 13,4 Prozent nach sich ziehen. Bei der «Bahn 2000» haben wir von einer Effizienzsteigerung von 30 Prozent beim Schienenverkehr gesprochen.

Ich spreche im Namen der geeinten SVP-Fraktion zur anstehenden Volksinitiative. Wir empfehlen Ihnen, sie aus politischen, sachlichen und formellen Gründen abzulehnen.

Zuerst einige politische Gründe. Die Initiative geht weiter als die KVP, die vom Volk am 12. Juni 1988 abgelehnt wurde. Ist es politisch weise, kaum zwei Jahre später mit einer weitergehenden Initiative wieder anzutreten? Viele der Ideen, die in der Initiative stipuliert werden – die SVP bekennt sich durchaus zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs – sind bereits verwirklicht worden oder in der Phase der Verwirklichung. Ich nenne stichwortartig: «Bahn 2000», Verkehrsverbund in Zürich, Huckepack, Halbtaxabonnement. Ganz allgemein möchte ich darauf hinweisen, dass die Grundidee dieser Initiative, nämlich die massive Förderung des öffentlichen Verkehrs, offensichtlich Realität wird. Man kann das – für den Schweizer immer überzeugend – in Franken ausdrücken: Hat der Bund den öffentlichen Verkehr 1960 noch mit 32 Millionen Schweizer Franken alimentiert, waren es 1980 1,2 Milliarden, und im Budget 1990 wird mit rund 2,2 Milliarden Franken gerechnet. Wenn das keine Steigerung ist!

Ein weiterer politischer Grund liegt bei der vorliegenden Initiative ganz sicher in der massiven Zweckentfremdung des Treibstoffzolls. Rund eine Milliarde Franken – die Kommissionspräsidentin hat es präzise gesagt – sollen auf den öffentlichen Verkehr, vor allem auf den Schienenverkehr, umgelegt werden. Ich möchte Sie fragen, ob Sie nicht das Gefühl haben, das könnte politisch sehr polarisierend wirken, es könnte eventuell das Kind mit dem Bade ausgeschüttet werden. Das heisst, dass die Automobilisten, die schliesslich den Treibstoffzoll bezahlen, einmal auf die Idee kommen könnten, wenn er zweckentfremdet werde, werde er offensichtlich auch nicht mehr gebraucht; man zahle die Steuern auch so. Wenn wir diese Einnahmen, die einen sehr substantiellen, über zehnprozentigen Anteil unserer gesamten Bundeseinnahmen ausmachen, nicht mehr haben, womit wollen Sie dann den öffentlichen Verkehr noch subventionieren? Der Polarisierungseffekt dieser Initiative darf nicht unterschätzt werden.

Nicht unterschätzen darf man auch, dass unser Bundesrat – ich betone das, ich stehe dazu: ein Bundesrat, der sich ganz besonders für den öffentlichen Verkehr einsetzt und sich im Moment als Wanderprediger für die Schiene in Europa betätigt – versucht, eine neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) zu verkaufen. Haben Sie nicht das Gefühl, dieses Riesenprojekt könnte, politisch gesehen, gefährdet werden, wenn wir mit einer solch gefährlichen Initiative, die zu einem grossen Teil offene Türen einrennt, aufwarten?

Ich muss Ihnen noch sagen, dass es der Automobilist wahrscheinlich nicht verstehen würde, wenn man eine Milliarde Franken vom Treibstoffzoll von der Strasse wegnähme und für die Schiene investierte, wenn zur gleichen Zeit die Kantone – ich betone: die Kantone – darüber klagen, dass sie für den Strassenunterhalt zuwenig Geld haben. Es wäre vernünftig und einsehbar, dass der Automobilist meint: Wenn ich schon Treibstoffzollzuschlag zahle und die Kantone zuwenig Geld für den Strassenunterhalt haben, dann soll dieses Geld zuerst einmal vom Bund an die Kantone weitergeleitet werden. Diese berühmte Kasse von zwei Milliarden Franken, die unser tüchtiger Bundesrat notabene nicht verzinst, ist entstanden, weil wir im Nationalstrassenbau nicht weitergefahren sind. So hat es jetzt einen Stau gegeben. Wenn aber die Kleeblatt-Initiative abgelehnt werden sollte, alle drei – was ich persönlich hoffe –, dann wäre dieser Finanzstau relativ rasch wieder aufgebraucht.

Sachlich: Die KVP ist auch abgelehnt worden, und damit ist die Uebergangsbestimmung dieser Initiative absolut obsolet geworden. Es ist ja keine Uebergangsbestimmung mehr, bis die KVP kommt, weil diese abgelehnt ist. Also müssten wir sagen,

es wäre eine Bestimmung für die Ewigkeit. Formell möchte ich sagen, dass die Initiative gefährlich ist in Beziehung auf die föderalistische Autonomie der Kantone, die Aufteilung zwischen Bund und Kantonen, auch auf den Bereich des Verkehrs und der Finanzen, und dass hier in dieser Initiative wiederum – wie in der KVP – die Gefahr besteht, dass die Handels- und Gewerbebefreiheit eingeschränkt wird.

Die SVP ist für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die SVP ist aber auch für die freie Wahl des Verkehrsmittels.

Nun zum Gegenvorschlag: Hier möchte ich Punkt für Punkt einige Wertungen und Bemerkungen anführen.

Unter Absatz 3 Buchstabe a wird die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur verlangt. Was machen wir denn anderes mit der «Bahn 2000» und mit der Neat? Und auf was für Probleme, meine Damen und Herren aus dem ökologischen Lager, stossen wir bei der Realisierung von «Bahn 2000», und werden wir stossen bei der Realisierung der Neat, falls sie vom Volk beschlossen werden sollte?

Bei Buchstabe b werden dichte Fahrpläne und günstige Tarife verlangt. Herr Meier als Fraktionssprecher der ökologisch profilierten Grünen Partei hat Ihnen selbst gesagt, dass der Verkehr zu billig sei. Sollen wir öffentlichen Verkehr kreieren, den niemand benutzt, einen dichten Fahrplan zwischen morgens um 3 und 5 Uhr? Wollen wir günstige Tarife schaffen, von denen niemand mehr profitieren kann, weil die Folgesteuern höher sein werden als der Effekt des Vergünstigungsangebotes im Verkehrssektor?

Bei Buchstabe c, Erschliessung der Berg- und Randgebiete und der Anschlüsse: Die Berg- und Randgebiete werden am besten auch mit dem öffentlichen Verkehr über die Strassen erschlossen. Dies ist eine eindeutige Tatsache. Wir haben 70 000 Strassenkilometer in der Schweiz, rund 5000 Schienenkilometer. Wir haben etwa 700 Bahnhöfe, aber 3000 Gemeinden. Also wenn wir etwas für unsere Berg- und Randgebiete tun wollen, dann müssen wir schauen, dass das Geld in die das Berg- und Randgebiet erschliessenden Strassen investiert wird, und dass uns nicht das passiert, was im Moment in Amerika ein Problem ist: dass das Geld für den Strassenunterhalt ausgeht.

Buchstabe d, Tarifverbund für die geeigneten Regionen: Was tun wir denn im Moment in Zürich? Wir realisieren einen Tarifverbund. Für was braucht es da eine verfassungsrechtliche Regelung?

Dann der kombinierte Verkehr Schiene und Strasse: Sie haben das lebende Beispiel des Predigers vor sich, der sich dafür einsetzt. Ich setze mich persönlich für den kombinierten Verkehr Schiene und Strasse ein. Mit der heutigen Gesetzgebung ist es absolut möglich, schon vom Treibstoffzoll her gesehen, diesen kombinierten Verkehr Schiene und Strasse zu unterstützen, in einigen Bereichen sogar zu alimentieren.

Der Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr: In der Verkehrskommission wurde letztes Jahr das Anschlussgleisegesetz verabschiedet, ich glaube einstimmig, mit einer Enthaltung. Wo es sinnvoll ist, soll sicher ein Anschlussgleise gebaut werden können. Auch hierfür brauchen Sie keine verfassungsrechtliche Regelung. Man ist im Moment daran, das gesetzlich zu regeln.

Punkt 4: «Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.» Ich bin kein Jurist, das haben Sie sicher gemerkt. Aber wie man das interpretieren soll, das weiss ich nicht. Sonst wissen Leute meines Gewerbes meistens eine Antwort, wenn man ihnen einen Satz zuwirft. Aber hier kann ich es Ihnen nicht sagen, und ich muss Ihnen gestehen: Ich glaube auch nicht, dass das die Juristen auf Bundesebene tun könnten.

Punkt 5: Der Gütertransitverkehr muss auf die Schiene verlagert werden. Das können Sie verfassungsrechtlich den Schweizern schon befehlen. Aber meinen Sie, Sie können den Franzosen, den Deutschen, den Oesterreichern und den Italienern auch befehlen, dass sie ihren Gütertransitverkehr auf die Schiene verlegen müssen? Sie können höchstens sagen: Wenn Sie durch die Schweiz fahren wollen, gibt es nur ein Angebot, und das ist die Schiene. Das ist eine Möglichkeit. Aber abgesehen davon hat diese Verfassungsbestimmung nur eine Auswirkung: dass der Schweizer Unternehmer seinen Transit auf die Schiene verlegen muss.

Der Güterfernverkehr ist auch hier, wie in der KVP schon, aufgeführt. Was heisst Güterfernverkehr? Ich wollte das auch wissen, als wir in der Verkehrskommission die Hearings hatten. Es wurde unterschieden zwischen Distanzen von 100 Kilometern und 250 Kilometern. 100 Kilometer, das würde heissen, dass Sie von Schlieren nach Bern das Gut auf die Schiene verlagern müssten. Ich kann aber durchaus den Beweis antreten, dass es ökologisch sinnvoll ist, den Transport zwischen Bern und Schlieren auf der Strasse durchzuführen.

Ich glaube, alle diese Ueberlegungen zeigen es eindeutig: Wir brauchen weder die Initiative noch den Gegenvorschlag. Die SVP-Fraktion hat Ihnen einstimmig empfohlen, die Initiative und den Gegenvorschlag zu verwerfen.

Jaeger: Zuerst erlaube ich mir auch eine Randbemerkung. Herr Frey, Sie haben jetzt Herrn Bundesrat Ogi mit viel – vielleicht auch parteipolitisch motiviertem – Lob überschüttet. Sie haben die Gelegenheit wahrgenommen, ihn einmal loben zu dürfen. Ich hoffe nur, dass Sie übermorgen, wenn es um den Energienutzungsbeschluss geht, dieses Lob noch fortführen werden. Ich bin aber nicht so sicher, ob Sie das mit der gleichen Begeisterung tun werden wie heute. Aber wie gesagt, das ist Parteipolitik. Sie haben das sicher sehr geschickt gemacht.

Ich habe von Ihnen und von verschiedenen anderen soeben verschiedene Bekenntnisse zum öffentlichen Verkehr gehört. Es ist, sicher zum Teil sachlich, vieles an der Initiative und an den Vorschlägen kritisiert worden. Es ist aber auch politisiert worden.

Herr Weber, ich glaube, Ihr Votum war reine Polemik; auch das muss man hinnehmen, das wird auch im Abstimmungskampf so sein. Sie sprechen vom Einrennen offener Türen, wie viele andere, sagen aber gleichzeitig, die Initiative gehe zu weit – ein Widerspruch.

Sie sagen, die Initiative verlange Selbstverständlichkeiten. Gleichzeitig werfen Sie ihr Utopie vor – ein zweiter Widerspruch. Sie beklagen, dass wir nicht genau zeigen, wie wir die Ziele im ersten Teil der Initiative anvisieren wollen. Gleichzeitig aber sagen Sie, alles, was in dieser Initiative stehe, könnte man geadesogut in der Verordnung regeln – ein dritter Widerspruch. Aber stellvertretend für viele haben Sie doch in Schlagworten einiges zusammengefasst, und ich möchte mich Ihren Argumenten sachlich stellen.

Ich möchte aber zuvor summarisch zusammenfassend sagen, dass ich den Eindruck habe, dass hier eine Idee, ein Konzept wieder einmal zerredet wird. Es wird zerredet, obwohl es an sich in seiner Konstruktion einfach ist, obwohl es eigentlich keinen Widerspruch darstellt zur bundesrätlichen und – würde ich sagen – auch zur parlamentarisch sanktionierten offiziellen Verkehrspolitik. Dies ganz einfach deshalb, weil man offensichtlich Angst hat, dass mit diesem Konzept einige Lücken geschlossen würden, die es eben in der Verkehrspolitik heute zu schliessen gilt.

Da möchte ich auf eine erste Lücke hinweisen: die Finanzierungsfrage. Es ist richtig, dass im ersten Teil der Initiative, der auch vom Gegenvorschlag aufgenommen wird, Grundsätze festgelegt werden, die an sich – zum Teil wenigstens, Herr Frey – realisiert werden. Aber wenn Sie sagen, in Zürich machen wir das oder auch in Basel werde etwas getan, und wenn Sie sagen, der Agglomerationsverkehr werde jetzt gefördert, so möchte ich darauf hinweisen, dass es bei diesen Politiken bis jetzt lediglich soweit ist, dass wir in einzelnen Regionen etwas tun und dass wir auf gewissen Gebieten gewisse Beschlüsse gefasst haben, aber mehr ist es noch nicht. Wir meinen, hier ist ein Dauerauftrag, eine Daueraufgabe des Bundes zu formulieren. Das haben Sie in vielen anderen Bereichen ebenfalls immer wieder vorgeschlagen und auch gleich realisiert.

Mit anderen Worten: Unsere Grundsätze rennen keine offenen Türen ein. Sie wollen – das muss ich an die Adresse der Grünen sagen – auch keinen Gigantismus. Für uns stehen nicht die Projekte, die sie kritisiert haben, im Vordergrund, sondern für uns steht die qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots im Vordergrund.

Dass man mit solchen Angebotsverbesserungen kein Ueberangebot schafft, sondern mit ihnen auch die Nachfrage nach

öffentlichem Verkehr stärken kann, haben ganz neue wissenschaftliche Untersuchungen gezeigt. Ich erinnere an eine Dissertation, erarbeitet am Institut für Verkehrsplanung in Zürich unter Professor Hidber, in welcher darauf hingewiesen und mit Fakten belegt wird, dass durch eine Verbesserung des Angebots an öffentlichem Verkehr tatsächlich auch ein Umsteigeeffekt erzielt werden kann und erzielt werden konnte. Das wird mit zahlreichen Beispielen und Zahlen belegt.

Es geht um mehr als nur um Grundsätze. Es geht darum, dass für alle Projekte, die Herr Ogi heute ins Auge fasst und mit denen er nach dem Wunsch seines Parteikollegen Walter Frey in die Verkehrsgeschichte der Schweiz eingehen möchte und vielleicht auch eingehen wird, die Finanzierung sichergestellt werden muss. Herr Ogi, Sie können noch so strahlen, diese Finanzierung steht heute jedoch noch nicht fest.

Wir möchten Ihnen mit unserer Initiative – damit komme ich zum zweiten Teil der Konstruktion – die Möglichkeit geben, die Finanzierung sicherzustellen. Das hat nichts zu tun mit einer Ablehnung des Verursacherprinzips oder mit einer Zweckentfremdung, die polarisieren möchte, Herr Walter Frey. Das ist nicht unsere Absicht, sondern wir möchten das Verursacherprinzip auf eine breitere Basis stellen. Wir möchten einen Lastenausgleich erzielen. Wir möchten nämlich die Wettbewerbsspiele einander angleichen, Herr Friderici. Uns geht es nicht darum, den Markt auszuschalten, aber wir möchten den beiden Verkehrsträgern die gleichen Wettbewerbschancen geben. Das heisst: Der Privatverkehr soll seine externen, seine sozialen, ökologischen Kosten tragen, und die Bahn (die Schiene) soll für ihre externen, sozialen Leistungen ebenfalls abgegolten werden. Das kann man am besten erreichen, indem man die Gelder, die über die Internalisierung beim Privatverkehr hereinkommen, verwendet, um das Angebot, um den Wettbewerbsspiess der öffentlichen Verkehrsträger zu stärken, ihn zu verbessern. Das ist das Grundanliegen dieser Initiative.

Das hat nichts mit Fundamentalismus zu tun. Das hat auch nichts damit zu tun, dass man in unserem Lande politische Gräben aufreissen möchte. Ich möchte immerhin daran erinnern: Walter Biel ist ja sicher nicht als Fundamentalist bekannt, er ist bei der Ausgestaltung dieser Initiative auch als Präsident der berühmten Nationalstrassen-Kommission dabei gewesen, und er ist sicher auch Zeuge dafür, dass ganz sicher nicht die Fronde der Automobilverbände mobilisiert werden soll.

Sie sagen, die Initiative stehe quer in der Landschaft. Ich sage aber: das ist ein Zerreden. Das heisst, sie steht vielleicht quer in der partei- oder in der fraktionspolitischen Landschaft in diesem Hause, aber in der Öffentlichkeit ist sie wohl eine aktuelle und eine richtige Antwort auf eine wirklich brennende Frage, Herr Weber-Schwyz. Es geht nicht um einen verunglückten Vorschlag. Diesen Vorwurf können wir gelassen entgegennehmen. Ich werde Sie aber daran erinnern, wenn Sie oder Ihre Freunde sich dann für den Kampf gegen den Treibhauseffekt einsetzen wollen. Das ist sicher nicht die Lösung dieses Problems. Aber es ist ein ganz kleiner Mosaikstein, mit dem wir beweisen können, dass wir bereit sind, konkret Lösungen anzugehen.

Ich sage nochmals: Wichtig wird die Finanzierungsfrage sein. Ich kann heute hören, was ich will. Was Herr Ogi Ihnen sagen wird, wird alles schön tönen, und wir werden Sie, Herr Bundesrat, unterstützen, da können Sie sicher sein. Aber mit der Ablehnung der Initiative werden Sie die Finanzierungsfrage nicht gelöst haben. Und Sie werden sich noch jahrelang mit der Finanzierungsfrage im Bereich des öffentlichen Verkehrs befassen müssen. Herr Walter Frey hat genickt; er ist sicher der gleichen Meinung. Ich nehme an, er nickt, weil er diese Auffassung teilt.

Noch ein letztes Problem: Wir haben von Europa gesprochen. Es ist nicht so, dass man mit unseren Vorschlägen den Güterverkehr nicht auf die Schiene bringt.

Sie haben es selber gesagt, Herr Frey: Man kann tatsächlich, wenigstens in der Schweiz, einen Umsteigeeffekt herbeiführen, und ich bin überzeugt – da deckt sich meine Auffassung mit derjenigen der Grünen –, dass wir auf die Dauer gar nicht anders mit dem Gütertransitverkehr fertig werden können, es

sei denn, wir bringen ihn auf die Schiene; denn für andere Lösungen ist unser Raum zu klein.

Ich bin überzeugt, dass Sie sich dereinst an diese Debatte erinnern werden. Ich hätte an sich gedacht, es wäre eine gute Chance gewesen, unsere Vorschläge heute aufzunehmen. Ich muss ganz offen gestehen: Der Gegenvorschlag, wie er von den Sozialdemokraten und der CVP im Ständerat vorgebracht worden ist, ist ein halber Schritt, eine Diskussionsgrundlage; aber wir müssen wissen, wie es mit der Finanzierung weitergehen soll. Hier müssten konkrete Zusagen, konkrete Aussagen gemacht werden, ansonsten natürlich nur der halbe Schritt gemacht wird.

Ich meine, für den öffentlichen Verkehr lohnt es sich heute, sich nicht nur mit Worten und Bekenntnissen, sondern auch mit ganz konkreten Massnahmen – auch auf der finanziellen Ebene – einzusetzen.

Schnider: Wohl niemand in diesem Saal ist gegen die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Gegenteil, wir unterstützen die Investitionen, welche der Bundesrat hier vorsieht, was auch dem Willen und Wunsche des Volkes entspricht.

Die zahlreichen Massnahmen, welche der Bundesrat zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwirklichen hat und auch verwirklichen wird, sollen nicht durch Fehlimpulse unseres Rates beim Volk unglaublich gemacht werden. Immerhin hat das gleiche Volk wiederholt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs deutliches Verständnis bekundet. Ich erwähne hier zum Beispiel die eidgenössische Abstimmung von 1987 zu «Bahn 2000».

Die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» verlangt eine massive Umlenkung der Treibstoffzollgelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Initiative würde somit dem Strassenbau und dessen Unterhalt rund 700 Millionen Franken entziehen. Ich erachte dies sogar als bösartigen Eingriff den Randgebieten gegenüber, welche dadurch mit schweren Folgen zu rechnen hätten. Gerade beim Strassenunterhalt, welcher laufend mehr kostet, handelt es sich um hohe Summen, die der Bund zugunsten der Kantone übernommen hat. Verschiedene Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind zurzeit in vollem Gange. Deshalb wollen wir nicht noch zusätzliche Massnahmen ergreifen, welche andere Bereiche, vor allem in Randregionen, strafen und dem Volk gegenüber Misstrauen auslösen.

Ich bitte Sie deshalb, die Initiative und den Gegenvorschlag abzulehnen und dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Giger: Wir alle stehen dem öffentlichen Verkehr sehr positiv gegenüber, obwohl die meisten von uns Automobilisten sind. Wir stehen aber auch zum öffentlichen Verkehr, das ist bereits gesagt worden, und wir sind bereit, ihn im notwendigen Rahmen zu fördern. Offenbar gehört es aber zum guten Ton, einer Initiative die richtige Hülle zu verpassen, um sie dem Parlament und der Öffentlichkeit schmackhaft zu machen.

Mit der Kurzbezeichnung «SBB-Initiative» scheint man die Abstimmungslokomotive gefunden zu haben, welche der Initiative zum Erfolg verhelfen soll. Dass der Zug für die SBB jedoch überladen und auch bereits abgefahren ist, wird sich spätestens am Abend der Abstimmung zeigen. Diese Initiative schiesst weit über das Ziel hinaus und rennt grösstenteils offene Türen ein. Sie trägt den Bestrebungen und Massnahmen, die bereits getroffen wurden, überhaupt nicht Rechnung und tut so, als wäre die koordinierte Verkehrspolitik vom Volke angenommen worden. Sie ist in diesem Sinne bereits antiquiert. Selbst die Botschaft des Bundesrates trägt Züge der Ueberalterung. Ich denke an Massnahmen, welche wir bereits beim kombinierten Verkehr eingeleitet haben, und an die beachtlichen Mittel, welche wir beim Budget 1990 für diesen Zweck freigegeben haben. Ein Beweis, dass die Botschaft überaltert ist, liegt ferner darin, dass der Grundsatz für einen Neat-Linienentscheid im Jahre 1989 gefällt werden soll – heute schreiben wir den 6. Februar 1990!

Zu den Kosten. Die Neat wird selbst ohne Anbindung der Ostschweiz immer teurer. Rechnen wir die bereits bekannten Mehrkosten der «Bahn 2000» und die Aufwendungen für

Huckepack dazu – für ein dannzumal veraltetes System – und addieren wir dazu die Investitionen am Lötschberg und an der Vereina, dann befinden wir uns finanziell bereits auf schwindelerregender Höhe.

Nicht genug damit: Jährlich geben wir für den öffentlichen Verkehr etwa 2 Milliarden Franken aus.

Hierzu müssen wir noch das SBB-Defizit rechnen, welches ins Unermessliche steigt. Mehr können wir doch einfach schlichtweg für den öffentlichen Verkehr nicht tun.

Nicht vergessen dürfen wir die Initiative «Schutz der Alpen»; Herr Ammann wies bereits darauf hin. Diese würde uns verpflichten, den gesamten Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Dies würde riesige Kapazitäten beim kombinierten Verkehr voraussetzen, mit entsprechenden Kostenfolgen, wie dies übrigens bei der vorliegenden SBB-Initiative schon der Fall ist.

Ich bin gegen eine derartige Umverteilung der Zolleinnahmen aus dem Strassenverkehr respektive von Treibstoffzollgeldern. Den Strassenbau können wir doch nicht einfach zurückbinden bzw. vernachlässigen. Es ist unsere Aufgabe, das Strassennetz fertig auszubauen. Wir können den Kantonen nicht Mittel entziehen, welche sie für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen dringend brauchen. Auf diesen Strassen verkehren auch Fahrzeuge der konzessionierten Transportunternehmen; ich denke vor allem an die abgelegenen Berggebiete, welche für öffentliche Fahrzeuge der KTU ausgebaut werden müssen.

Es gäbe noch weitere Argumente, welche gegen diese Initiative sprechen. Der Forderungskatalog der Initiative ist einfach zu gross. Vor allem spricht gegen diese Initiative, dass bereits verschiedene Massnahmen eingeleitet sind, welche dieser Initiative voll Rechnung tragen.

Aus diesen Gründen ersuche ich Sie, die Initiative abzulehnen.

Neukomm: Die vorliegende Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gibt mir Gelegenheit, im speziellen auf die wachsenden Probleme im Agglomerationsverkehr hinzuweisen und einmal mehr vehement zu fordern, dass sich der Bund gerade hier stärker als bis anhin engagiert.

Der Minderheitsantrag der vorberatenden Kommission kommt den Anliegen weitgehend entgegen, den regionalen öffentlichen Verkehr zu stärken, d. h. endlich auch den Agglomerationsverkehr von Bundesseite zu unterstützen.

Abgesehen von den Randregionen, denen auch künftig unbestrittenermassen eine Grunderschliessung zu garantieren ist, konzentrieren sich die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, die im Individualverkehr beinahe ersticken. Wenn ich an den Verkehrslärm und an den Schadstoffausstoss denke, sind die Belastungen enorm. Es ist unerlässlich, dass künftig der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen mit Treibstoffzollgeldern unterstützt wird. Die Kernstädte sind mit den abnehmenden Einwohnerzahlen finanziell weitgehend überfordert, die Lasten tragen sie heute praktisch allein. Ich habe bereits vor vier Jahren bei der Behandlung des Verfassungsartikels über die Koordinierte Verkehrspolitik darauf hingewiesen, dass sich heute der grösste Teil des Verkehrs innerhalb der Agglomerationen abspielt.

Ein wichtiges Prinzip des öffentlichen Verkehrs ist die Verketzung verschiedener Transportmittel zu einer Transportkette, z. B. Tram, Intercity, Regionalzug, Bus. Es bestehen historisch bedingt heute immer noch unterschiedliche Finanzierungsarten für die öffentliche Verkehrserschliessung, ob es sich um die SBB/PTT, die Konzessionierten Transportunternehmen oder die lokalen Transportunternehmen handelt.

Wie im Gegenentwurf mit Recht vorgesehen, muss ein wichtiges Ziel des neuen Verfassungsartikels die Realisierung der Idee sein, das Grundangebot generell durch den Bund zu übernehmen. Damit kommen wir endlich zu einer Gleichbehandlung der Gemeinden einer Region und zu einer Gleichbehandlung der Transportunternehmen, die innerhalb einer Region oft gleichartige Leistungen erbringen.

Raumplanerische Aspekte und Umweltüberlegungen, besonders die Luftreinhalte-Verordnung, zwingen zu konkreten Schritten, vor allem in den Agglomerationen:

a. Veränderung des Modal split zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

b. Verkehrsrentflechtung zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

c. Verdichtung der Fahrpläne.

d. Schaffung von Tarifverbünden zur Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit.

e. Bessere Vernetzung und Abstimmung der Angebote. Ich denke auch an Tangentiallinien und Durchmesserlinien.

f. Modernes und umweltfreundliches Rollmaterial.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch den Bund hat unabhängig vom rechtlichen Status zu erfolgen. Es wäre unbegreiflich, geradezu stossend, wenn weiterhin das wichtigste Glied in der Kette, das lokale Netz, nicht endlich angemessen vom Bund gefördert würde!

Als Direktor der Berner Stadtbetriebe kann ich aus der täglichen Erfahrung bestätigen: Die Aufgaben sind dringend und gross.

Ich bitte Sie – allein schon im Interesse der mehr als zweieinhalb Millionen Einwohner, die in den Agglomerationen der Schweiz leben –, dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Wellauer: Die Zielsetzung einer modernen und den heutigen Rahmenbedingungen gerecht werdenden Verkehrspolitik ist mit einem Satz gesagt: Ein umweltgerechtes Verkehrsangebot zu fördern, zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ein Gleichgewicht zu schaffen und den Verkehr nach dem Verursacherprinzip zu finanzieren. Sie werden mich fragen, woher ich diesen Satz habe: Aus dem Abstimmungsbüchlein über den Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine Koordinierte Verkehrspolitik, das im Juni 1988 den Grundgedanken der Koordinierten Verkehrspolitik vortestete. Der Bundesbeschluss über die KVP wurde am 12. Juni 1988 von Volk und Ständen abgelehnt. Das war vor knapp anderthalb Jahren.

Die neue Volksinitiative, über die wir heute beraten, bringt nicht grundlegend andere Zielsetzungen als die abgelehnte KVP-Vorlage. Sie geht in ihren Forderungen zum Teil noch viel weiter. Herr Kollege Frey hat bereits einige Ausführungen und Detailangaben darüber gemacht.

Bei der Volksinitiative «Förderung des öffentlichen Verkehrs» stellt sich die Frage, ob es für diese Förderung tatsächlich neue Verfassungsbestimmungen braucht. Ich verneine dies. Die Gegner der KVP-Vorlage haben dies 1988 auch verneint. Ich zitiere aus diesem Büchlein auf Seite 8: «Neue Verfassungsartikel sind überflüssig. Bereits heute kann der Bund eine sinnvolle Verkehrspolitik betreiben, und zwar ohne zusätzliche Verfassungsbestimmungen, die zu weiteren Interventionen führen.»

Rückblickend ist festzustellen, dass die Gegner der KVP-Vorlage Recht hatten. In der Zwischenzeit ist nämlich in der Verkehrspolitik ohne neue Verfassungsbestimmungen einiges erreicht worden. Ich will nur wenige Beispiele anführen.

«Bahn und Bus 2000»: Das Konzept wurde vom Volk mit über 70 Prozent deutlich angenommen. Die Zielsetzung dieses Konzepts nur stichwortartig: flächendeckend, raschere Verbindungen, bessere Anschlüsse – diese Zielsetzungen sind ja identisch mit dem Vorschlag der Initianten.

Ein zweites Beispiel: Das Konzept des Bundesrates unter dem Stichwort zukünftiger Transitverkehr. Der Bundesrat hat im Jahre 1989, also letztes Jahr, mit drei Beschlüssen Entscheide gefällt. Ein erster Beschluss: Die weitere Modernisierung der Bahnen. Ein zweiter Beschluss: über ein Konzept kombinierter Transitgüterverkehr, Schiene-Strasse durch die Alpen. Mit einer Uebergangslösung will er die bestehenden Alpentunnel als rollende Strasse mit Eckhöhen von 3,8 m am Gotthard und 4 m am Lötschberg ausbauen. Der dritte Beschluss, den er gefasst hat: eine neue Alpentransversale mit Basistunnel am Gotthard und Lötschberg.

Zu diesen Entscheiden sind keine Verfassungsbestimmungen notwendig. Zur Neat wird es eine Volksabstimmung brauchen. Das Verhältnis der Initiative zum geltenden Recht umschreibt der Bundesrat in der Botschaft auf Seite 17 und folgenden ausführlich. Ich verzichte auf Details.

Die Initiative geht in vielen Forderungen weiter als die Vorlage

über die KVP, die 1988 abgelehnt wurde. Vom Stimmbürger müsste es als Zwängerei aufgefasst werden, wenn er innerhalb von zwei Jahren zu einer inhaltlich ähnlichen Vorlage wieder an die Urne gerufen wird. Ich stelle Ihnen den Antrag, die Volksinitiative wie den Gegenvorschlag abzulehnen.

Müller-Meilen: Ich halte die Landesring-Initiative für den öffentlichen Verkehr für ein etwas merkwürdiges Gemisch von schönen Proklamationen und Sand im Getriebe einer vernünftigen, zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Sie wirkt polarisierend mit ihren unhaltbaren Vorschlägen zur Neuverteilung der Treibstoffzölle. Sie wirkt deshalb längerfristig gegen die Interessen des öffentlichen Verkehrs, dessen Ausbau wir entschieden unterstützen, der dafür aber auf die Zustimmung einer Mehrheit der Stimmberechtigten angewiesen ist. Beschlüsse müssen zudem noch realisiert werden.

Herr Ammann, dem öffentlichen Verkehr wäre vielleicht besser gedient, wenn Sie sich, statt Ratschläge an die Adresse der bürgerlichen Parteien zu richten, intensiv darum bemühen würden, dass die Ihnen teilweise nahestehenden Bremser bei der Verwirklichung der «Bahn 2000» ihren Widerstand möglichst rasch zugunsten von konstruktiven Lösungen aufgeben würden.

Ich will mich vor allem zur Frage eines Gegenvorschlags äussern. Man möchte ja die Initiative halbieren, um im Abstimmungskampf nicht gegen die schönen Proklamationen antreten zu müssen. Dieser Gegenvorschlag hat jedoch auch seine Haken und Tücken. Einmal ist er im Grossen und Ganzen selbst nach der Auffassung der Initianten eine Art Neuauflage der Verfassungsartikel über die Koordinierte Verkehrspolitik, die wir – Volk und Stände – vor etwa anderthalb Jahren abgelehnt haben. Man sollte doch die Geduld des Souveräns nicht mit solchen Zwängereien strapazieren.

Der Gegenvorschlag hat vor allem zwei gefährliche Fussangeln. Der Bund wird zur Finanzierung eines landesweiten Basisangebotes verpflichtet. Was das ist, wo was finanziert werden soll, wie gross die zusätzliche Belastung des Bundes, wo die Abgrenzung gegenüber den SBB und den Konzessionierten Transportunternehmungen sein soll, ist völlig offen. Die Formulierung der Initiative schliesst nämlich auch die lokalen Tram- und Busbetriebe ein.

Das könnte für den Bund ein Fass ohne Boden werden. Vor allem aus diesen Gründen hat man das Basisangebot des Bundes bei der KVP schon in einem Vorstadium fallengelassen. Nachdem die KVP abgelehnt wurde, will man nun eine Vorlage präsentieren, die über die KVP hinausgeht. Das widerspricht doch jeder politischen Vernunft!

Ein zweiter Punkt ist die Verpflichtung der Kantone zu «weitergehenden Leistungen» in allen vom Bund geförderten Bereichen. Was da auf die Kantone zukommt, ist ebenfalls völlig unklar und offen. Unsicherheit herrscht im weiteren selbst bei den Initianten darüber, was unter «innerschweizerischem Güterfernverkehr» verstanden werden soll, der auf die Schiene zu verlagern ist. Dies ist sicher ein positives Ziel. Sind das aber Transporte über 50, 100 oder 300 km? Eine offene Frage mehr. Eine schlechte Initiative sollte nicht mit einem «halbbatzigen» – um es offen zu sagen, mit einem untauglichen – Gegenvorschlag angeblich «gerettet» werden. Haben wir den Mut, zu einer unüberlegten, polarisierenden Initiative ohne Gegenvorschlag schlicht und einfach nein zu sagen! Wir stimmen damit übrigens auch dem Ständerat zu, der mit 23 zu 13 Stimmen den Gegenvorschlag klar verworfen hat. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es im Ständerat so viele Wendehälse gibt, dass dieses Mehr je umgekehrt werden kann.

Günter: Es war ja zu erwarten, dass die Uebergangslösung wahrscheinlich am meisten zu reden geben würde. Es ist bis jetzt auch nicht bestritten worden, dass man nicht so genau weiss, wie man «Bahn 2000», Neat und andere Projekte dann wirklich finanzieren will, wenn sie zur Finanzierung anstehen. Zwar ist eine Wunschliste deponiert, und da finden wir uns Politiker noch bald einmal. Wenn wir die Wünsche ans Christkind aufschreiben dürfen, ist der Weg frei. Aber das nützt alles nicht

viel, wenn kein Geld mehr da ist, um diese Wünsche auch wirklich zu erfüllen.

Wir sind allerdings schon etwas weiter als bei der Wunschliste ans Christkind. Wir haben ja schon Beschlüsse gefasst, und andere werden wir – zum Beispiel zur Neat – unter dem Druck der Umstände noch fassen müssen.

Wir sind etwa in der Situation des Konsumenten, der mit dem vollen Wägelchen im Selbstbedienungsladen an der Kasse steht. Ich würde vorschlagen, dass wir langsam einmal ins Portemonnaie schauen, ob wir das alles auch bezahlen können: alle diese Bahnen, Verkehrswege und öffentlichen Verkehrsmittel, die wir aufgeladen haben. Sonst kommen wir nämlich in die peinliche Lage, dass wir an der Kasse entweder einen Schultscheit hinterlegen oder die Dame dort überreden müssen, uns Kredit zu geben, was nicht ganz einfach ist. Oder wir müssen etwas ins Gestell zurücklegen, und das ist noch viel peinlicher!

Herr Frey, die Neat wird nicht durch unseren Vorschlag gefährdet. Sie wird gefährdet, wenn man nicht weiss, wie man sie bezahlen soll. Das ist nämlich die grösste Gefahr bei allen Projekten in der Politik. Projekte und Beschlüsse scheitern meist daran, dass man keine saubere Finanzierung hat. Sie wissen das ganz genau. Es ist darum auch typisch, dass diejenigen, die aus Eigeninteressen die Förderung des öffentlichen Verkehrs bremsen und blockieren wollen, uns jetzt daran hindern wollen, die Finanzierung zu sichern.

Die Bevölkerung besteht aus Bahnfahrern, Fussgängern, Velofahrern, Autofahrern, allen möglichen, wenn man hier zuhört. Aber wir wissen doch im Grunde genommen: Die meisten von uns sind alles miteinander, mit etwas quantitativen Unterschieden. Wir sind alle aber auch noch Steuerzahler. Und wir sind daran interessiert, dass der Franken, der beim Bund ausgegeben wird, überall etwa gleich viele Male umgedreht wird, bevor er ausgegeben wird.

Bei den Strassen haben wir die typische Situation einer Zweckbindung. Zweckgebundene Gelder sind zehn, vielleicht fünfzehn Jahre eine hervorragende Einrichtung. Dann zehn, vielleicht fünfzehn Jahre noch eine gute Einrichtung, und dann wird es problematisch, weil das Geld zweckgebunden in eine Kasse fliesst. Dann wird der Franken nicht mehr so oft umgedreht, bevor er ausgegeben wird. Wir sehen das im Nationalstrassenbau im Vergleich mit anderen Bereichen der Bundesverwaltung. Das ist vielleicht schön für jene, die Strassen bauen wollen. Aber es ist nicht schön für den Steuerzahler, aus dessen Sack die direkten und die indirekten Steuern kommen, und wir alle sind diese Steuerzahler.

Was passiert, wenn wir heute keine Uebergangsbestimmung beschliessen? Sie wissen, wir brauchen den öffentlichen Verkehr dennoch. Dann müssen wir ihn irgendwie bezahlen. Da gibt es nur zwei Möglichkeiten: entweder gehen wir im Endeffekt direkt oder indirekt mit den Steuern höher hinauf, oder wir lagern im Budget um, zum Beispiel vom Militär in den öffentlichen Verkehr – ich weiss nicht, wie Ihnen das gefallen wird – oder von der sozialen Sicherheit in den öffentlichen Verkehr. Verteilungskämpfe sind vorprogrammiert. Aber mehr Geld machen können wir nicht. Entweder zahlen wir die Kosten des öffentlichen Verkehrs mit den Steuern, oder wir nehmen Geld irgendwo weg, wo es jetzt ausgegeben wird. Jedenfalls müssen wir am Schluss dann irgendwie das Ganze finanzieren.

Was wir Ihnen hier in der SBB-Initiative mit der Uebergangsbestimmung vorschlagen, ist eine Uebergangslösung. Es ist nicht so, dass auf alle Ewigkeit keine koordinierte Verkehrspolitik mehr möglich ist. Herr Frey, Sie haben gesagt, das Schweizervolk habe die – ich betone: die – koordinierte Verkehrspolitik abgelehnt. Das ist nicht wahr! Es hat eine komplizierte Vorlage abgelehnt, bei der niemand recht wusste, was sie wollte, und zuletzt konnten auch wir vom Landesring kaum dazu stehen. Aber dass eine Verkehrskoordination erfolgen soll, ist weitherum unbestritten.

Ich würde meinen, wir sollten es in zehn, fünfzehn Jahren schon zustande bringen, hier noch einen Anlauf für eine Koordination zu nehmen. Wir werden dann auch wissen, wo es mit Europa hingehet. Und für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre ist es genau das Richtige, eine Uebergangsbestimmung zu beschliessen, die in diesem Zeitraum wirkt.

Es wird eines der stärksten Argumente für diese Initiative sein, in einem kritischen Moment eine Finanzierungslücke auf sinnvolle Art und Weise zu schliessen.

Wiederkehr: Herr Bundesrat Ogi, Sie sind nicht zu beneiden um die Widersprüche, mit denen Sie leben müssen. Einerseits setzen Sie sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein, andererseits auch intensiv für die Öffnung der Schleusen für den privaten Verkehr.

Ein Beispiel, stellvertretend für alle anderen Strassenbauten: Wenn die N 4 zwischen der Nord- und der Südgrenze der Schweiz gebaut sein wird, Herr Bundesrat, dann werden nicht nur die Schaffhauser und Thurgauer auf dem schnellsten Weg nach Italien an die Sonne reisen, sondern Heerscharen von Teutonen – weit grössere als heute – werden in ihren kleinen und grossen Blechrüstungen über den Gotthard gen Süden und nachher wieder zurück ziehen. Es ist ganz klar, dass daraus den Alpenbewohnern, vor allem im Kanton Uri, grosser Schaden entsteht.

Lieber Kollege Walter Frey, ich kann nicht verstehen, wie Sie da sagen können, es sei Zweckentfremdung der Treibstoffgelder, wenn man versucht, diese Unbill zu lindern, indem man aus den Treibstoffzöllen Geld nimmt, um zum Beispiel die Neat ebenso attraktiv zu machen, wie es dann die durchgehende N 4 sein wird. Das ist nichts anderes als die Anwendung des Verursacherprinzips. Da wäre es wunderschön, wenn den Worten, die die Bürgerlichen auch immer auf der Zunge haben, endlich einmal konsequent Taten folgen könnten.

Wie gesagt, dies war ein stellvertretendes Wort zu allen noch geplanten Schleusenöffnungen für den privaten Verkehr, zu den Zukunftsaussichten, die wir in unserem Land mit den 2,4 Milliarden Franken jährlich für den Strassenbau noch vor uns haben.

Ich komme zum Schluss. Fast alle Redner hier haben ihr «Stehen zum öffentlichen Verkehr» betont. Dafür danke ich ihnen. Ich gehe einen Schritt weiter: Ich möchte einen öffentlichen Verkehr zum Sitzen! Darum bin ich für die Initiative.

Frau Diener, Berichterstatterin: Wenn man da vorne sitzt, dann hat man die Gelegenheit, die Gesichter zu studieren. Ich muss sagen, es herrscht sehr viel Müdigkeit in Ihren Gesichtern, und ich denke, Sie sind alle froh, wenn wir bald am Ende dieser Debatte sind. Ich werde mich kurz fassen.

Praktisch alle Voten brachten ein Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr. Ich glaube, da ist Bundesrat Ogi sicher sehr froh.

Ich komme nicht mehr zurück auf die einzelnen Details, weil praktisch keine neuen Argumente mehr geliefert wurden. Aber ich möchte Ihnen zum Schluss zwei Fragen mitgeben, die in der Kommission aufgetaucht sind. Eine Frage der Minderheit und eine Frage der Mehrheit.

Die erste Frage lautete: Wie wollen wir in einem Abstimmungskampf der Bevölkerung die Ablehnung eines Gegenvorschlags erklären, der praktisch das beinhaltet, was die bundesrätliche Verkehrspolitik heute ausmacht? Das ist die eine Frage.

Die zweite Frage war: Was passiert, wenn ein allfälliger Gegenvorschlag abgelehnt wird? Dann stehen wir vor einem Scherbenhaufen, der wohl politisch ausgenutzt werden kann, und zwar gegen die jetzige Verkehrspolitik.

Sie haben jetzt vielleicht noch knapp 20 Minuten Zeit, sich mit diesen beiden Fragen auseinanderzusetzen.

M. Theubet, rapporteur: Tout comme notre présidente, je serai bref, je n'ai qu'une simple déclaration à faire. J'ai pris acte de la remarque de M. Friderici qui vient de nous rappeler que l'article 20, alinéa 5 du règlement du Conseil national, selon lequel les rapporteurs doivent régulièrement appartenir à la majorité de la commission, n'a pas été respecté. A ce propos, je vous dirai que j'ai été désigné rapporteur de langue française de la commission avant que la discussion et les votes n'interviennent et que, à ce moment-là, j'hésitais encore quant à ma décision sur le contre-projet. C'était peut-être aussi le cas pour vous avant le présent débat. Quoiqu'il en soit, j'ose croire que mon rapport était suffisamment objectif pour ne pas vous avoir influencé dans votre détermination. Je pense également

que les interventions que vous venez d'entendre n'ont pas apporté d'éléments nouveaux importants susceptibles de faire basculer la majorité qui était ressortie de la commission, laquelle propose de rejeter et l'initiative et le contre-projet.

Bundesrat Ogi: Ich kann mich nicht kurz fassen und bitte dafür um Verständnis. Es ist notwendig, einiges zum Gesagten auszuführen und einiges zu korrigieren und ins richtige Licht zu rücken.

Die Initiative des Landesrings der Unabhängigen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs enthält – das muss zugegeben werden – einige vernünftige Dinge. Sie schießt aber bei detaillierter Betrachtung über das Ziel hinaus. Damit gefährdet sie die beharrlich verfolgte Verkehrspolitik des Bundesrates und der eidgenössischen Räte. Sie will die Treibstoffzollgelder massiv umlenken. Das ist eine Möglichkeit. Diese Möglichkeit wird jedoch Auswirkungen haben. Eine davon wird sein, dass dem Unterhalt und dem Bau der Strassen dadurch 700 Millionen Franken entzogen werden. Das würde den Bund und die Kantone etwas kosten und vor allem die Kantone sehr hart treffen. Der Aufschrei der Kantone wäre uns nicht zuletzt aufgrund der vorgenommenen Kürzungen im Budget 1990 gewiss. Dieser Aufschrei der Kantone dürfte sehr laut und sehr stark ausfallen. Dazu kommt, dass sich der Stimmbürger zu Recht verschaukelt vorkommen könnte. 1983 haben die Stimmbürger einer Neuordnung der Verteilung der Treibstoffzollgelder zugestimmt. Eine Umlagerung widerspräche dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit.

Die Initiative geht in vielen Forderungen viel weiter als die Koordinierte Verkehrspolitik. Die KVP wurde im Juni 1988 von Volk und Ständen abgelehnt. Wir sind doch keine schlechten Verlierer – wir alle haben verloren, ich habe verloren –: Nehmen wir das etwas sportlich, akzeptieren wir das Verdikt vom Juni 1988! Das Volk wollte die KVP nicht, und wir sollten nicht eineinhalb Jahre nach der Ablehnung bereits eine Neuaufgabe bringen – eine Neuaufgabe, die sogar weitergeht als die vom Volk 1988 abgelehnte Koordinierte Verkehrspolitik.

Die Initiative des Landesrings würde uns namentlich für den Gütertransitverkehr enge Fesseln anlegen. Auch wir wollen möglichst viel Verkehr auf die Schiene verlegen. Mit dem Massnahmenpaket, das der Bundesrat im Oktober 1989 beschlossen hat, soll es gelingen, bereits im Jahre 1994 477 000 Sendungen (sprich Lastwagen) von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Das ist eine gewaltige Leistung, und es ist eine gewaltige Herausforderung für die Bahnen. Wir wollen auch die 28-Tonnen-Limite halten. Wir wollen das Sonntags- und das Nachtfahrverbot halten. Wir kämpfen dafür, und wir haben das am letzten Donnerstag in Brüssel bei der Euromodal-Veranstaltung einmal mehr klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht. Wir spüren und wissen, dass das Stimmvolk uns in diesen Bestrebungen unterstützt. Vier von fünf Schweizern teilen unsere Meinung.

Wir können dieses Rennen aber nicht gegen Europa bestehen und gewinnen. Wir müssen aufpassen, dass wir nicht unseren Nachbarn davonlaufen und ihnen immer wieder die kalte Schulter zeigen. Wir haben bereits genügend Hindernisse aufgebaut. Den EG-Staaten scheinen zwar die Ideen des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse langsam zu dämmern. Trotzdem sollten wir den Karren jetzt nicht überladen.

Zur Vermeidung eines Verkehrsinfarktes muss die moderne, neue Verkehrsphilosophie «Kombinierter Verkehr Schiene/Strasse» heissen. Wir müssen das jedoch in Koordination und in Absprache mit den europäischen Ländern im Rahmen der «Conférence Européenne des Ministres des Transports» und mit der EG lösen. Dabei müssen wir auch – das wurde in dieser Diskussion etwas vergessen – die Entwicklung in Osteuropa miterücksichtigen. Wir dürfen jetzt nicht mit sogenannten Trotzreaktionen die EG vor den Kopf stossen, indem wir einfach rabiat ihren Verkehr verbieten und das vollziehen, was die Initiative von uns verlangt. Wir leben eben in diesem Europa und nicht anderswo, und wir sind auch im Verkehr keine Insel. Wir haben mit diesen Gegebenheiten zu leben.

Die Initiative enthält zudem viele Details, die einfach nicht in die Verfassung gehören. Die Verfassung ist keine Wandzeitung, wo man einfach alles hineinschreiben soll. Die Unter-

scheidung, was in die Verfassung gehört und was eben nicht, kann das Volk – so die Abstimmung über die Tempolimits – ganz klar machen. Das Volk hat das bei dieser Abstimmung auch klar zum Ausdruck gebracht.

Die Initiative des Landesrings hat aber noch weitere formale Mängel. Es ist heute schlicht sinnlos, wenn im zweiten Teil der Initiative auf die KVP, die ja nicht mehr existiert, Bezug genommen wird und in einer Uebergangsbestimmung dann noch die Finanzierung angesprochen wird. Ich komme auf diese Finanzierung selbstverständlich noch zurück, weil Herr Jaeger sie in den Vordergrund gerückt hat.

Der Bundesrat muss Ihnen die Ablehnung der Initiative aus verschiedensten Gründen empfehlen.

Dank Ihrer Unterstützung kann der Bundesrat heute eine fortschrittliche Verkehrspolitik verwirklichen, und das ohne Verfassungsänderung. Letztes Jahr machte der Bundesrat eine verkehrspolitische Standortbestimmung. Er legte vier Grundsätze und vier Schwerpunkte für unsere zukünftige Verkehrspolitik fest. Das bundesrätliche Kleeblatt von Grundsätzen sieht wie folgt aus:

1. Wir wollen weiterhin die freie Wahl der Verkehrsmittel ermöglichen. Zwang entspricht nicht unserer Gewohnheit. Denken Sie an die Rand- und Berggebiete. Die Bewohner sind dort schlicht und einfach auf die Strasse und damit auch auf das Auto angewiesen.

2. Wir wollen den Mehrverkehr über die Alpen bewältigen, aber wir wollen sagen, wie wir das tun wollen. Wir wollen ihn à notre façon bewältigen. Wir haben hier Ideen entwickelt, und wir sind froh, dass diese Ideen, diese Botschaft langsam, aber sicher auch in Europa verstanden werden.

3. Wir geben dem öffentlichen Verkehr Priorität. Sie wissen, wir investieren hier für die Zukunft Milliardenbeträge. Wir «coachen» die SBB im Spagat zwischen Investieren und Sparen – kein leichtes Unterfangen!

4. Herr Neukomm hat darauf hingewiesen: Wir wollen das Testland für den kombinierten Verkehr sein. Ich komme darauf zurück.

Wir wollen Europa zeigen, dass unsere Idee, unsere Philosophie des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse funktioniert. Europa nimmt Gott sei Dank diese Idee langsam, aber sicher auf. Das hat sich letzte Woche bei der Verkehrsausstellung Euromodal 90 in Brüssel gezeigt. In vielen Referaten und in vielen Podiumsgesprächen wurde das Hohelied des kombinierten Verkehrs enfin gesungen. Sogar Herr van Miert, der EG-Kommissar, hat zum Ausdruck gebracht – das wurde bereits einmal gesagt –: La priorité des priorités gehört dem kombinierten Verkehr. Hier ist eine Wandlung erfolgt. Vor ein bis zwei Jahren hätte man das nie voraussagen können. Aber man sieht es ein, und auch die EG und die EG-Verkehrsminister, die hier ja die Entscheidungen zu treffen haben und das Verständnis zeigen müssen, sehen das ein. Es tagt langsam.

An vielen Ständen wurde auch in Brüssel immer wieder die Zusammenarbeit der Bahnen und der Transporteure – die nach Herr Friderici noch nicht so klappen soll – in den Vordergrund gerückt. Ich bin einverstanden, hier braucht es noch einige Gespräche. Aber ich glaube, dass wir auch hier diese Koordination und diese verbesserte Zusammenarbeit erreichen werden.

Wo ein Wille ist, Herr Friderici, ist auch ein Weg zur Lösung. Wir müssen den Transitverkehr auf diese Art lösen, sonst brauchen wir bald einmal einen Arzt, sonst haben wir bald einmal den Verkehrsfarkt.

Mit diesem «Kleeblatt» von vier Grundsätzen hat der Bundesrat – so sind wir überzeugt – gute Karten in der Hand. Wie wollen die Probleme, die uns erwarten, auch in vier Schwerpunkten lösen. Der erste Schwerpunkt ist das Konzept «Bahn und Bus 2000»: Vom Bundesrat vorgeschlagen, von Ihnen, von den eidgenössischen Räten, überzeugend genehmigt und vom Volk trotz Sankt-Florians-Politik deutlich angenommen. Das Volk hat das angenommen, und wir sind an der Arbeit. Ich bitte Sie: Begleiten Sie uns tatkräftig und helfen Sie mit, das Vorhaben auch zeitgerecht zu realisieren.

Den zweiten Schwerpunkt bilden Neat und Transitzkorridor. Wir haben mit der Neat-Botschaft etwas Verspätung. Aber Sorgfalt ist uns wichtiger als übertriebene Eile, und die Ostschweiz und

die Entwicklung und Ereignisse im Osten von Europa zwingen uns zu einigen weiteren Überlegungen, die wir auch im Rahmen der Botschaft verarbeiten wollen.

Das Bundesratskonzept der Neat kommt auch den Regionen zugute, und es bewahrt unser Land vor der ausländischen Lastwagenlawine, die, wenn wir nicht rechtzeitig schalten und die nötigen Massnahmen ergreifen, uns noch Überraschungen bringen könnte. Zusätzlich sind auch kurzfristige Massnahmen nötig. Es sind die Massnahmen, die der Bundesrat im Oktober 1989 beschlossen hat: das Ihnen bekannte 1,4-Milliarden-Paket, das sofortige Anstrengungen für den Gotthard vorsieht und das, sofern die EG den 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse nun fallen lässt, auch Anpassungen am Lötschberg ermöglichen würde.

Der dritte Schwerpunkt – er gehört auch in die Verkehrspolitik und darf nicht vergessen werden – ist das Nationalstrassennetz. Dieses Nationalstrassennetz wollen wir fertig erstellen. Wir wollen im Puzzle der fehlenden Stücke nichts offenlassen. Wir wollen die restlichen Teile noch einfügen. Wir dürfen den Verkehr nicht mit den bekannten Lücken im Netz in die Dörfer zwingen, sonst müssen wir so oder so Girlanden um die Dörfer herum bauen, die dann auch sehr viel Geld kosten werden.

Fragen Sie einmal die Leute, die im Broyetal leben, was sie von diesem Verkehr in diesen Dörfern halten! Die Leute können praktisch nicht mehr warten, bis diese Dörfer umfahren werden. Aber wir wollen nicht mehr Beton mischen als nötig. Wenn unser Nationalstrassennetz fertig erstellt sein wird, sollte es diesen Bedürfnissen gut dienen können. Wir wollen solange als möglich mit der heutigen Kapazität, verstanden als Kapazität mit den vorgesehenen Ausbauten, auskommen. Dies wird mit der Kleeblatt-Initiative bestritten, die Sie kennen und über die wir am 1. April 1990 abstimmen werden.

Das Problem des Agglomerationsverkehrs hat Herr Neukomm angesprochen. Hier müssen wir helfen. Ich weiss, in unseren Städten konzentriert sich der Verkehr. Hier treten auch die grössten Lärmprobleme auf, und hier ist die Luft am schlechtesten. Wir wollen zusammen mit den Kantonen den öffentlichen Verkehr in den Regionen und in den Agglomerationen fördern. Dort beginnt jeder Verkehr, und dort endet er bekanntlich auch. Aber die Vernehmlassung über die Aenderung des Treibstoffzollgesetzes hat natürlich viele interessante Anregungen gebracht. Wir wollen den Verkehr in den Städten und Agglomerationen in die Unterstützung des Bundes einbeziehen, aber wir dürfen das nicht auf dem Buckel der Rand- und Berggebiete tun. Wir müssen also auch hier in einem Balanceakt die Lösung angehen. Der Bund hat schon immer den benachteiligten Gebieten geholfen, vor allem den Berg- und Randgebieten. Wir werden das auch in Zukunft tun, vor allem mit dem Konzept «Bahn und Bus 2000». Wir dürfen dabei aber auch nicht die Städte vergessen. Hier sind Massnahmen sicher notwendig.

Mit diesen vier Grundsätzen und mit diesen vier Schwerpunkten kommen wir weiter. Mit diesen vier Grundsätzen und diesen vier Schwerpunkten können wir die Herausforderung, die auf uns zukommt, angehen. Wir realisieren diese Herausforderung ohne Verfassungsänderung und ohne dass diese Verfassungsinitiative angenommen werden muss.

In einem ausgewogenen Paket fördern wir so den öffentlichen Verkehr. Ich darf doch sagen, dass der Bundesrat in letzter Zeit den Beweis, dass er hier aktiv ist und aktiv nach Lösungen sucht, nicht schuldig geblieben ist. Mit dem Programm des Bundesrates können wir die Zukunft bewältigen, ohne dass wir überwältigt werden und ohne dass jemand zu vergewaltigen ist. Dies würde sogar – so meine ich – den Rückzug der Initiative des Landesrings rechtfertigen.

Nun hat es Herr Jaeger zu Recht angesprochen: Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kostet viel – wir wissen das –, und die verfügbaren Mittel werden immer knapp sein. Sie waren immer knapp, und sie werden immer knapp sein. Aber hilft die Initiative – das frage ich Sie – wirklich, das Finanzierungsproblem zu lösen, Herr Jaeger? Ich glaube nein. Denn ein Loch würde gestopft, indem einfach neue Löcher aufgerissen würden. Da sind einmal diese 200 Millionen Franken, die dann fehlten in der Bundeskasse, und da sind die 700 Millionen Franken für den Strassenbau und für Unterhaltsarbeiten – die

nicht Luxus, sondern notwendig und verkehrspolitisch sinnvoll sind –, die nicht zur Verfügung stehen würden. Denken Sie auch hier immer wieder an die Rand- und Berggebiete und nicht nur an das goldene Dreieck!

Für die Finanzierung müssen wir uns – ohne hier abschliessend eine Aussage machen zu wollen – an die klassischen finanzpolitischen Instrumentarien halten. Wir werden dem Parlament Kredite beantragen. Wir müssen Investitionskredite, Darlehen einsetzen, für welche der Bund die Zinskosten zu übernehmen hätte. Diese werden – wie andere Kreditbegehren auch – zu Diskussionen Anlass geben. Das wissen wir. Wir scheuen aber diese Diskussionen nicht, weil wir von der Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs überzeugt sind und sicher auch hier Ihre Unterstützung finden werden.

Das Finanzierungsmodell der Initiative kommt in seiner Wirkung einem Fonds gleich. Wir kennen die Vorbehalte der Finanzwissenschaft gegen Fondslösungen, und ich muss sagen: damit gegen mein direktes Interesse. Denn für den Verkehrsminister wäre die Fondslösung wohl der bequemste, sachlich aber der falsche Weg.

Zum Gegenvorschlag: Der Bundesrat verzichtet bewusst auf einen Gegenvorschlag und möchte Sie auch bitten, diesen Gegenvorschlag abzulehnen. Er umfasst einfach den ersten Teil der Initiative und lässt den zweiten Teil über die Finanzierung fallen.

Auf diese Weise kann man es auch nicht machen. In diesem verkürzten Vorschlag stecken einfach zu viele Fussangeln. So wird etwa in Absatz 2 eine Basiserschliessung gefordert. Dieser Vorschlag wurde schon im Vorfeld der KVP 1988 fallengelassen, und zwar, weil dieser Vorschlag unserem Föderalismus widerspricht. Niemand kann heute genau beziffern, was dieser Gegenvorschlag für finanzielle Auswirkungen mit sich bringen würde. Wir dürfen das Fuder nicht überladen. Die Basiserschliessung kann sehr weit gehen. Wir müssen bei diesem Programm, bei diesen vier Schwerpunkten, nur die notwendigen Akzente setzen.

In Absatz 3 stehen einige Lippenbekenntnisse; namentlich werden dichtere Fahrpläne und günstigere Tarife verlangt. Ich muss Sie fragen: Was bedeutet das? Bedeutet das, dass wir über den Leistungsauftrag mit der Abgeltung usw. hinausgehen müssen, also dass man diese bisher festgehaltenen Leistungen noch erweitern will? Heute – das wurde mehrmals gesagt – ist die Belastung des öffentlichen Verkehrs schon sehr hoch, und das zwingt uns zu einer Konzentration auf das Wesentliche. So schwer das ist und so hart das tönt: Auf das Wünschbare muss verzichtet werden.

Der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse ist zu fördern. Dies entspricht dem Transitzkonzept des Bundesrates. Das tun wir bereits konkret, und ich glaube, der Leistungsausweis ist da. Ich wurde als Pfarrer bezeichnet, der zu überzeugen, aber auch zu bekehren versucht. Wir sind noch nicht am Ende, aber ich hoffe, es werde uns noch gelingen. Aber um diese Arbeit zu Ende zu führen, brauchen wir keinen Verfassungsauftrag.

Dann wird der Bau der Anschlussgeleise gefordert. Auch dies fördern wir mit Millionenbeträgen. Wir haben ja bald auch ein Gesetz. Es wurde im Ständerat bereits verabschiedet. Auch Ihre Kommission hat es behandelt. Es steht vor dem Rat, steckt aber im Stau Ihrer Arbeiten.

In Absatz 4 werden die Kantone erwähnt, von denen man weitergehende Leistungen erwartet. Wir dürfen doch die Kantone nicht per Verfassungsdekret zu unabsehbaren Finanzabenteuern verurteilen.

Der Güterfernverkehr soll auf die Schiene verlagert werden. Auch hier sind wir im Grundsatz einig, aber der Verkehr zwischen Zürich und Bern – Herr Frey hat es erwähnt – kann einfach nicht auf die Schiene gezwungen werden. Was ist unter Güterfernverkehr zu verstehen? Auch hier hatten die Initianten etwas Mühe mit einer klaren Definition.

Schliesslich noch eine politische Ueberlegung. Nehmen Sie an, wir würden dem Stimmbürger diesen Gegenvorschlag unterbreiten. Er würde mit Sicherheit auf Opposition stossen. Die Folge der Ablehnung des Gegenvorschlags wäre aber verheerend, denn was dürften wir dann eigentlich noch tun? Alles, was wir jetzt eingeleitet haben, wäre sozusagen mit der Ablehnung des Gegenvorschlags in Frage gestellt. Das wäre ein

echtes Eigengoal, das der Bundesrat und wir alle schiessen würden. Der Bundesrat und die eidgenössischen Räte wären desavouiert.

Ich habe Ihnen die vier Grundsätze und die vier Schwerpunkte der bundesrätlichen Verkehrspolitik geschildert. Der Bundesrat hat bereits vieles in die Wege geleitet. Nationalrat und Ständerat haben uns unterstützt, auch das Volk. Der Bundesrat ist froh darüber, in diesen Bereichen Ihre Unterstützung zu spüren.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen und die Initiative abzulehnen. Ich bitte Sie auch, den Gegenvorschlag abzulehnen, und zwar aus drei Ueberlegungen: Die Grundsätze und Schwerpunkte des Bundesrates für den Verkehr erfüllen erstens die Absichten der Initianten. Sie sind zweitens ohne Verfassungsänderung durchführbar. Drittens kann mit dem Einbezug der Städte in die Förderung des öffentlichen Verkehrs, ohne die Berg- und Randgebiete zu vernachlässigen, das Massnahmenpaket abgerundet und auch ohne Verfassungsgrundlage realisiert werden.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Béguelin, Ammann, Eggenberg-Thun, Meizoz, Ruckstuhl, Stappung, Theubet, Zwygart)

Abs. 1

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Der Gegenentwurf lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 26 Abs. 2 – 5 (neu)

2. Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er stellt die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Finanzierung eines Basisangebots an Fahrmöglichkeiten sicher.

3. Um Leistungsfähigkeit und Leistungsangebot im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und auszubauen, fördert der Bund insbesondere:

- a. die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
 - b. dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
 - c. die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
 - d. den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
 - e. den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
 - f. den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.
4. Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.
5. Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Art. 1bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Béguelin, Ammann, Eggenberg-Thoune, Meizoz, Ruckstuhl, Stappung, Theubet, Zwygart)

Al. 1

Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

Le contre-projet a la teneur suivante:

La Constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 26 al. 2 – 5 (nouveaux)

2. La Confédération encourage les transports publics, notamment par le rail. Elle assure une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transport public appropriés en finançant un éventail de services de base.

3. Afin de maintenir et de développer l'efficacité et l'éventail des services dans les secteurs voyageurs et marchandises, la Confédération encourage en particulier:

- la création d'une infrastructure efficace;
- l'établissement d'horaires bien étoffés et de tarifs avantageux;
- la desserte de régions montagneuses ou écartées y compris les raccordements et les correspondances nécessaires;
- l'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent;
- les transports combinés rail-route;
- la construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic des marchandises.

4. Les cantons assurent la réalisation de services plus poussés.

5. La Confédération prend des mesures visant à ce que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail et appuie les efforts visant à accroître la part du chemin de fer dans le transport des marchandises à grande distance.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Aregger, Auer, Baggi, Basler, Berger, Blatter, Bonny, Bremi, Bühler, Burckhardt, Bürgi, Cevey, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daepp, Darbellay, Déglise, Dreher, Dubois, Ducret, Eggly, Engler, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Gysin, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Iten, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Loeb, Loretan, Luder, Maître, Mauch Rolf, Mühlemann, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Neuschwander, Nussbaumer, Oehler, Pini, Portmann, Reich, Reichling, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Savary-Vaud, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spoerry, Steinegger, Tschuppert, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Widrig, Wyss Paul, Zölch, Zwingli (92)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aguet, Ammann, Bär, Bäumlín, Béguelin, Biel, Bircher, Bodenmann, Borel, Braunschweig, Brügger, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Euler, Fankhauser, Fehr, Fierz, Gardiol, Grendelmeier, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Matthey, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Müller-Aargau, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Schmid, Seiler Rolf, Stamm, Stappung, Theubet, Thür, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (59)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Martin, Nabholz, Petitpierre, Salvioni, Scheidegger (5)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Antille, Aubry, Baerlocher, Blocher, Büttiker, Caccia, Cavadini,

David, Dietrich, Eggenberg-Thun, Eisenring, Eppenberger Susi, Etique, Herczog, Humbel, Ledergerber, Longet, Maeder, Massy, Meier Fritz, Meizoz, Nebiker, Oester, Paccolat, Perey, Philipona, Pidoux, Pitteloud, Rebeaud, Rohrbasser, Sager, Savary-Fribourg, Schwab, Segond, Spälti, Spielmann, Steffen, Stocker, Stucky, Uchtenhagen, Wyss William, Zbinden Paul, Ziegler (43)

Präsident Ruffy stimmt nicht

M. Ruffy, président, ne vote pas

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I (fällt dahin)

(Béguelin, Ammann, Eggenberg-Thun, Meizoz, Ruckstuhl, Stappung, Theubet, Zwygart)

...., die Initiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Minderheit II

(Zwygart)

...., die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I (est caduque)

(Béguelin, Ammann, Eggenberg-Thoune, Meizoz, Ruckstuhl, Stappung, Theubet, Zwygart)

.... de rejeter l'initiative et d'approuver le contre-projet.

Minorité II

(Zwygart)

.... d'approuver l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

100 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II

42 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

94 Stimmen

Dagegen

45 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 22.15 Uhr

La séance est levée à 22 h 15

Förderung des öffentlichen Verkehrs. Volksinitiative

Encouragement des transports publics. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.015
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.02.1990 - 15:00
Date	
Data	
Seite	76-91
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 295

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.