

**Art. 2***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Minderheit*

(Bührer, Onken)

Die Bundesversammlung beantragt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

**Art. 2***Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Minorité*

(Bührer, Onken)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	32 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	7 Stimmen

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes	32 Stimmen
Dagegen	7 Stimmen

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie»****Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un abandon progressif de l'énergie nucléaire»****Titel und Ingress, Art. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Minderheit*

(Bührer, Onken)

Die Bundesversammlung beantragt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

**Art. 2***Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Minorité*

(Bührer, Onken)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	38 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	5 Stimmen

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes	38 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

89.741

**Interpellation Lauber****Treibstoffgelder für Agglomerationen. Gleichbehandlung der Berg- und Randgebiete****Versement aux agglomérations d'une part des droits sur les carburants. Egalité de traitement des régions de montagne et des régions marginales***Wortlaut der Interpellation vom 6. Dezember 1989*

Nachdem die Antwort auf meine Einfache Anfrage vom 4. Oktober 1989 unbefriedigend ist, bitte ich den Bundesrat erneut, folgende Frage zu beantworten:

Ist der Bundesrat bereit, im Rahmen der geplanten Revision des Treibstoffzollgesetzes, für die Kantone, die nicht in den Genuss zusätzlicher Mittel für den Agglomerationsverkehr kommen, einen Ausgleich vorzusehen, indem zum Beispiel höhere Beiträge für Schutzbauten gegen Naturgewalten bei Strassen und Bahnen vorgesehen werden oder indem die nichtwerkgebundenen Beiträge gemäss Treibstoffzollgesetz für diese Kantone über den heute geltenden Ansatz hinaus erhöht werden?

*Texte de l'interpellation du 6 décembre 1989*

Le Conseil fédéral n'ayant pas répondu de manière satisfaisante à ma question ordinaire datant du 4 octobre 1989, je le prie de bien vouloir se prononcer sur la suivante:

Est-il prêt, dans le cadre de la révision prévue de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, à prévoir une compensation en faveur des cantons ne bénéficiant pas de subventions supplémentaires pour le trafic en agglomération? Il pourrait notamment envisager d'augmenter les contributions aux frais d'ouvrages de protection contre les forces de la nature le long des routes et des voies ferrées, voire de relever le seuil – fixé par la loi – des contributions au financement de mesures autres que techniques qui reviennent à ces cantons.

**Lauber:** Die Absicht des Bundesrates, neu werkgebundene Beiträge aus der Treibstoffzollkasse an Verkehrsinvestitionen in Agglomerationen auszurichten und als Kompensation die nichtwerkgebundenen allgemeinen Strassenbeiträge an die Kantone zu kürzen, ist im Vernehmlassungsverfahren nicht gut aufgenommen worden. Vor allem die Kantone zeigten kein Interesse daran, den Treibstoffzollanteil gegen Subventionen abzutauschen. Für die Bergkantone und die Kantone ohne Agglomerationen wäre diese Umschichtung zudem mit einer bedeutenden finanziellen Einbusse verbunden.

Das Vorhaben ist aus folgenden Gründen unannehmbar:

1. Diese neue Subvention würde zu einer zusätzlichen Verzettelung der Treibstoffzollgelder führen. Sie hätte einen erheblichen Mehraufwand für die Verwaltung zur Folge und würde kaum zu einer echten Förderung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs beitragen.

2. Eine Kürzung der nichtwerkgebundenen allgemeinen Beiträge an die Strassenlasten der Kantone und Gemeinden wäre falsch und ungerechtfertigt. Sie träfe insbesondere die Gebirgskantone mit hohen Strassenlasten, die auf diesen Finanzausgleich angewiesen sind. Sie wäre aber auch falsch, weil der Bund seit Mitte der siebziger Jahre nicht in der Lage ist, die Treibstoffzollgelder entsprechend ihrer Zweckbindung einzusetzen, während auf der anderen Seite die jährlichen Defizite der Strassenrechnung der Kantone und der Gemeinden seit langer Zeit mehr als eine Milliarde Franken betragen. Diese gehen heute zu Lasten des allgemeinen Steuerzahlers. Die Rückstellung aus unverteilter Treibstoffzollgeldern, die der Bund bis jetzt nicht verzinst, beträgt heute rund 2,5 Milliarden Franken. Diese Rückstellung muss abgebaut werden. Aufgrund der geltenden Gesetzgebung sind die Treibstoffzollgel-

der primär für die Fertigerstellung des Nationalstrassennetzes einzusetzen. Dann kann der Bund tourismus- und regionalpolitisch bedeutsame Strassen in Berggebieten neu ins schweizerische Hauptstrassennetz aufnehmen. Auch bei den übrigen werkgebundenen Beiträgen könnte ein Vermehrtes getan werden, z. B. bei Schutzbauten gegen Naturgewalten entlang unserer Strassen und Bahnen.

Statt den Kantonsanteil zu kürzen, ist es vielmehr angezeigt, diesen während einigen Jahren aufzustocken. Bei der Verteilung könnte neben den hohen Strassenlasten der Gebirgskantone auch den Agglomerationsverkehrslasten der Stadtekantone gebührend Rechnung getragen werden.

3. Eine Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund wäre auch aus regionalpolitischer Sicht verkehrt. Die wirtschaftlich starken Zentren könnten einen Teil ihrer Ballungskosten auf die Randregionen abwälzen. Der Präsident der Expertengruppe des Nationalen Forschungsprogramms «Stadt und Verkehr», Professor Dr. René Frey, bezeichnete die Absicht des Bundes, das Wachstum der Agglomerationen über Beiträge an die Agglomerationsverkehrskosten zu fördern, als «pervertierte Regionalpolitik».

Im Sinn des Nutzniesser- und Verursacherprinzips ist vielmehr sicherzustellen, dass die Zentren die Kosten des privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehrs tragen und sie nicht den finanzschwächeren und peripheren Regionen anlasten.

4. Subventionen an Verkehrsinvestitionen in Agglomerationen sind durch die geltende Verfassung und Gesetzgebung nicht abgedeckt. Die Aufzählung in Artikel 36ter ist abschliessend.

Am 12. Juni 1988 haben zudem Volk und Stände einen neuen Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik, der eine Oeffnung der Verwendung der Benzinzollgelder vor allem für den Agglomerationsverkehr vorsah, abgelehnt. Das geltende Treibstoffzollgesetz bietet, wie dargelegt, genügend Möglichkeiten, die Strassengelder gesetzeskonform einzusetzen.

Deshalb frage ich den Bundesrat an, ob er bereit ist:

- die Rückstellungen auf die im Gesetz vorgesehene Ausgleichsreserve abzubauen;
- dazu die nichtwerkgebundenen Beiträge an die Kantone zu erhöhen;
- auf das fragwürdige Projekt zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu verzichten.

Bundesrat **Ogi**: Ich habe Herrn Lauber gut zugehört. Mir scheint, dass seine heutigen Fragen nicht ganz identisch sind mit den schriftlichen seiner Interpellation. Dem Bundesrat lagen zwei Fragen vor:

«Ist der Bundesrat bereit, im Rahmen der geplanten Revision des Treibstoffzollgesetzes für die Kantone, die nicht in den Genuss zusätzlicher Mittel für den Agglomerationsverkehr kommen, einen Ausgleich vorzusehen, indem zum Beispiel höhere Beiträge für Schutzbauten gegen Naturgewalten bei Strassen und Bahnen vorgesehen werden oder indem die nichtwerkgebundenen Beiträge gemäss Treibstoffzollgesetz für diese Kantone über den heute geltenden Ansatz hinaus erhöht werden?»

Vor wenigen Augenblicken hat Herr Lauber sinngemäss noch drei Fragen gestellt:

- Will der Bundesrat die Rückstellungen der Treibstoffzollgelder abbauen?
- Will er dazu die nichtwerkgebundenen Beiträge an die Kantone erhöhen?
- Will er auf das Projekt der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs verzichten?

Ich muss zuerst auf die zwei schriftlichen Fragen der Interpellation eingehen. Die zweite Frage von heute ist darin enthalten. Nachher versuche ich, mich kurz aus der Sicht des EVED zu den zusätzlichen Fragen von heute zu äussern.

Zur Interpellation: Der Entwurf der Aenderung des Treibstoffzollgesetzes bezweckt einzig die Förderung des Agglomerationsverkehrs. Hier haben wir akute Probleme, die nach einer besseren Lösung rufen. Einige Stichworte dazu: Verkehrskollapse in Stosszeiten auf Strassen und neuerdings auch Schienen, Nichteinhaltung der Luftreinhaltekonzepte und Luftreinhalteverordnung, Konflikt zwischen Pendlern und Bewohnern.

Daneben haben wir auch die Berg- und Randgebiete, die unbestrittenermassen ihre eigenen und ebenso wichtigen Sorgen haben; das möchte ich klar zum Ausdruck bringen.

Der Bundesrat geht aber davon aus, dass nicht jede Massnahme und Hilfe an die Agglomerationen im gleichen Atemzug eine Hilfe an Rand- und Berggebiete auslösen muss. Das wäre nur dann angebracht, wenn solche Massnahmen direkte strukturelle Nachteile für die Rand- und Berggebiete hätten. Genau diese Probleme wollen wir jetzt bei der Auswertung der Vernehmlassung genau prüfen. Besonders interessiert uns, ob das vorgeschlagene Finanzierungsmodell nachteilig ist. Wir wissen, dass Bau und Unterhalt von Alpenstrassen sehr teuer sind. Wir wissen, dass Bergkantone grosse Verkehrslasten tragen, nicht zuletzt wegen unberechenbaren und schwerwiegenden Schäden aus Naturereignissen. Die letzten Wochen haben gezeigt, dass das Leben in den Bergen nicht als Ferienleben idealisiert werden darf. Ich weiss das auch aus eigener Erfahrung.

Der Bund hat also kein Interesse, die ausserordentlichen Strassenbeiträge dieser Regionen ersatzlos zugunsten der oft finanzstärkeren Grossagglomerationen umzuverteilen. Wir werden das vorgeschlagene Finanzierungsmodell deshalb sehr genau überprüfen. Das kann der Bundesrat Herrn Lauber zusichern.

Nun möchte ich mich noch kurz und ohne Rücksprache mit dem Bundesrat zu den von Herrn Lauber heute aufgeworfenen Zusatzfragen äussern.

Das Vernehmlassungsverfahren zur Revisionsvorlage ist vor kurzem ausgewertet worden. Die wichtigsten Bedenken gelten folgenden Bereichen: dem Finanzierungsmodell, der Verfassungsmässigkeit, dem Agglomerationsbegriff und damit dem Geltungsbereich und den regionalpolitischen Folgen. Der Bundesrat hat viel Verständnis für die Anliegen der Berg- und Randregionen. Er fragt sich aber, ob sie alle im Rahmen dieser Aenderung des Treibstoffzollgesetzes angepackt werden können oder sollen.

Zuerst fragte Herr Lauber, ob der Bundesrat gewillt sei, die Rückstellungen der Treibstoffzölle abzubauen. Kurz gesagt ist der Bundesrat dazu nicht nur gewillt, er kann gar nicht anders. Die bevorstehenden Investitionen in neue Anlagen, in Werterhalt und Unterhalt werden die Mittel stark beanspruchen. Längerfristige Perspektiven haben aufgezeigt, dass die Rückstellungen der Treibstoffzölle noch in diesem Jahrzehnt aufgebraucht sein könnten. Dazu tragen unter anderem auch die höheren Kosten pro Kilometer wegen zunehmender Umweltauslagen bei. Rechnerisch ist der Abbau der Rückstellungen ein Budgetproblem. Die Beschlüsse des Bundesrates der letzten Jahre führten zu einem Ueberhang von kantonalen Kreditanträgen im Umfang von über 300 Millionen Franken. Wie viele Mittel konkret für Bauarbeiten zur Verfügung stehen, ist also nicht eine Frage der Rückstellungen, sondern allein des jährlich freigegebenen Budgetkredits. Dieser belastet rechnerisch direkt den Bundeshaushalt, und damit ist er den allgemeinen finanzpolitischen Rahmenbedingungen unterworfen.

Zur zweiten Frage Herrn Laubers, ob der Bundesrat auf das Projekt des Agglomerationsverkehrs verzichten wolle. Dies kann ich sicher nicht bejahen. Der Bundesrat geht von einem Leidensdruck beim Agglomerationsverkehr aus. Damit ist nicht zwingend gesagt, dass der Bundesrat zusätzliche Rechtsgrundlagen für eigene Impulse schaffen muss. Die politische Notwendigkeit von ausgebauten Bundesmassnahmen wird der Bundesrat, wird dann das Parlament beurteilen müssen. Immerhin verweise ich auf die sehr breit abgestützte parlamentarische Initiative Béguelin im Nationalrat. Diese Tatsache förderte die Bereitschaft des Bundesrates, eine Revisionsvorlage auszuarbeiten.

Zum Schluss erlaube ich mir immerhin den Hinweis, dass wir in der Verkehrspolitik eine Reihenfolge der Prioritäten bei den Schwerpunktgeschäften haben. Erste Priorität: «Bahn und Bus 2000»; zweite Priorität: Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) und Transitkorridor für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse; dritte Priorität: Fertigstellen des Nationalstrassennetzes; vierte Priorität: Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

Die Bedenken von Herrn Ständerat Lauber gegen die Vorlage

der Agglomerationsverkehrs-Finanzierung werden wir ernst nehmen. Sie decken sich mit den aus vielen Vernehmlassungen sprechenden Hauptsorgen. Immerhin müssten wir wohl annehmen, dass beim Verzicht auf eine Agglomerationsverkehrs-Vorlage die Schwierigkeiten des Verkehrs in den Städten nicht kleiner würden.

**Lauber:** Ich möchte richtigstellen, dass ich die Verfassungsmässigkeit bezweifelt habe, Subventionen an den Agglomerationsverkehr aus der Treibstoffzollkasse zu nehmen. Ich habe aber auch gesagt, dass ich der Meinung bin, man sollte während einigen Jahren die Kantonsanteile an die allgemeinen Strassenbeiträge aufstocken und dabei sowohl die Strassenlasten der Gebirgskantone als auch die Lasten der Städtekantone für den Agglomerationsverkehr berücksichtigen. Ich bin also nicht gegen Zuschüsse an den Agglomerationsverkehr, aber ich bin der Meinung, dass sie nicht aus der Treibstoffzollkasse stammen sollten.

Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Das Thema bleibt ja auf dem Tisch. Darum kann ich mich für heute von der Antwort des Bundesrates als befriedigt erklären.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

89.763

## Postulat Bühler

### Neues SBB-Güterverkehrskonzept. Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe Stratégie du trafic-marchandises des CFF. Collaboration avec le transport routier

#### Wortlaut des Postulates vom 12. Dezember 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, bei der Ausarbeitung des neuen SBB-Güterverkehrskonzeptes alle Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe prüfen zu lassen; insbesondere soll eine gemeinsame Finanzierung der Einrichtungen für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse mit dezentralem Umlad einbezogen werden.

#### Texte du postulat du 12 décembre 1989

Le Conseil fédéral est invité, lors de l'élaboration de la stratégie du trafic-marchandises des CFF, à faire examiner toutes les possibilités de collaboration avec le transport routier, notamment le financement en commun des installations qui serviront au transport combiné rail/route avec transbordement décentralisé.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Miville, Onken, Piller (3)

Frau **Bühler:** Es geht in meinem Postulat um einen Beitrag an die Bewältigung der Zukunft der Bahn, um eine Weichenstellung, um im Bilde zu bleiben. Es soll bei der Ausarbeitung des neuen Güterkonzeptes, das in Bearbeitung ist, die Möglichkeit einer partnerschaftlichen Finanzierung der Einrichtungen für den kombinierten Verkehr mit dem dezentralen Verlad einbezogen werden, eine partnerschaftliche Finanzierung zwischen Autotransportgewerbe und den SBB. Wie das geschehen soll, in welchem Umfang diese Finanzierung geteilt werden soll, wird im Postulat nicht gesagt. Die Frage soll studiert werden.

Was den Güterverkehr anbetrifft, besteht über einige Punkte Konsens. Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, insbesondere des Güterfernverkehrs, ist wünschenswert, ja mit Blick auf die Luftreinhaltung sogar

notwendig. Ferner ist gesichert, dass im Vordergrund der künftigen Lösungen stets der kombinierte Verkehr stehen wird. Denn er gestattet die sinnvollste Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse: für die grossen Distanzen die Schiene, für die Feinverteilung die Strasse. Und schliesslich soll diese wünschenswerte Verlagerung möglichst rasch und effizient vorangetrieben werden.

Aber selbst wenn über die Richtung der Veränderung weitgehend Einigkeit besteht, sind doch die Stolpersteine auf dem Weg der Verwirklichung unübersehbar. Es ist eine schwierige Sache, wenn Konkurrenten – man darf sagen eingefleischte Konkurrenten – plötzlich vorurteilslos zusammenarbeiten sollen. Die beiden Kontrahenten fühlen und fühlen sich in ihrem Bereich als Könige, und das nicht ohne Grund. Vom sehr starken Strassentransportgewerbe wird nichts weniger verlangt, als dass es auf einen Teil seines Geschäfts verzichten soll. In unserer freien Marktwirtschaft etwas vom Verrücktesten, was man sich vorstellen kann.

Die SBB ihrerseits – zwar ein vielgeprügeltes Kind – hatten auf ihrem eigenen Territorium, auf den eigenen Schienen, das Sagen. Sie sollen sich nun plötzlich den Konkurrenten von der Strasse gegenüber partnerschaftlich verhalten. Es ist für beide Seiten nicht einfach, diese Rolle zu akzeptieren.

Dazu kommt, dass die finanzielle Lage der SBB ein weiterer Stolperstein beim zügigen Vorantreiben des neuen Konzeptes sein könnte. Angesichts des finanziellen Engpasses, in dem sich die SBB befinden, ist es möglicherweise zwingend, neuartige gangbare Wege zu suchen, wie die gewünschte Verlagerung von der Strasse auf die Bahn vorangetrieben werden kann.

Mein Postulat möchte den Bundesrat einladen, die gemeinschaftliche und partnerschaftliche Finanzierung – d. h. auch die Beteiligung am Geschäft – der nötigen Einrichtungen für den kombinierten Verkehr in seine Überlegungen miteinzu beziehen. Die Sache ist zu wichtig, als dass sie durch Prestige- und eifersüchtiges Besitzstanddenken verzögert werden oder gar scheitern dürfte.

Bundesrat **Ogi:** Frau Bühler, wir nehmen Ihren jetzigen Beitrag an. Die vorgeschlagene Weichenstellung ist richtig. Ich darf in diesem Zusammenhang festhalten, dass die Zusammenarbeit Strasse/Schiene heute schon besteht, aber noch nicht so, wie wir das gerne hätten. Sie ist aber auch bahnsseitig erwünscht und strassenseitig notwendig. Wenn wir unser «Cargo 2000» erfolgreich auf dem Markt durchsetzen wollen, dann brauchen wir diese Zusammenarbeit. Sie ist unabdingbar.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**M. Flückiger:** Dans le droit fil de l'intervention de Mme Bühler, je voudrais évoquer très brièvement le postulat que j'ai déposé le 18 décembre 1987 et que vous avez transmis, chers collègues, au Conseil fédéral.

Au point 2 dudit postulat relatif au trafic des marchandises, j'ai demandé des propositions de solution tenant compte des exigences de la protection de l'environnement, de l'économie nationale et des relations internationales ainsi que d'une collaboration optimale entre les transports publics et les entreprises de transport privé. Je dois dire que les réponses ont quelque peu tardé alors même que, dans l'intervalle, les éléments précités ont encore gagné en acuité et que force est de constater qu'en matière de trafic marchandises, avec le corollaire obligé qu'est devenu le trafic combiné, l'efficacité commande une conception rationnelle, une planification des moyens engagés, de même qu'une collaboration internationale, d'une part, et nationale d'autre part entre partenaires transporteurs. Or, en ces matières, au niveau suisse, nous sommes parvenus ces dernières années, grâce notamment à votre pugnacité, Monsieur le Conseiller fédéral, grâce aux efforts que vous avez déployés pour convaincre nos interlocuteurs européens, nous sommes parvenus à projeter l'image d'un pays pionnier dans le domaine du trafic combiné. Mais pionniers, le sommes nous autant que nous nous plaçons à le croire? Si politiquement notre message passe toujours mieux – je songe en particulier à l'attention que l'on a portée à notre discours lors d'Eu-

## **Interpellation Lauber Treibstoffgelder für Agglomerationen. Gleichbehandlung der Berg- und Randgebiete**

## **Interpellation Lauber Versement aux agglomérations d'une part des droits sur les carburants. Egalité de traitement des régions de montagne et des régions marginales**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.741
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1990 - 18:15
Date	
Data	
Seite	35-37
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 561

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.