

nen in diesem Verfahren – Herr Büttiker – nicht einfach eine Massnahme, beispielsweise die Tunnels, jetzt schon beschliessen; das können wir nicht vorwegnehmen.

7. Zur Bemerkung von Herrn Cottier möchte ich folgendes sagen: Die Ueberprüfung des Konzepts ist Sache der SBB und der Verwaltung. Es ist aber Aufgabe des Bundesrates, die politischen Entscheide zu treffen. Ich habe Ihrer Regierung geschrieben, dass ich sehr gerne bereit bin, mit ihr zusammenzukommen, wenn die Anträge der SBB vorliegen. Das ist vor Ende Juni 1993 nicht möglich. Wie ich Ihnen in Aussicht gestellt habe, werden die SBB die Anträge bis Ende Juni 1993 vorlegen. Der Bundesrat wird danach alle erwähnten Kriterien – Verkehrspolitik, Raumordnung, Kohäsion der verschiedenen Landesgegenden – berücksichtigen. Aber Herr Cottier ist etwas weit gegangen; der «Röstigraben» wurde von ihm durch eine «mur» ersetzt; ich bitte Sie, diese «mur» nicht jetzt schon zu sehen. Es ist heute noch nichts entschieden.

8. In bezug auf die Einladung von Frau Simmen: Es ist natürlich eine andere Ausgangslage, Frau Simmen. Meine EG-Kollegen hatten zum Teil noch nie Berge gesehen, währenddem ich den Oberaargau und das Wasseramt sehr gut kenne. Hier müssen Sie vielleicht eine kleine Differenzierung anstellen. Ich bin etwas überrascht, dass Sie mir diese Einladung öffentlich überreichen, nachdem mir Ihre Baudirektorin einen persönlichen Brief geschrieben hat.

Ich werde selbstverständlich alle Umweltsachen prüfen. Auch die Probleme der betroffenen Menschen, Frau Simmen, werden wir berücksichtigen. Dazu ist das Verfahren da, und dazu braucht es keine Motion. Ich kenne die Gegend sehr gut. Ich kenne auch Aeschi gut. Meine Mutter kommt aus dieser Region. Ich werde mir aber vorbehalten, die entsprechenden Orte so zu besichtigen, wie ich es als richtig erachte. Ich kann nicht mit jedem Einsprecher eine Besichtigung mit dem Velo oder zu Fuss durchführen. Aber wenn meine Mitarbeiter den Antrag stellen, werde ich den Weg wählen, der mir richtig scheint, und werde hoffentlich auch richtig entscheiden. Nur: In dieser Situation kann ich gar nicht richtig entscheiden, wenn ich Ihnen allen zuhöre.

Im übrigen wird das EVED im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens prüfen, ob die Umweltschutzgesetzgebung – wie das Herr Büttiker noch einmal zum Ausdruck gebracht hat – mit dem SBB-Projekt, wie es vorgelegt wurde, tatsächlich verletzt wurde. Sie können das im Moment nicht behaupten. Sie dürfen auch nicht nur Fürsprecher Ihrer Region, Ihres Dorfes sein. Sie müssen die Verantwortung für das ganze Land tragen und an die finanziellen Auswirkungen denken.

Herr Salvioni hat ein gutes Beispiel vorgelegt. Jetzt haben die Ingenieure eine neue Neat-Linie im Tessin ausgearbeitet, einen Tunnel von Biasca bis nach Chiasso. Das geht doch einfach nicht! Ich bitte Sie, im Interesse des Landes zu stimmen und nicht nur im Interesse Ihrer Region. Sagen Sie den Leuten in Ihren Regionen, dass sie vernünftig sein und mit beiden Beinen auf dem Boden bleiben müssen, dass sie die ökologische Verantwortung mit ökonomischer Vernunft verbinden müssen.

Wir hatten letzte Woche eine Sitzung der nationalrätlichen Kommission in Solothurn. Dort sagte ein Nationalrat, es garantiere ja niemand, dass nicht in einigen Jahren Häuser in dieser Region gebaut würden, wenn wir keine Bahn bauten. Ich bitte Sie, auch das zu beachten.

Ich bitte Sie dringend, die Motion abzulehnen. Ich bitte Sie dringend, das Postulat zu akzeptieren.

Initiative 91.306

Präsident: Die Kommission beantragt Ihnen, der Initiative keine Folge zu geben.

Zustimmung – Adhésion

An den Nationalrat – Au Conseil national

Postulat 93.3035
Ueberwiesen – Transmis

Motion 93.3036

Abstimmung – Vote
Für Ueberweisung der Motion 4 Stimmen
Dagegen 22 Stimmen

92.3502

Empfehlung Simmen Nationalstrassenbau in der Westschweiz

Recommandation Simmen Construction des routes nationales en Suisse romande

Wortlaut der Empfehlung vom 9. Dezember 1992

Anlässlich der Abstimmung vom 6. Dezember 1992 hat sich ein schweres Auseinanderklaffen von Westschweiz einerseits und Inner- und Ostschweiz andererseits gezeigt.

Ein Grund unter anderen hierfür ist die in der Westschweiz bedeutend schlechtere Wirtschaftslage, welche auch auf die schlechtere verkehrsmässige Erschliessung dieses Landes teiles zurückzuführen ist. Ich ersuche daher den Bundesrat, die Mittel für den Nationalstrassenbau in erster Linie für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Westschweiz zu verwenden, um ein wirtschaftliches Aufholen dieser Region nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Texte de la recommandation du 9 décembre 1992

La votation du 6 décembre 1992 a fait apparaître un grave clivage entre la Suisse romande et la Suisse centrale et orientale. Ce clivage s'explique notamment par le fait que la situation économique en Suisse romande est nettement plus mauvaise qu'en Suisse alémanique. Or, cette réalité est en partie due au développement moins avancé du réseau routier en Roman die. C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral d'utiliser les fonds destinés à la construction des routes nationales en priorité pour l'achèvement du réseau en Suisse romande, afin d'accélérer autant que possible la relance de l'économie dans cette région.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Frau Simmen: Der 6. Dezember 1992 hat einmal mehr ein Abstimmungsergebnis gebracht, das die Westschweiz – verstärkt durch die beiden Basel – in Gegensatz zur Deutschschweiz gesetzt hat. Wir haben gestern ohne Gegenstimme eine Motion überwiesen, die den Bundesrat beauftragt, Massnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Verständigung auf den verschiedensten Gebieten zu ergreifen.

Der Motionär hat in seiner Begründung darauf hingewiesen, dass die Westschweiz bei Abstimmungen immer wieder in die Minderheit versetzt wird, dies auch auf Gebieten, die keinen eigentlich kulturellen Inhalt haben. Ein solches Gebiet ist zum Beispiel die Verkehrspolitik, insbesondere der Nationalstrassenbau.

In der Deutschschweiz ist die Skepsis gegenüber weiteren Nationalstrassen weit verbreitet. Das hat allerdings nicht nur mit ökologischen Aspekten zu tun, sondern – bis zu einem gewissen Grad – auch mit der Sättigung der Habenden. Die Deutschschweiz ist weitgehend erschlossen und hat neben den Nachteilen durchaus auch die Vorteile der Erschliessung. Anders ist es in der Westschweiz, die noch immer auf eine Schliessung der Lücken im Nationalstrassennetz wartet. Anschluss an das Nationalstrassennetz bedeutet eben auch wirt-

schaftlichen Aufschwung, das hat sich im Kanton Freiburg mit der N 12 deutlich gezeigt. Dass andere Kantone ebenfalls von diesem Effekt profitieren möchten, ist verständlich und ein berechtigtes Anliegen.

Die finanziellen Engpässe in der eidgenössischen Politik werden eine Erstreckung des Bauprogrammes wahrscheinlich machen. Aus den vorher genannten Gründen scheint es mir sinnvoll, die Mittel prioritär nun zuerst in der Westschweiz einzusetzen.

Ich empfehle dem Bundesrat deshalb, das Strassenbauprogramm der nächsten Jahre in diesem Sinne zu gestalten.

Bundespräsident Ogi: Die Empfehlung kann entgegengenommen werden.

Das vierte langfristige Bauprogramm vom 1. April 1992 – es ist kein Aprilscherz – sieht für die Westschweiz folgende Zielsetzungen vor:

Fertigstellung der im Bau weit fortgeschrittenen Umfahrung von Genf (N 1a), Neuenburg (N 5) und Sion (N 9), Weiterbau der Abschnitte Neuenburg–St-Blaise (N 5), Sion–Sierre (N 9), weiter hinauf kommen wir möglicherweise nicht, weil die Oberwalliser noch Schwierigkeiten haben und machen; Umfahrung Murten–Faoug (N 1), Glovelier–Pruntrut und Tavannes–La Heutte (N 16); Schliessen der Lücken in der N 1 zwischen Yverdon und Murten sowie Ausbau des Teilstückes Grauholz. Das beansprucht jährlich mehrere hundert Millionen Franken. Ich bitte Sie, beim Budget daran zu denken, dass Sie eine Empfehlung eingereicht haben.

Ueberwiesen – Transmis

92.3556

Interpellation Uhlmann Revision der Verordnung über die Nationalstrassen Révision de l'ordonnance sur les routes nationales

Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1992

Ist der Bundesrat gewillt, auf die Neufestsetzung der Beiträge des Bundes für den Bau der Nationalstrassen zu verzichten und diese bis zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes auf ihrer jetzigen Höhe zu belassen?

Texte de l'interpellation du 17 décembre 1992

Le Conseil fédéral est-il disposé à renoncer à modifier le montant des contributions versées par la Confédération pour la construction des routes nationales et à les maintenir par conséquent au niveau actuel jusqu'à l'achèvement du réseau de ces routes?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Uhlmann: Der Bundesrat beabsichtigt bekanntlich, mit der Revision der Verordnung über die Nationalstrassen auch die Beitragssätze des Bundes für den Bau der Nationalstrassen neu festzusetzen, nachdem dies am 9. Februar 1962 erstmals und gleichzeitig auch letztmals geschehen ist. Die Neufestsetzung sieht natürlich vor – wie könnte es anders sein –, die Bundesbeiträge tiefer anzusetzen.

Ich frage deshalb den Bundesrat an: Ist er bereit, auf diese Herabsetzung der Beiträge zu verzichten, und zwar bis die Nationalstrassen fertiggestellt sind?

Kurz zur Begründung: Dieser plötzliche Wechsel ist in mehrfacher Weise stossend. Die erstmalige Anwendung des um 50 Prozent niedrigeren Beitragssatzes ergibt eine klar rechtswidrige Behandlung: 82 Prozent des schweizerischen Na-

tionalstrassennetzes sind ohne diesen Minimalsatz erstellt worden, und für die restlichen 18 Prozent soll der Satz nun plötzlich anders angesetzt werden.

Das schweizerische Nationalstrassennetz wurde nach Prioritäten erstellt, zu Recht natürlich. Zuerst nahm man die Hauptachsen in Angriff und jene Abschnitte, mit welchen auf dem Hauptstrassennetz die grössten Entlastungseffekte erzielt werden konnten. Erst in zweiter Linie baute man jene Abschnitte, mit denen man einen Abbau der regionalen Disparitäten erreichen wollte. Die Prioritätenliste wurde vom Bund also ganz klar vorgegeben.

Wer nun also zuletzt an die Reihe kommt, ist – oder wäre – der doppelt Geprellte, nicht nur, weil seine Nationalstrasse zuletzt erstellt wird, sondern weil er dafür auch noch die höheren Kosten zu tragen hat. Er läuft völlig unverschuldet in höhere Beitragssätze der Kantone hinein. Ganz und gar unverständlich wäre dieser Schritt des Bundesrates angesichts der beschlossenen Benzinpreiserhöhung um 20 Rappen pro Liter – und zwar mit dem erklärten Ziel, dem Strassenbau mehr Mittel zukommen zu lassen – und angesichts des Beschlusses der eidgenössischen Räte, das Nationalstrassennetz nun rasch und unter Einsatz grösserer Kredittranchen zu vollenden.

Ich frage also den Bundesrat an: Ist er bereit, auf die Revision der Beitragssätze zu verzichten?

Bundespräsident Ogi: Ich danke Herrn Uhlmann, dass er jetzt seine Interpellation begründet hat. Sie wurde unbegründet eingereicht. Es gibt aber eine gleichlautende Interpellation im Nationalrat von Herrn Raggenbass.

Ich möchte Ihnen vor dem Schluss der Sitzung folgendes zum Nachdenken mit auf den Weg geben: Wenn wir heute über die finanzielle Situation nur jammern, muss der Bundesrat sowohl beim Budget als auch auf dem Gesetzesweg gewisse Änderungen in Angriff nehmen, nicht zuletzt aufgrund Ihrer Anträge und Ihrer Bemerkungen.

Nun auf Ihre Frage eine klare Antwort: Ein Verordnungsentwurf sah für die meisten Kantone in der Tat tiefere Beitragssätze vor. Die betroffenen Kantone haben sich dann sehr heftig dagegen gewehrt. Es gibt Vertreter von anderen Kantonen, die das auch wissen. Die vorgebrachten Einwände sind von Gewicht und müssen daher eingehend geprüft werden. Zu berücksichtigen sind bei dieser Beurteilung die gesetzlichen Vorgaben, der Finanzhaushalt des Bundes – man kann nicht immer nur dem Bund sagen: spare, spare, und dann nicht bereit sein, die Konsequenzen zu tragen –, aber auch die Interessen der Kantone.

Erst das Ergebnis dieser Abklärungen, Herr Uhlmann, wird zeigen, ob und gegebenenfalls wie die Beitragssätze zu ändern wären. Bis jetzt sind sie nicht geändert worden, die Arbeit ist nicht abgeschlossen, die umfassende Abklärung ist noch im Gange, und ich möchte dieser umfassenden Abklärung nicht vorgehen; ich kenne das Problem. Immerhin ist zu erwähnen, dass einige Kantone von der Neufestsetzung profitieren würden. Sie haben sich auch schon darüber beklagt, dass der Bundesrat erst die Beitragssätze für den Betrieb, nicht aber diejenigen für den Bau in Kraft gesetzt hat. Den einen passt es, den anderen passt es nicht.

Deshalb werden wir mit aller Gründlichkeit, Herr Uhlmann, die Bereiche der gesetzlichen Vorgaben, den Finanzhaushalt des Bundes – da haben Sie ja die Budgethoheit, ich möchte Ihnen das in Erinnerung rufen – und die Interessen der Kantone gegeneinander abwägen und dann entscheiden.

Uhlmann: Ich zweifle nicht an der Gründlichkeit der Abklärungen. Ich möchte aber immerhin sagen, dass mich die Antwort nur teilweise befriedigen kann, weil ich ja nicht weiss, was dann schlussendlich beschlossen wird. Ich möchte den Bundesrat immerhin daran erinnern, dass doch sehr viele Westschweizer Kantone vom gleichen Problem betroffen sind.

*Schluss der Sitzung und der Session um 13.45 Uhr
Fin de la séance et de la session à 13 h 45*

Empfehlung Simmen Nationalstrassenbau in der Westschweiz

Recommandation Simmen Construction des routes nationales en Suisse romande

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Aprilsession
Session	Session d'avril
Sessione	Sessione di aprile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3502
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.04.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	291-292
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 730

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.