

Der Bundesrat hat denn auch eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes verschiedentlich in Aussicht gestellt. Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung vom 7. März 1993 stehen nun auch die Mittel zur Verfügung, um gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes neue Strassen in das Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, Auskunft zu erteilen, ob er bereit ist,

1. den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen; und
2. die Zufahrtsstrassen zu den bedeutenden Fremdenverkehrsarten und zu den grossen Talschaften im Berggebiet in das Hauptstrassennetz aufzunehmen.

*Texte de l'interpellation du 21 septembre 1993*

L'extension de notre réseau de routes principales est à l'étude depuis un certain temps. Les conditions matérielles et juridiques permettant de procéder à une pareille réalisation sont manifestement réunies.

Nul ne conteste qu'il est indispensable de procéder d'urgence à de grands investissements dans les régions de montagne afin de garantir la sécurité des routes; dans les cantons de montagne tout particulièrement, la population et les visiteurs de vallées entières et de stations touristiques importantes souffrent de l'insuffisance des mesures de sécurité prises sur les routes qui y conduisent.

Les cantons ne sont pas en mesure d'effectuer seuls les investissements nécessaires. Il s'agit en réalité d'une tâche qui incombe à la Confédération et aux cantons.

Le Conseil fédéral a d'ailleurs annoncé à différentes occasions qu'une extension du réseau des routes principales était envisagée. L'issue positive de la votation populaire du 7 mars 1993 nous donne aussi les moyens d'intégrer de nouvelles routes dans le réseau des routes principales, en vertu de l'article 12 de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Aussi le Conseil fédéral est-il invité à dire s'il est prêt:

1. à arrêter sans retard des prescriptions permettant l'extension du réseau des routes principales, et
2. à intégrer dans le réseau des routes principales les routes desservant les grandes stations touristiques et les grandes vallées des régions de montagne.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Beerli, Bisig, Büttiker, Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Gadiant, Huber, Iten Andreas, Kuchler, Loretan, Martin Jacques, Meier Josi, Rhyner, Roth, Salvioni, Schallberger, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald, Zimmerli (23)

93.3523

**Interpellation Bloetzer**  
**Regionalpolitische Wirksamkeit**  
**der Verkehrspolitik des Bundes**  
**Retombées régionales**  
**de la politique fédérale des transports**

*Wortlaut der Interpellation vom 8. Oktober 1993*

Die Schweiz befindet sich in einer Zeit der Neudefinierung und Öffnung ihrer Verkehrspolitik. Die dynamische und zukunftsgerichtete Politik des Bundesrates verdient insgesamt Unterstützung. Die Schweiz braucht eine grosszügige Verkehrsinfrastruktur, will sie ihre Konkurrenzfähigkeit bewahren.

Was für die gesamte Schweiz in bezug auf ihr Umfeld Gültigkeit hat, gilt aber ebensowohl für die Randgebiete, welche Gegenstand unserer Regionalpolitik sind. Die Konzentration auf die Schwerpunkte und die Ausrichtung auf die Anforderungen des Marktes mögen aus sektorieller Sicht richtig sein, wir lau-

fen aber dabei Gefahr, die Bedürfnisse der Randgebiete zu vernachlässigen.

Der Bundesrat wird deshalb um die Beantwortung folgender Frage ersucht:

Ist der Bundesrat bereit, die regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes zu evaluieren, gegebenenfalls die sich daraus ergebenden Massnahmen zu ergreifen und dem Parlament hierüber Bericht zu erstatten?

*Texte de l'interpellation du 8 octobre 1993*

La Suisse est en train de passer par une période de redéfinition de sa politique des transports, où celle-ci se caractérise par une plus grande ouverture. La politique dynamique, et tournée vers l'avenir, du Conseil fédéral mérite, dans l'ensemble, d'être soutenue. La Suisse a besoin d'une infrastructure ambitieuse en matière de transports, si elle veut préserver sa compétitivité.

Ce qui vaut pour l'ensemble de la Suisse dans ses rapports avec l'extérieur, vaut tout autant pour les régions périphériques, qui font l'objet de notre politique régionale. La concentration des efforts sur les aspects essentiels et l'orientation en fonction des besoins du marché sont peut-être justes d'un point de vue sectoriel, mais nous courons le risque de négliger les besoins des régions périphériques.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est prié de répondre à la question suivante :

Est-il prêt à évaluer l'efficacité de la politique fédérale en matière de transports du point de vue de ses incidences sur les régions, et, le cas échéant, à prendre les mesures qui paraîtraient opportunes, en faisant rapport au Parlement à ce sujet?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Cavetty, Cottier, Danioth, Delalay, Flückiger, Huber, Loretan, Meier Josi, Onken, Rhyner, Salvioni, Schiesser, Schmid Carlo, Ziegler Oswald (14)

93.3162

**Interpellation Loretan**  
**Treibstoffzollgelder**  
**für den Agglomerationsverkehr**  
**Fonds provenant des taxes**  
**sur les carburants pour le trafic urbain**

*Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1993*

Trotz grossen finanziellen Anstrengungen sind den Bemühungen der Städte, den Agglomerationsverkehr zu meistern, enge Grenzen gesetzt. So wenden Städte und Gemeinden pro Jahr eine halbe Milliarde Franken für den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf. Dazu kommen rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr, welche Städte und Gemeinden aus Steuermitteln für den Strassenunterhalt ausgeben. Zudem besteht die Gefahr, dass die vom Bundesrat mit der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalte-Verordnung gesteckten Ziele nicht erreicht werden, müssen doch auch hier auf lokaler Ebene in hohem Masse Steuergelder eingesetzt werden; so kostet zum Beispiel in der Stadt Bern die Lärmschutzsanierung rund 80 Millionen Franken.

Der verursachergerechte Einsatz von Treibstoffzollgeldern drängt sich deshalb sowohl im Interesse der Bewohner wie auch der Strassenbenützer auf. Insbesondere ist die verursachergerechte Finanzierung von Lärmschutz- und Luftreinhalte-Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehört auch die Anpassung der sogenannten Bahnhofparkplatz-Verordnung, die zwar eine Mitfinanzierung aus Treibstoffzöllen von Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen von Eisenbahnen und Postautos, nicht aber bei Haltestellen von stadt- und gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben erlaubt.

1. Ist der Bundesrat bereit, die sogenannte Bahnhofparkplatz-Verordnung umgehend derart anzupassen, dass künftig auch geeignete Park-and-Ride-Anlagen bei Haltestellen von stadt- und gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben aus Treibstoffzollgeldern mitfinanziert werden können, damit derartige Anlagen zur Verkehrsentslastung in den Innenstädten beitragen?

2. Ist der Bundesrat bereit, die Finanzierung von Massnahmen gemäss Lärmschutzverordnung in den Gemeinden und Städten vermehrt zweckgebunden aus Treibstoffzöllen abzusichern?

*Texte de l'interpellation du 18 mars 1993*

Malgré de gros investissements, les efforts que font les villes pour maîtriser le trafic urbain se heurtent à des limites étroites. Villes et localités versent annuellement un demi-milliard de francs pour les transports publics d'agglomération. A cela s'ajoute environ 1,3 milliard de francs par an que les communes prélèvent sur les recettes fiscales pour l'entretien des chaussées. Par ailleurs, le risque est grand que les objectifs visés par le Conseil fédéral par le biais de l'ordonnance sur la protection contre le bruit et celle sur la protection de l'air ne soient pas atteints, car ces objectifs nécessitent une part importante des ressources fiscales des communes. Ainsi, les mesures de lutte contre le bruit coûtent à la Ville de Berne quelque 80 millions de francs. Il faut donc affecter les recettes provenant des taxes sur les carburants d'une manière qui fasse justice aussi bien aux habitants qu'aux usagers de la route. Il y a lieu en particulier de veiller à un financement adéquat, c'est-à-dire prélevé sur les taxes payées par les usagers de la route, des mesures de protection contre le bruit et contre la pollution de l'air. La modification de l'ordonnance sur les places de parc près des gares fait partie de ces mesures. En effet, cette ordonnance ne permet actuellement que le financement des ouvrages dits «park and ride» (parc de dissuasion) à proximité des gares des chemins de fer et des gares postales, mais non pas des arrêts des véhicules des services urbains de transports en commun des villes et des localités.

1. Le Conseil fédéral est-il prêt à adapter rapidement l'ordonnance précitée afin qu'à l'avenir des parcs de dissuasion appropriés, à proximité des arrêts des véhicules des transports urbains, puissent aussi être cofinancés au moyen des recettes provenant des taxes sur les carburants, afin de contribuer au décongestionnement des centres urbains?

2. Le Conseil fédéral est-il disposé à assurer le financement de mesures découlant de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, dans les villes et les localités, d'une manière qui fasse davantage usage des fonds provenant des taxes sur les carburants?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Beerli, Bisig, Bloetzer, Bühler Robert, Büttiker, Coutau, Flückiger, Gemperli, Kündig, Raymond, Rhinow, Rhyner, Rüesch, Salvioni, Schiesser, Schüle, Weber Monika (17)

**Bloetzer Peter (C, VS):** Am 21. September des vergangenen Jahres habe ich den Bundesrat in einer Interpellation (93.3401) angefragt, ob er bereit sei, den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen und die Zufahrtsstrassen zu den bedeutenden Fremdenverkehrsorten und zu den grösseren Talschaften im Berggebiet in das schweizerische Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Die rasante Entwicklung im Strassenverkehr hat sich nicht nur auf die Nationalstrassen ausgewirkt. Ein ebenso starker Verkehrszuwachs konnte in vielen Regionen unseres Landes auf den Haupt- und Nebenstrassen festgestellt werden. Es ist im weitern eine Tatsache, dass in den Rand- und Berggebieten grosse Talschaften und bedeutende Fremdenverkehrsorte nur über Zufahrten mit ungenügender Sicherheit verfügen, dass in den engen Alpentälern vielerorts die Verkehrsbelastungen in den Siedlungen längst ein unzulässiges Mass erreicht haben und dass sich die Situation durch den zunehmenden Verkehr immer mehr verschärft.

Es ist unbestritten, dass zur Erreichung der erforderlichen Sicherheit der Strassenbenützer und zur Entlastung der Sied-

lungsräume vielerorts grosse und dringende Investitionen notwendig sind. Die hierzu notwendigen Projekte werden sowohl technisch als auch finanziell immer aufwendiger. Zum andern wird aber die Realisierung immer dringender, und es ist unbestritten, dass unsere Strassen vielerorts in einen besseren und vor allem sichereren Zustand zu bringen sind. Dies stellt aber die Kantone nicht nur vor gewaltige Aufgaben, sondern vielerorts sind sie aufgrund ihrer Finanzlage gar nicht in der Lage, diese Aufgaben zu erfüllen. Es ist dies auch nicht eine Aufgabe der Kantone allein, sondern vielmehr eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen.

Die Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes, die notwendig ist, damit Bund und Kantone gemeinsam zur Lösung dieser Aufgabe herangezogen werden können, ist denn auch seit längerer Zeit Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen und Petitionen. Aber auch seitens der betroffenen Kantone wurden verschiedentlich gleichlautende Forderungen gestellt. Die Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes wird nicht nur seitens des Bundes seit längerer Zeit geprüft, sondern ein baldiger Entscheid wurde vom Bundesrat verschiedentlich, insbesondere im Jubiläumsjahr 1991, aber auch später noch, in Aussicht gestellt.

Mit dem Ausgang der Volksabstimmungen vom 7. März 1993 und vom 20. Februar 1994 stehen nun auch die Mittel zur Verfügung, um gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes neue Strassen in das Hauptstrassennetz aufzunehmen. Die gegenwärtige Finanzlage des Bundes ist kein Grund, um den Entscheid weiter hinauszuschieben und keine Erweiterungen des Hauptstrassennetzes vorzunehmen. Eine Erweiterung heisst ja noch nicht, dass die Mittel für die Hauptstrassen umgehend zu erhöhen sind. Vielmehr kann dies der Finanzlage entsprechend eingeplant werden. Ein Entscheid ist aber notwendig. Gerade in Zeiten der zunehmenden Finanzknappheit sind die Kantone, vor allem die finanzschwachen Kantone, darauf angewiesen, zu wissen, bei welchen Aufgaben sie in Zukunft und langfristig mit der Hilfe des Bundes rechnen können.

Aufgrund dieser Sachlage ersuchen wir den Bundesrat, die seit langem anstehende Frage zu beantworten und vor allem im Sinne der Interpellation einen in der Sache positiven Entscheid zu fällen.

Zur Interpellation «Regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes» (93.3523): Am 8. Oktober 1993 habe ich gemeinsam mit 14 Mitunterzeichnern in einer Interpellation den Bundesrat gefragt, ob er bereit sei, die regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes zu evaluieren, gegebenenfalls die sich daraus ergebenden Massnahmen zu ergreifen und dem Parlament hierüber Bericht zu erstatten. Die Verkehrspolitik des Bundes, die im Sinne der Öffnung neu definiert wurde, muss mit ihren grossangelegten Projekten insgesamt als zukunftsgerichtet, dynamisch und grosszügig beurteilt werden, und sie verdient, insbesondere aus sektorieller Sicht, Unterstützung.

In bezug auf die ganzheitliche Wirksamkeit mangelt es aber an Kohärenz: Einerseits wird eine grosszügige Verkehrsinfrastruktur für den Transitverkehr gebaut und in den Ballungszentren ein marktgerechtes Angebot geschaffen. Dadurch wird zweifelsohne auf wirksame Weise eine wichtige Voraussetzung geschaffen, damit die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit unseres Landes auch in Zukunft sichergestellt ist. Andererseits müssen restriktive Massnahmen ergriffen werden, mit denen die Regionen und Kantone zur Finanzierung beigezogen werden beziehungsweise das Leistungsangebot abgebaut wird, wie dies in der anstehenden Revision des Eisenbahngesetzes und in den Sparmassnahmen zum Ausdruck kommt. Im nachfolgenden will ich einige verkehrspolitische Massnahmen des Bundes aus der Sicht der regionalpolitischen Wirksamkeit beurteilen.

Bundesrat und Parlament haben stets klar und unmissverständlich den Willen bekundet, das Nationalstrassennetz möglichst rasch zum Abschluss zu bringen; aus der Sicht der Randregionen, in denen dieser Ausbau einen erheblichen Verzug aufweist, muss dies positiv und anerkennend vermerkt werden.

Das Projekt «Bahn 2000», welches vom Schweizervolk am 6. Dezember 1987, also vor mehr als sechs Jahren, mit 57 Pro-

zent Jastimmen angenommen wurde, ist aus regionalpolitischer Sicht positiv zu werten. Im Zuge der Projektierung und des Bewilligungsverfahrens ist der ursprüngliche Kostenrahmen gesprengt worden, so dass das Projekt redimensioniert werden muss und die Ausführung in Verzug kommt.

Das redimensionierte Konzept berücksichtigt die wichtigsten Bedürfnisse der verschiedenen Landesteile und Regionen. Die Elemente, welche in der ersten Etappe vorgesehen sind, müssen aus regionalpolitischer Sicht unbedingt realisiert werden, und für die späteren Etappen sind zumindest die notwendigen Landreserven sicherzustellen.

Der Alpentransitbeschluss, welcher vom Schweizervolk mit 64 Prozent Jastimmen und von der Mehrheit der Stände am 27. September 1992 angenommen wurde, stellt mit dem Transitabkommen nicht nur einen bedeutenden Beitrag zum Aufbau der europäischen Transitinfrastruktur und damit zur Festigung der europäischen Wirtschaftskraft dar, sondern er enthält auch wesentliche Elemente des regionalpolitischen Ausgleichs, indem er die Verbesserung des Anschlusses von Randgebieten wie Tessin, Wallis und der Ostschweiz sicherstellt.

Beim Ausbau dieses Grossprojektes muss sichergestellt werden, dass die regionalpolitischen Elemente, wie sie in den Artikeln 5 bis 8 des Alpentransitbeschlusses enthalten sind, erhalten bleiben. Das heisst: Lötschberg und Simplon müssen gleichzeitig realisiert werden; der Anschluss der Ostschweiz darf nicht aufgeschoben werden, und der Anschluss der Westschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz muss ebenfalls ohne Verzug realisiert werden. Ein Verzicht auf das eine oder das andere Element des Alpentransitbeschlusses hätte für die betroffenen Gebiete unweigerlich schwerwiegende regionalpolitische Folgen.

Die Lage im Bereich der öffentlichen Finanzen zwingt uns nicht nur zur Erschliessung neuer Einnahmen, sondern insbesondere auch zu Sparmassnahmen. Die Notwendigkeit der Massnahmen zur Sanierung des öffentlichen Haushalts auf allen Stufen unseres Staatswesens ist unbestritten. Das Sparpotential ist auch relativ gross, und zwar ohne dass dies zu Lasten der finanzschwachen Regionen erfolgt. Voraussetzung ist, dass wir bereit sind, gewisse Grundsätze zu berücksichtigen. So sind lineare Kürzungen im Rahmen des Möglichen zu vermeiden, denn diese sind undifferenziert und unabhängig vom effektiven Sparpotential, und sie treffen anteilmässig vorab die finanzschwachen Kantone, welche im Genuss von höheren Subventionsätzen stehen.

Sodann sind «Pseudosparrmassnahmen» mit Kaskaden- und Dominoeffekten wo immer möglich zu vermeiden. So führt die Aufhebung der Tarifiannäherung oder die Aufhebung der Treibstoffzollbefreiung für die KTU sowie für die PTT und die SBB zwangsweise zu einer höheren Belastung der finanzschwachen Regionen, welche auf die eine oder die andere Art kompensiert werden müsste.

Aus der Sicht des Föderalismus ist es ein schwerwiegender Fehler, die Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr zu Lasten des Regionalverkehrs zu treffen. Die effektiven Einsparungen stehen sehr oft in keinem Verhältnis zum viel grösseren regionalpolitischen Schaden, den sie bewirken, indem eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Regionen erschwert oder verhindert wird. Ein minimales öffentliches Verkehrsangebot in den Randgebieten ist eine unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes wirtschaftliches Wachstum. Um echte und ganzheitlich wirksame Einsparungen zu erreichen, müssen vielmehr die Strukturen der SBB so geändert werden, dass eine regionale Koordination und Verantwortlichkeit sichergestellt werden.

Die SBB wiederholen immer wieder, sie gäben keinen Zug auf, den die Passagiere nicht selber aufgegeben hätten. In Tat und Wahrheit ist es vielerorts so, dass die SBB im Regionalverkehr in den letzten Jahrzehnten die notwendigen Investitionen nicht getätigt haben, die erforderlich gewesen wären, um diese Linien attraktiv zu erhalten. Lange bevor die Passagiere Züge aufgegeben haben, haben die SBB im Regionalverkehr mancherorts Linien vernachlässigt und aufgegeben! Der regionalpolitische Schaden, der dadurch entstanden ist, steht in keinem Verhältnis zu den erzielten sektoriellen Einsparungen.

Im Bereich der Verkehrspolitik des Bundes laufen wir Gefahr, mit einer Reihe der anvisierten Massnahmen die Grundwerte des Föderalismus und der Solidarität in Frage zu stellen. Eine umfassende Evaluation der Wirksamkeit unserer Verkehrspolitik drängt sich deshalb auf.

Aufgrund dieser Sachlage ersuchen wir den Bundesrat, die vorliegende Interpellation in positivem Sinne zu beantworten.

**Loretan Willy (R, AG):** Bei allem Verständnis für die Bergregionen muss ich nun doch eine weitere Stimme im Chor der verkehrs- und finanzpolitisch «Darbenden» erschallen lassen. Der von 17 Ratsmitgliedern mitgetragene Vorstoss, den ich vor einem Jahr eingereicht habe, will den Bundesrat dazu bringen, die Agglomerationen im Verkehrsbereich besser zu stützen. Ich bin mir bewusst, dass das Thema finanzpolitisch in eine ungute Zeit fällt. Kollege Bloetzer ist mit diesem Argument recht grosszügig umgesprungen. Ich bin Mitglied der Finanzkommission, und deshalb liegt es mir etwas auf dem Magen. Herr Bundesrat, es geht hier allerdings nicht um allgemeine Bundesgelder, sondern um solche aus einer Spezialfinanzierung, nämlich aus der Treibstoffzollkasse. Diese weist nach wie vor eine Reserve aus. Der Bundesrat hatte dem Souverän für die kürzliche Erhöhung des Treibstoffgrundzolles u. a. im Abstimmungsbüchlein die Drohung serviert: «Ohne zusätzliche Einnahmen wird die Reserve von 1,4 Milliarden Franken Strassenfonds des Bundes bis Ende 1994 aufgebraucht sein ....» Ende 1993 hatte dieser Fonds einen Stand von einer guten Milliarde Franken, und dies wird vermutlich auch Ende 1994 noch der Fall sein. Meine beiden Forderungen stellen also keinen finanzpolitischen Sündenfall dar.

Trotz den nationalen Aufgaben wie «Bahn 2000», Neat, Fertigstellung der Autobahnen dürfen die Probleme des Agglomerationsverkehrs nicht vergessen werden. Denn dieser ist nach wie vor eine unerlässliche Voraussetzung für einen gut organisierten nationalen Verkehr, wohnen doch rund zwei Drittel der Bevölkerung der Schweiz innerhalb von städtischen Agglomerationen. Innerhalb dieser hat insbesondere der Individualverkehr seine Kapazitätsgrenzen erreicht und überschritten. Verkehrsstaue, Luftbelastung über den zulässigen Normen und die Lärmemissionen sind dafür die Stichworte. Trotz grossen finanziellen Anstrengungen sind den Bemühungen der Städte, den Agglomerationsverkehr mit seinen umfassenden Problemen zu meistern, Grenzen gesetzt. Die Städte und Agglomerationsgemeinden wenden pro Jahr gegen eine Milliarde Franken für den öffentlichen Verkehr auf. Dazu werden rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr aus Steuermitteln von allen Städten und Gemeinden insgesamt für den Strassenunterhalt aufgebracht. Der grösste Teil davon entfällt auf die städtischen Agglomerationen.

Der Bund hat die Verknüpfung des Agglomerationsverkehrs mit dem nationalen Verkehr nur zögernd anerkannt, und nach langjährigen politischen Anstrengungen ist es gelungen, die revidierte Verkehrstrennungsverordnung auf den 1. Januar 1992 in Kraft zu setzen. Dassei, Herr Bundesrat Ogi, nochmals öffentlich und zuhänden des Protokolls gewürdigt und verdankt.

Wir wissen heute, dass die vom Bundesrat mit der Luftreinhalte-Verordnung und mit der Lärmschutzverordnung gesetzten Ziele nicht fristgerecht erreicht werden können. Im Bereich Lärmschutz bleibt in städtischen Agglomerationen als Ultima ratio vielfach nur der Einbau von Schallschutzfenstern. Für die Stadt Bern beispielsweise betragen die Kosten, die sich daraus ergeben, rund 80 Millionen Franken. Das ist ein Betrag, der zu mehr als der Hälfte aus Steuermitteln finanziert werden muss. Die Situation in anderen Schweizer Städten ist ähnlich. Dieser Notstand beim Vollzug des Lärmschutzes, des Umweltschutzes im Strassenbereich, geht auf die fehlende oder ungenügende Verursacherfinanzierung zurück.

Ich bitte daher den Bundesrat, die Luftreinhalte-Verordnung und die Lärmschutzverordnung, ähnlich wie im Eisenbahnbereich, zu überprüfen und auf andere umweltrelevante Verordnungen abzustimmen. Speziell die Finanzierung in diesem Bereich muss klar verursachergerecht geregelt werden. Die Treibstoffgrundzollerhöhung – um 20 Rappen pro Liter vom Volk grosszügigerweise beschlossen – eröffnet hier gewisse Möglichkeiten.

Sodann ist die Anpassung der sogenannten Bahnhofparkplatz-Verordnung überfällig. Diese erlaubt zurzeit die Mitfinanzierung von Park-and-Ride-Anlagen bei Stationen von Eisenbahnen und Postautos, nicht aber bei Haltestellen von Stadt- oder gemeindeeigenen Verkehrsbetrieben. Dabei könnten z. B. geeignete Umsteigemöglichkeiten bei Autobahnausfahrten in städtischen Agglomerationen mit entsprechenden Park-and-Ride-Anlagen entscheidende Beiträge zur Entlastung der Städte vom Individualverkehr leisten.

Diese Verordnung ist zu revidieren; das ist schon nach dem Wortlaut und dem Sinn von Artikel 23 des Treibstoffzollgesetzes nötig. Die heutige Verordnung, Herr Bundesrat, ist gesetzeswidrig. Das haben wir Ihnen vom Städteverband aus schon einige Male vortragen dürfen.

Es ist an der Zeit, auch dem Agglomerationsverkehr sowie dem von Städten und Gemeinden zu tragenden Umweltschutz aus der nach wie vor florierenden Treibstoffzollkasse vermehrte Mittel zukommen zu lassen. Die Prioritäten sind entsprechend moderat zu verschieben. Entsprechende Zusicherungen sind von Seiten des Departementes in den letzten Jahren wiederholt mehr oder weniger verbindlich gemacht worden. Sie sind einzulösen.

**Präsident:** Ich teile Ihnen mit, dass Herr Delalay auf seine Interpellation (93.3358) verzichtet und statt dessen eine einfache Anfrage einreicht.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Ich möchte die gestellten Fragen in zwei Paketen beantworten. Ich gehe zuerst auf die Interpellationen Bloetzer – zu den Hauptstrassen – und Loretan ein und in einem zweiten Paket dann auf die regionale Verkehrspolitik.

Herr Bloetzer ersucht den Bundesrat, den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen und die Zufahrtstrassen zu den bedeutenden Fremdenverkehrsorten und zu den grossen Talschaften im Berggebiet in das Hauptstrassennetz aufzunehmen. Herr Loretan will zum einen den Geltungsbereich der Bahnhofparkplatz-Verordnung auf Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel in Agglomerationen ausdehnen und weiter Lärmschutzmassnahmen in Gemeinden und Städten vermehrt durch zweckgebundene Treibstoffgelder absichern.

Diese Forderungen der Interpellanten sind dem Bundesrat sehr wohl bekannt. Sie sind ihm auch schon von anderer Seite vorgetragen worden. Beide Interpellanten verweisen auf die Erhöhung des Treibstoffgrundzolls (Volksabstimmung vom 7. März 1993). Dieser positive Entscheid ändert nichts daran, dass der zweckgebundene Anteil der Mehreinnahmen in erster Linie die Fertigstellung der Nationalstrassen sichern soll. Ich muss Ihnen in Erinnerung rufen, dass Sie – Ihre Finanzkommission – eine Motion überwiesen haben, die vom Bundesrat ein drittes Sparpaket will. Ein drittes Sparpaket, das Sanierungsmassnahmen für 1994 vorsehen soll, um das strukturelle Defizit von gegen 4 Milliarden Franken zu beseitigen. Das ist Ihre Motion, und Sie haben mit dieser Motion den Bundesrat an die Arbeit geschickt!

Wir können den Bären nicht waschen, ohne das Fell nass zu machen. Ich habe zwar volles Verständnis für die Forderung der Erweiterung des Hauptstrassennetzes und kann alles unterschreiben, was Sie über Ihren Kanton gesagt haben, Herr Bloetzer. Ich kenne die Zufahrten z. B. nach Zermatt, nach Saas Fee, und es ist ein wahres Wunder, dass da nie etwas passiert. Diese Zufahrten sind ungenügend. Aber wir können im Moment aufgrund der vorhandenen Mittel eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes nicht vornehmen. Der Bundesrat möchte sich weder punkto Zeitpunkt dieser Erweiterung noch punkto Umfang und Ausmass dieser möglichen Erweiterung heute festlegen.

Bei dieser Sachlage, Herr Loretan, sieht der Bundesrat auch keine Möglichkeit, die Bahnhofparkplatz-Verordnung zu revidieren. Ich höre auch Ihre Botschaft, aber wir haben schlicht und einfach kein Geld. Ich erinnere Sie an eines: Die Budgetkredite für Lärmschutzmassnahmen wurden in den letzten Jahren – ich habe das auch bei den diversen Besprechungen, die ich mit Ihnen und alt Stadtpräsident Bircher hatte, immer wieder gesagt – nie ausgeschöpft. Wie wollen Sie mehr Geld

verlangen, wenn das Geld, das vorhanden ist, das im Budget von Ihnen bewilligt wird, nicht abgerufen wird? Neue Massnahmen sind in der heutigen finanzpolitischen Lage nicht möglich. Sie sind nicht erforderlich. Man kann in diesem Bereich nur das Geld ausgeben, das man zur Verfügung hat, und man kann hier nicht plötzlich andere Schwergewichte setzen. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit halte ich mich kurz – die Gefahr ist gross, dass Sie dann nicht zufrieden sind.

Ich komme zum zweiten Paket, der Regionalverkehrspolitik. Wir haben Ihrem Anliegen – Herr Bloetzer – in verschiedener Weise bereits entsprochen. Ich erinnere an die Zweckmässigkeitsprüfungen bei Projekten, an das Bewilligungsverfahren, das wir eingeführt haben. Überdies folgt noch im laufenden Jahr der sogenannte Mobilitätsbericht. Ich möchte Ihnen, damit Sie orientiert sind, zum erwähnten Motto «Die SBB geben keinen Zug auf, der nicht schon von der Bevölkerung aufgegeben worden ist», noch einige Zahlen servieren. Nachdem auch in Ihrem Rat die Rückweisung des SBB-Budgets zur Diskussion stand, muss ich in Erinnerung rufen, dass alle Regionalzüge der SBB 1992 im Durchschnitt einen Erlös von Fr. 7.46 pro Zugkilometer einbrachten. Die Herstellungskosten betragen aber Fr. 21.62. Zu den Herstellungskosten gemäss Abgeltungsrechnung zählen die Fahrzeug- und Personalkosten inklusive Betrieb der Infrastruktur, aber ohne Bau und Unterhalt. Rechnet man zu den Herstellungskosten noch die Verkaufskosten dazu, ergeben sich Kosten Fr. 21.94 pro Zugkilometer und damit ungedeckte Kosten von Fr. 14.48.

Nach dem Gehörten bei der SBB-Rechnung, beim SBB-Budget, nach den Sanierungspaketen, die Sie verlangt haben, müssen Sie gewärtigen, dass wir solche Rechnungen – die natürlich so oder anders diskutiert werden können – machen müssen; und wir müssen die Züge dort einsetzen, wo sie gebraucht werden, ohne die Regionen, die Rand- und Berggebiete, zu vernachlässigen. Aber man kann dort nicht einen Fahrplan aufrechterhalten, der beispielsweise einem Fahrplan im Mittelland, wo die Züge benutzt werden, entspricht.

Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir Ihre Forderungen bezüglich Budget und Finanzzukunft ernst nehmen, dass wir sie umsetzen müssen, dass wir aber hier nicht mehr alle Ihre Vorstellungen erfüllen können. Wir möchten, was das Wallis anbetrifft, die Neat bauen, die «Bahn 2000» erstellen – wir möchten damit den öffentlichen Verkehr verbessern – und die Autobahn – soweit Artikel 36sexies der Bundesverfassung es noch zulässt – fertig bauen. Wir hoffen, dass man dann auch von dieser neuen Möglichkeit und von diesem neuen Angebot Gebrauch machen wird.

Wir werden den Mobilitätsbericht, der auf Ihre Vorstellungen auch eingehen soll, 1994 veröffentlichen, und wir werden bei den Zweckmässigkeitsprüfungen und beim Bewilligungsverfahren Ihren Anliegen soweit wie möglich gerecht werden.

**Bloetzer Peter (C, VS):** In bezug auf die Interpellation 93.3401, Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes, kann ich mich natürlich von Ihrer Antwort – wie Sie, Herr Bundesrat, verstehen werden – nicht als zufriedengestellt erklären.

Ich verstehe die Lage und die Begründung und möchte Bundesrat Ogi für seine Äusserung danken, wonach das Problem gelöst werden muss, auch wenn dies aufgrund der finanziellen Lage derzeit noch nicht möglich ist. Wir werden auf diese Frage zu gegebenem Zeitpunkt zurückkommen.

Zur Interpellation 93.3523, Regionalpolitische Wirksamkeit der Verkehrspolitik des Bundes: Ich kann mich von der Antwort, wonach diese Frage mit dem Mobilitätsbericht beantwortet werden soll, als befriedigt erklären.

**Loretan Willy (R, AG):** Ich danke ebenfalls für die Antwort und komme auf drei Punkte zu sprechen:

1. Wenn das Thema des dritten Sparpaketes angezogen wird, vermischt Bundesrat Ogi offenbar zweierlei Franken: Die einen sind die Mittel für die allgemeine Bundeskasse, die anderen sind die zweckgebundenen Mittel gemäss Treibstoffzollgesetz. Oder beabsichtigt der Bundesrat, uns eine Gesetzesänderung vorzuschlagen, welche die Lockerung der Zweckbindung der Erträge aus dem Grundzoll und aus dem Zollzuschlag zugunsten der allgemeinen Bundeskasse vorsieht?

2. Es trifft zu, dass die Budgetkredite des Bundes für Lärmschutzmassnahmen in Städten und Gemeinden nicht voll ausgeschöpft werden, weil eben die Eigenbelastung der Gemeinden aus allgemeinen Mitteln zu hoch ist und die entsprechenden kommunalen Kredite nicht gesprochen werden können.

3. Der Verkehrs- und Kommunalpolitiker in mir ist nicht befriedigt, der Finanzpolitiker ist es teilweise. Summa summarum bin ich, aufgerundet, ungefähr zu 40 Prozent, also teilweise, befriedigt.

*Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr*  
*La séance est levée à 19 h 45*

## **Interpellation Loretan Treibstoffzollgelder für den Agglomerationsverkehr**

## **Interpellation Loretan Fonds provenant des taxes sur les carburants pour le trafic urbain**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3162
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1994 - 15:00
Date	
Data	
Seite	197-201
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 027

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.