

94.3060

**Dringliche Interpellation
der sozialdemokratischen Fraktion
Alpen-Initiative**
**Interpellation urgente
du groupe socialiste
Initiative des Alpes**

Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1994

1. Das Wochenende vom 20. Februar 1994 brachte nicht nur die Annahme der Alpen-Initiative mit sich, sondern auch die Annahme der beiden Vorlagen im Bereich des Schwerverkehrs. Damit ist der Weg politisch frei für die schrittweise Einführung der Kostenwahrheit in diesem Bereich. Welche Schritte gedenkt der Bundesrat angesichts dieser klaren Volksentscheide wann zu unternehmen?
2. Die Kritik an dem vorläufig erlassenen Planungsstopp geht nach der Meinung der Baudirektoren und -direktorinnen zu weit. Ist der Bundesrat bereit, unverzüglich zusammen mit den betroffenen Kantonen und interessierten Kreisen diese Liste zu bereinigen?
3. Der strittigste Punkt betrifft die N 9 im Oberwallis. Vor der Abstimmung vertraten die Gegner der Initiative den Standpunkt, im Oberwallis könne nicht mehr gebaut werden. Nach der Abstimmung wollen dieselben Gegner eine vierspurige Autobahn durchsetzen. Anders die Befürworter der Initiative, welche immer davon ausgingen, dass eine zweispurige Nationalstrasse möglich bleibt. Ist der Bundesrat bereit, dem Experten, der sich bereits bei der Umfahrung von Brig bewährt hat, ein Mandat zu erteilen, um gemeinsam mit allen Interessierten einen konstruktiven Vorschlag zu unterbreiten?
4. Europäisch waren die Kommentare zur Annahme der Initiative besser als erwartet. Ein EG-Kommissar bemerkte gegenüber dem deutschen «Spiegel», die Schweiz «könnte Europa ein Stück in Richtung einer vernünftig geplanten, gemeinsamen Verkehrspolitik voranbringen». Teilt der Bundesrat nach einer ersten Analyse des Resultates die Ansicht, dass erstens die Mehrheit der Befürworter und Befürworterinnen des EWR auch der Alpen-Initiative zugestimmt haben und dass zweitens auch deshalb die Initiative nicht gegen, sondern mit Europa umgesetzt werden soll?
5. Die Alpen-Initiative nennt ein Ziel und eine Frist zur Erreichung dieses Ziels. Sie überlässt die Wahl der Mittel dem Bundesrat, der direkt auf dem Verordnungsweg tätig werden kann und muss. Nur Ausnahmen bedürfen einer gesetzlichen Grundlage. Ist der Bundesrat bereit, gemeinsam mit allen Beteiligten ein Programm zu starten, um bis in das Jahr 2004 die Güter auf die Bahn zu bringen?
6. Ist der Bundesrat bereit, europäisch eine Medienkampagne zu starten, um diese Weichenstellung in der europäischen Verkehrspolitik zu erläutern?
7. Ist der Bundesrat bereit, einen Delegierten für den Transit zu ernennen, der mit einem kleinen Stab unverzüglich die notwendigen Massnahmen zur Umsetzung der Initiative konzipiert und anschliessend deren Umsetzung begleitet?
8. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass diese Umsetzung europakompatibel und nichtdiskriminierend erfolgen und gleichzeitig einen Beitrag zur Herstellung der Kostenwahrheit im Verkehr leisten soll?
9. Die Annahme der Alpen-Initiative ist ein klares Bekenntnis zur Bahn. Wie wirkt sich diese Weichenstellung auf die anstehenden Entscheide im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus?
10. Ist der Bundesrat bereit, jährlich dem Parlament Bericht zu erstatten über den Stand der Umsetzung der Alpen-Initiative?

Texte de l'interpellation du 1er mars 1994

1. Le dimanche 20 février 1994 n'a pas seulement été marqué par l'acceptation de l'initiative des Alpes, mais aussi par celle des deux projets relatifs au trafic des poids lourds. Ainsi, la

voie est libre pour une instauration progressive de la vérité des coûts dans ce secteur. Que compte entreprendre le Conseil fédéral pour tenir compte de cette nette décision populaire?

2. De l'avis des chefs de départements cantonaux des travaux publics, la décision de bloquer provisoirement les projets routiers va trop loin. Le Conseil fédéral est-il prêt à mettre au point immédiatement cette liste avec les cantons et les milieux concernés?

3. Le projet le plus controversé concerne la N 9 dans le Haut-Valais. Avant le vote, les adversaires de l'initiative ont fait valoir l'avis qu'il n'était plus possible de construire dans cette région. Après le vote, ces mêmes adversaires voudraient imposer une autoroute à quatre voies. Les partisans de l'initiative sont toujours partis de l'idée qu'une route nationale à deux voies est parfaitement possible. Le Conseil fédéral est-il prêt à confier à l'expert qui a déjà fait ses preuves à propos de l'évitement de Brigue le mandat de faire une proposition constructive en concertation avec tous les intéressés?

4. Au plan européen, les commentaires suivant l'acceptation de l'initiative ont été plus favorables que prévu. Un membre de la Commission européenne a même déclaré au «Spiegel» que la Suisse pouvait fournir à l'Europe un élément en faveur d'une politique commune des transports raisonnable. Après une première analyse des résultats, le Conseil fédéral partage-t-il l'avis selon lequel, premièrement, la majorité des partisans de l'EEE ont dit oui à l'initiative, et, deuxièmement, que pour cette raison aussi l'initiative doit être appliquée non pas contre, mais avec l'Europe?

5. L'initiative des Alpes fixe un objectif et un délai pour l'atteindre. Elle laisse au Conseil fédéral le choix des moyens à mettre en oeuvre par voie d'ordonnance. Seules les exceptions nécessitent une base légale. Le Conseil fédéral est-il prêt à lancer, de concert avec l'ensemble des intéressés, un programme visant à transférer le transit des marchandises de la route au rail d'ici à 2004?

6. Le Conseil fédéral entend-il lancer une campagne d'information à l'échelon européen pour expliquer ce changement d'orientation de sa politique des transports?

7. Envisage-t-il de nommer un délégué aux questions de transit qui, appuyé par un petit état-major, serait chargé de définir à bref délai les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de l'initiative et de suivre la réalisation de ces mesures?

8. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis qu'il faut mettre en oeuvre l'initiative d'une manière qui soit eurocompatible et non discriminatoire, et que ceci doit aussi contribuer à établir la vérité des coûts dans le domaine des transports?

9. L'acceptation de l'initiative est un signal clair en faveur du chemin de fer. Quelles en sont les conséquences sur les décisions pendantes en matière de transports publics?

10. Le Conseil fédéral est-il disposé à faire un rapport annuel au Parlement sur l'état des travaux de mise en oeuvre de l'initiative?

Sprecher – Porte-parole: Bodenmann

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994

Allgemeines

Siehe Stellungnahme zu Vorstoss 94.3023 hiervor

Zu den einzelnen Fragen

1. Der Bundesrat ist erfreut über die deutliche Annahme des Kompetenzartikels für eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Dieser Entscheid ist ein deutliches Signal für die schrittweise Verwirklichung der Kostenwahrheit. Der Bundesrat wird das EVED beauftragen, eine Botschaft zu einem Bundesgesetz für eine verursachergerechte Schwerverkehrsabgabe auszuarbeiten.

2. Auch Treibstoffzollgelder sind Mittel, welche das Volk dem Staat zur Verfügung stellt. Es ist entsprechend vorsichtig und sorgfältig mit diesen Mitteln umzugehen. Eine weitere Investi-

tion in die Planung von Projekten, welche mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit infolge von Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung gar nie realisiert werden können, ist daher nicht zu vertreten. Die logische Folge ist der durch das Bundesamt für Strassenbau nach Rücksprache und im Auftrag des EVED erlassene vorläufige Planungs- und Projektierungsstopp als provisorische Massnahme.

Es wird Sache der Ausführungsgesetzgebung sein, möglichst rasch konkrete Vorgaben zu liefern, damit die vorsorglichen Massnahmen zumindest partiell aufgehoben werden können. In die Erarbeitung dieser Ausführungsbestimmungen werden selbstverständlich die Kantone und die Baudirektorenkonferenz einbezogen. Diverse Kontakte in dieser Richtung haben in den letzten Tagen bereits stattgefunden.

3. Angesichts der diametral auseinanderliegenden Ansichten betreffend möglicher Auslegungen von Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung hat das EVED eine interdepartementale Arbeitsgruppe eingesetzt, mit dem Auftrag, den möglichen Interpretationsrahmen darzulegen. Es ist davon auszugehen, dass anschliessend vor allem auch die Diskussionen über die Möglichkeiten betreffend die N 9 konkret stattfinden können. Materielle Aussagen zu dieser Frage sind heute noch verfrüht. Expertenmandate sind derzeit aus den oben angeführten Überlegungen betreffend Bau- und Projektierungsstopp nicht angezeigt.

4. Bei einem eidgenössischen Urnengang werden die Motive des Souveräns für seine Stimmabgabe üblicherweise im Rahmen einer Vox-Analyse untersucht. Den Ergebnissen dieser wissenschaftlichen Abklärungen kann nicht vorgegriffen werden. Im Gespräch mit den europäischen Partnern sind möglichst für alle Seiten akzeptable Modalitäten für die Umsetzung der Initiative zu suchen.

5. Der Bundesrat wird die nötigen Abklärungen treffen und die erforderlichen Massnahmen einleiten, um die Initiative umzusetzen. Dazu ist er auf die Mitwirkung aller Beteiligten angewiesen.

6. Mit den Organen der EU bestehen eingespielte und permanente Kontakte. Der Informationsfluss ist gesichert, Erklärungsbedarf ist gegeben.

7. Der Bundesrat wird in der Organisation des Umsetzungsauftrages seine Führungsfunktion wahrnehmen. Er wird bemüht sein, dafür die optimalste Organisationsform zu wählen.

8. Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass die Initiative möglichst europakompatibel und nichtdiskriminierend umzusetzen ist. Zur Herstellung der Kostenwahrheit beim Schwerverkehr ist in dessen die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe das prioritäre Instrument.

9. Bereits vor Annahme der Alpen-Initiative hat die schweizerische Verkehrspolitik das Ziel der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene verfolgt. Auf dieser Grundlage wurde insbesondere auch die Neat geplant und hat sich die Schweiz im Transitabkommen zur Förderung des kombinierten Verkehrs verpflichtet.

Die Kapazität im kombinierten Verkehr wird durch die Realisierung von Huckepackkorridor und Neat laufend erhöht. Die Auslastung des Transitkorridors betrug Ende letzten Jahres 74 Prozent. Der Bundesrat ist gewillt, auf den Zeitpunkt der Umsetzung der Alpen-Initiative die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.

10. Der Bundesrat legt dem Parlament im Rahmen des Geschäftsberichts regelmässig Rechenschaft ab. Zudem steht er den Fachkommissionen des Parlamentes für weitere erwünschte Angaben zur Verfügung. Eine spezielle Berichterstattung dürfte sich somit auch aus verwaltungsökonomischen Gründen erübrigen.

*Rapport écrit du Conseil fédéral
concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994*
Généralités

Voir rapport sur l'intervention 94.3024 ci-devant

Réponses aux différentes questions

1. Nous nous félicitons de la nette acceptation de l'article de compétence pour une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation. Cette déci-

sion est un signal univoque en faveur d'une réalisation par étapes de la vérité des coûts. Nous allons prochainement charger le DFTCE d'élaborer un message relatif à une loi fédérale pour une redevance poids lourds conforme au principe de causalité.

2. Le produit des droits d'entrée sur les carburants est aussi un moyen mis à la disposition de l'Etat par le peuple. Il importe de l'engager avec prudence et parcimonie. Dès lors, on évitera de procéder à de nouveaux investissements dans la planification de projets qui, selon toute probabilité, ne pourront pas être réalisés en raison de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution. La conséquence logique est l'arrêt des travaux de planification et d'études décrété à titre provisionnel par l'Office fédéral des routes sur mandat du DFTCE.

Il incombera à la législation d'exécution de livrer le plus rapidement possible des indications concrètes afin que les mesures provisionnelles puissent être levées au moins en partie. Les cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics seront naturellement associés à l'élaboration de ces dispositions. Diverses prises de contact allant dans ce sens viennent d'avoir lieu.

3. En raison de points de vue diamétralement opposés quant aux diverses notions floues de l'initiative, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation. On peut admettre que les discussions portant sur les possibilités de réaliser la N 9 pourront alors se fonder sur des éléments concrets; toute affirmation d'ordre matériel à ce sujet est cependant encore prématurée. Pour les motifs déjà invoqués, il n'est pas non plus souhaitable de confier des mandats à des experts.

4. Les motivations du vote du souverain lors de chaque scrutin fédéral font régulièrement l'objet d'une analyse Vox. On ne saurait donc anticiper sur les résultats de cet examen scientifique. Il est par contre sûr que la mise en oeuvre de l'initiative ne devra pas se faire contre l'Europe, mais avec elle.

5. Nous allons effectuer les études indispensables et mettre en oeuvre les mesures permettant d'atteindre les objectifs de l'initiative. Pour cela, nous sommes tributaires de la coopération de tous les acteurs concernés.

6. Des contacts permanents sont noués avec les organismes de l'Union européenne. Si l'échange d'informations est souhaité, le dialogue est garanti.

7. Nous exercerons nos prérogatives lors de l'organisation du mandat relatif à la mise en pratique et veillerons en l'occurrence à choisir la forme la plus appropriée.

8. Nous partageons l'idée que la concrétisation de l'initiative doit être le plus possible eurocompatible et non discriminatoire. L'instrument privilégié de l'instauration de la vérité des coûts dans le trafic lourd est au demeurant la redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation.

9. Bien avant l'acceptation de l'initiative des Alpes, la politique suisse des transports s'est donné pour but de reporter le trafic marchandises de la route au rail. Telle est d'ailleurs la base sur laquelle repose en particulier le projet de la NLFA; dans l'Accord sur le transit, la Suisse s'est engagée à développer le transport combiné.

La capacité de ce dernier est accrue progressivement grâce à la mise en place du corridor de ferroutage et de la NLFA. A la fin de l'année dernière, le corridor de transit n'était sollicité qu'à raison de 74 pour cent. Nous tenons à mettre à disposition les capacités nécessaires au moment où l'initiative sera appliquée intégralement.

10. Nous informons régulièrement le Parlement sur notre activité, par le biais de notre rapport de gestion. En outre, nous fournissons à ses commissions spécialisées toutes les indications voulues. Un rapport spécifique ne se justifie donc pas, d'autant moins que nous devons simplifier le plus possible les démarches administratives.

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Alpen-Initiative

Interpellation urgente du groupe socialiste Initiative des Alpes

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3060
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 21:00
Date	
Data	
Seite	464-465
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 815

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.