

DELIB

Verhandlungsheft

Förderung des öffentlichen Verkehrs
Volksinitiative

**Cahier
des délibérations**

Encouragement des transports publics
Initiative populaire

**Quaderno
delle deliberazioni**

Iniziativa popolare
Per il promovimento dei trasporti
pubblici

89.015

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento

Verantwortlich für diese Ausgabe - Responsable de cette édition

**Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale**

E. Frischknecht, Tel. 031/61 97 31

**Services du Parlement
Centrale de documentation**

E. Frischknecht, tél. 031/61 97 31

Bezug durch:

**Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/61 97 44
Telefax 031/61 82 97**

- S'obtient:

**Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/61 97 44
Téléfax 031/61 82 97**

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seiten</u>
1	Uebersicht über die Verhandlungen	III
2	Detaillierte Uebericht über die Verhandlungen	IV
3	Rednerliste	V
4	<u>Verhandlungen der Räte</u>	
	Ständerat	
	26.09.1989	481
	08.02.1990	21
	Nationalrat	
	06.02.1990	76
	08.02.1990	181

Table des matières

		<u>Pages</u>
1	Résumé des délibérations	III
2	Résumé détaillé des délibérations	IV
3	Liste des orateurs	V
4	<u>Débats dans les conseils</u>	
	Conseil des Etats	
	26.09.1989	481
	08.02.1990	21
	Conseil national	
	06.02.1990	76
	08.02.1990	181

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 201/89.015 s Förderung des öffentlichen Verkehrs. Volksinitiative

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 13. Februar 1989 (BBI I, 1263) über die Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs».

N *Verkehrskommission*

S *Delalay, Cavadini, Cavelty, Ducret, Flückiger, Gadiant, Jagmetti, Lauber, Miville, Piller, Rüesch, Ziegler, Zumbühl* (13)

1989 26. September. Beschluss des Ständerates nach Entwurf des Bundesrates.

1990 6. Februar. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

1990 8. Februar. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1990 8. Februar. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

(BBI I, 899)

× 201/89.015 é Encouragement des transports publics. Initiative populaire

Message et projet d'arrêté du 13 février 1989 (FF I, 1218) sur l'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics».

N *Commission des transports et du trafic*

E *Delalay, Cavadini, Cavelty, Ducret, Flückiger, Gadiant, Jagmetti, Lauber, Miville, Piller, Rüesch, Ziegler, Zumbühl* (13)

1989 26 septembre. Décision du Conseil des Etats conforme au projet du Conseil fédéral.

1990 6 février. Décision du Conseil national: Adhésion.

1990 8 février. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

1990 8 février. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 1990 I, 868

2 Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

2.1	Ständerat		Conseil des Etats
-----	-----------	--	-------------------

2.11	<u>Allgemeine Aussprache</u>	26.09.1989	<u>Discussion générale</u>
	Delalay (C, VS), rapporteur		481
	Cavelty (C, GR), Sprecher der Minderheit		482
	Piller (S, FR)		483
	Gadient (V, GR)		484
	Lauber (C, VS)		485
	Miville (S, BS)		485
	Ducret (R, GE)		486
	Jagmetti (R, ZH)		487
	Ziegler (C, UR)		487
	Zumbühl (C, NW)		488
	Weber (U, ZH)		488
	Danioth (C, UR)		489
	Ogi (V), Bundesrat		490
2.12	<u>Detailberatung</u>	26.09.1989	<u>Discussion par articles</u>
2.13	<u>Schlussabstimmung</u>	08.02.1990	<u>Vote final</u>

2.2	Nationalrat		Conseil national
-----	-------------	--	------------------

2.22	<u>Allgemeine Aussprache</u>	06.02.1990	<u>Discussion générale</u>
	Jaeger (U, SG)		76
	Diener (G, ZH), Berichterstatterin		77
	Theubet (C, JU), rapporteur		78
	Béguelin (S, VD), prote-parole de la minorité I		79
	Zwygart (U, BE), Sprecher der Minderheit II		79
	Ammann (S, SG)		80
	Meier-Glattdfelden (G, ZH)		80
	Baggi (C, TI)		81
	Weber-Schwyz (R)		81
	Friderici (L, VD)		82
	Frey Walter (V, ZH)		83
	Jaeger (U, SG)		84
	Schnider (C, LU)		85
	Giger (R, SG)		85
	Neukomm (S, BE)		86
	Wellauer (C, TG)		86
	Müller-Meilen (R, ZH)		87
	Günter (U, BE)		87
	Wiederkehr (U, ZH)		88
	Diener (G, ZH), Berichterstatterin		88
	Theubet (C, JU), rapporteur		88
	Ogi (V), Bundesrat		88
2.22	<u>Detailberatung</u>	06.02.1990	<u>Discussion par articles</u>
2.23	<u>Schlussabstimmung</u>	08.02.1990	<u>Vote final</u>

3. Rednerliste - Liste des orateurs

3.1 Ständerat - Conseil des Etats

Cavelty (C, GR), Sprecher der Minderheit	482
Danioth (C, UR)	489
Delalay (C, VS), rapporteur	481
Ducret (R, GE)	486
Gadient (V, GR)	484
Jagmetti (R, ZH)	487
Lauber (C, VS)	485
Miville (S, BS)	485
Ogi (V), Bundesrat	490
Piller (S, FR)	483
Weber (U, ZH)	488
Ziegler (C, UR)	487
Zumbühl (C, NW)	488

3.2 Nationalrat - Conseil national

Ammann (S, SG)	80
Baggi (C, TI)	81
Béguelin (S, VD), prote-parole de la minorité I	79
Diener (G, ZH), Berichterstatterin	77, 88
Frey Walter (V, ZH)	83
Friderici (L, VD)	82
Giger (R, SG)	85
Günter (U, BE)	87
Jaeger (U, SG)	76, 84
Meier-Glattdfelden (G, ZH)	80
Müller-Meilen (R, ZH)	87
Neukomm (S, BE)	86
Ogi (V), Bundesrat	88
Schnider (C, LU)	85
Theubet (C, JU), rapporteur	78, 88
Weber-Schwyz (R)	81
Wellauer (C, TG)	86
Wiederkehr (U, ZH)	88
Zwygart (U, BE), Sprecher der Minderheit II	79

Ständerat

Sitzung vom 26.09.1989
08.02.1990

Conseil des Etats

Séance du 26.09.1989
08.02.1990

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)

Antrag der Kommission
siehe Detailberatung

Proposition de la commission
voir discussion par articles

M. Delalay, rapporteur: L'initiative populaire sur l'encouragement des transports publics a pour principale but de confier à la Confédération, par la constitution, la tâche permanente et durable de promouvoir les transports publics. Elle considère qu'ils constituent une tâche collective et que leur promotion est importante dans le cadre de la politique suisse des transports. Selon ses auteurs, l'initiative ne blesse pas le principe selon lequel les fonds provenant de la route doivent être utilisés pour les besoins routiers. Le transfert du trafic de marchandises de la route au rail ne serait pas suffisamment soutenu et ce qui a été entrepris jusqu'ici dans ce sens devrait devenir une tâche permanente de la Confédération, ancrée dans la constitution.

Pour parvenir à ses fins, l'initiative prévoit, jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique coordonnée des transports, une modification fondamentale de l'utilisation des droits sur les carburants. Selon les dispositions actuellement en vigueur, les droits de base sur les carburants sont affectés à raison de la moitié à la caisse générale de la Confédération, alors que l'autre moitié sert à la couverture des dépenses routières. Quant à la surtaxe sur les carburants, elle sert en totalité à des fins routières. L'initiative constitutionnelle dont nous débattons propose de changer cette règle en attribuant un tiers du droit de base et la surtaxe sur les carburants à la promotion des transports publics, un tiers restant acquis à la route et un tiers à la caisse générale de la Confédération. En fait, ce sont donc des montants annuels de l'ordre de 600 à 700 millions de francs qui seraient distraits du financement des routes au profit exclusif des transports publics.

Dans son travail, la commission a tout d'abord entendu les auteurs de l'initiative, qui ont pu expliquer leur point de vue sur l'offre de base en matière de transports publics, par laquelle ils entendent une augmentation du nombre de lignes et de courses dans toutes les parties du pays. Les initiants proches d'un grand distributeur de commerce de détail ont pu s'expliquer sur le déplacement des centres d'achat vers la périphérie des villes, générateur d'un très fort trafic urbain qu'il faut maintenant combattre.

La commission admet que l'initiative en discussion pour la promotion des transports publics est, sur un certain nombre de points importants, semblable à la politique coordonnée des transports. L'initiative tend à promouvoir de façon massive le transport public et à lui donner, pour y parvenir, de très importants moyens. Une telle initiative devrait donc réjouir ceux qui visent à fonder les bases d'une politique des transports à long terme, coordonnée et respectueuse de l'environnement. Les membres de la commission sont sensibles à ces arguments mais s'opposent cependant à l'initiative. Ils sont contraires de la refuser car, formellement, le projet présenté veut régler un certain nombre de questions qui n'ont pas à l'être au niveau constitutionnel. Il s'agit en particulier du catalogue de mesures et de dispositions transitoires qui n'ont plus de sens après le rejet par le peuple de la politique coordonnée des transports: il n'est pas possible d'accrocher un wagon à un train qui n'existe pas. Sur le plan matériel, l'acceptation de l'initiative aurait pour conséquence un transfert très élevé des moyens mis à disposition par les droits sur les carburants. Des tâches routières et des ouvrages importants dans les régions peu favorisées jusqu'ici, ne pourraient plus être remplies à satisfaction. Certes, les réserves du fonds routier sont aujourd'hui importantes mais elles seraient épuisées en deux ans. Une acceptation de l'initiative serait considérée à bon droit par les automobilistes comme un abus de confiance après les consultations populaires du 6 juillet 1958 et du 27 février 1983, qui ont assuré le financement des routes par l'affectation des droits sur les carburants.

Enfin, politiquement, l'initiative est insoutenable après le refus par le peuple de la politique coordonnée des transports, qui allait d'ailleurs moins loin que le projet dont nous débattons. La commission a également examiné la question de savoir s'il était opportun d'opposer un contre-projet à l'initiative. Elle y a renoncé en prenant en compte le fait que le trafic public pourrait fort bien être encouragé sans avoir recours à de nouvelles dispositions constitutionnelles. Nous sommes d'ailleurs en possession de toute une série de mesures que le Conseil fédéral propose pour mieux régler le trafic dans les agglomérations, tout en se basant sur les dispositions actuelles; ainsi en est-il, par exemple, pour RAIL 2000, les transversales ferroviaires alpines et le mandat d'entreprise confié aux Chemins de fer fédéraux. En ce qui concerne le transport combiné, le ferroutage, les efforts de la Confédération, à travers les CFF, sont jugés suffisants. La commission estime que l'essentiel de la pollution se concentre dans les centres urbains et que c'est là qu'il faut la combattre, à la charge de ceux qui la provoquent.

Enfin, le fait a été évoqué que l'initiative de l'Alliance des indépendants est trop inspirée par l'euphorie d'investissements. Il est temps de songer davantage aux problèmes et au financement de l'exploitation et il convient de ne pas orienter toute la politique des transports vers des nouvelles constructions.

S'agissant de la proposition de contre-projet, présentée par une minorité de la commission, nous nous sommes prononcés à raison de 7 voix contre 3 pour la combattre. Un tel contre-projet n'est ni indiqué ni nécessaire, les bases constitutionnelles propres à encourager efficacement les transports publics existant déjà. L'initiative, pour sa part, a été écartée par la commission par 7 voix contre 2 et une abstention.

Je vous invite à suivre les conclusions de la commission en vous prononçant négativement à l'égard de l'initiative et du contre-projet soutenu par la minorité.

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Ich habe es schon etliche Male erst im Verlaufe des Abstimmungskampfes gegen eine Volksinitiative bereit, dass kein Gegenvorschlag eingebracht worden ist. Erst dann, als man in der kontradiktorischen Auseinandersetzung mit den Initianten vor dem Volk einsehen musste, dass die Grundanliegen richtig waren und nur einige Stolperdrähte der Initiative die ganze Initiative unmöglich machten. So erging es mir zum Beispiel bei der Stadt-Land-Initiative und bei der Kleinbauern-Initiative. Und so ergeht es mir auch bei der vorliegenden Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs». Ihr Kern, Ihr Grundanliegen, ausgedrückt in Artikel 26 Absatz 2 bis 5 des Initiativtextes, ist aus-

gezeichnet und kann von uns allen unterschrieben und gutgeheissen werden. Der Kommissionspräsident hat dies eben in seinem guten Referat bestätigt.

Hingegen ist der zweite Teil der Initiative überholt, da er sich auf die aus anderen Gründen verworfene KVP bezieht und bezüglich der Finanzierung zu unflexibel ist. Daraus hat die von mir vertretene Kommissionsminderheit die Konsequenzen gezogen und den guten ersten Teil zum Gegenvorschlag eingebracht, während wir auf den schwachen zweiten Teil, der unnötig ist und nur Ballast bedeutet – da stimme ich mit dem Kommissionspräsidenten überein –, verzichteten. Natürlich ist uns bewusst, dass es schwierig ist, einen Gegenvorschlag beliebt zu machen; denn schliesslich ist jeder Gegenvorschlag ein gewisses Zugeständnis an die Initiative. Und jede Initiative mit innovativem Gehalt bedeutet direkt oder indirekt eine gewisse Kritik am bestehenden Zustand. Keine Verwaltung und keine Regierung – auch der Bundesrat nicht – lassen sich gerne sagen, dass sie nicht schon vor der Initiative die beste aller möglichen Lösungen gefunden haben. Daraus entsteht leicht generell eine ablehnende Haltung, mit der für unsere Verwaltung – vielleicht für alle Verwaltungen der Welt – typischen alternativen Begründung «Das haben wir immer so gemacht» oder «nie so gemacht» oder «Da könnte jeder kommen» oder «wenn alles nichts nützt, als *ultima ratio* «Wer soll das bezahlen?».

Der Gegenvorschlag erhebt die Grundsätze unserer Verkehrspolitik mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Verfassungsebene. Sie stehen noch nicht in der Verfassung. Dass diese Grundsätze verfassungswürdig sind, dürfte wohl von niemandem bezweifelt werden. Darum wollten Bundesrat und Parlament bereits mit der KVP die gleichen Ziele erreichen. Wir waren damals in der Ueberzeugung einig, es brauche eine solche Bestimmung. Dann wurde die KVP vom Volk verworfen, und zwar in erster Linie wegen den Finanzierungsbestimmungen. Was liegt nun näher als diese Grundsätze – eben ohne Finanzierungsbestimmung – raschmöglichst zur Aufnahme in die Bundesverfassung zu bringen?

Wären wir denn überhaupt glaubwürdig – das ist ein Argument, das vor allem Herr Piller in der Kommission vorgebracht hat –, wenn wir diesen Versuch nicht wagen würden und unsere Verkehrspolitik mit dem Leistungsauftrag, «Bahn 2000», Neat usw. weiterverfolgen würden, als wäre nichts geschehen? Nachdem wir früher erklärt haben, dies sei nur aufgrund einer KVP möglich. Der Gegenvorschlag bedeutet schon deswegen keine Zwängerei, keinen «abus de confiance», wie der Kommissionspräsident sich auszudrücken beliebte.

Dazu kommt, dass wir durch eine Volksinitiative zur erneuten Konsultierung des Volkes gezwungen werden. Wir bringen demnach das Anliegen nicht von uns aus zur Sprache, als Zwängerei, sondern das Volk selbst bzw. die über 100 000 Initianten haben dies alles veranlasst.

Zudem handelt es sich bei den einzelnen Punkten des Gegenvorschlages um eigenständige Formulierungen, die zum Teil gerade der Kritik gegen die seinerzeitige KVP differenziert Rechnung tragen, z. B. in der Unterscheidung zwischen Gütertransitverkehr und Güterfernverkehr. Gerade mit Bezug auf diesen Punkt sei auf die seinerzeitige Abstimmungsdiskussion hingewiesen, in der von Gegnern der KVP vor allem der Vorwurf erhoben wurde, die KVP spreche lediglich gesamthaft vom Güterverkehr und unterscheide nicht zwischen Transitverkehr und Güterfernverkehr. Im Gegenvorschlag wird dieser Unterschied klar und fein gemacht, was eine grosse Verbesserung gegenüber der KVP bedeutet.

Gemäss Absatz 5 unseres Gegenvorschlages hat der Bund Massnahmen zu treffen, damit der Gütertransitverkehr – der Güterverkehr von Grenze zu Grenze – vorwiegend auf der Schiene erfolgt. Beim Güterfernverkehr – dem Güterverkehr innerhalb der Grenzen des Landes – kann der Bund hingegen lediglich Bestrebungen zur Verlagerung auf die Schiene unterstützen. Es gilt also, auch nach der Botschaft, den Gütertransitverkehr härter anzufassen. Das ist richtig so.

Ich verhehle Ihnen nicht, dass ich gerade auf Absatz 5 unseres Gegenvorschlages besonderes Gewicht lege, ja dass ich darin gar den hauptsächlichsten praktischen Wert des Gegenvorschlages erblicke. Damit erhält der Bund die Möglichkeit,

den Gütertransitverkehr vorwiegend auf die Schiene zu verlagern. Die Formulierung ist zwar weniger absolut als die der KVP, dafür aber EG-tauglicher.

Unsere Formulierung wird im Notfall genügen, um den Bau einer Neat zu rechtfertigen. Wenn die Schweiz sieben bis zehn Milliarden Franken aufwendet, um eine Neat zu bauen, muss sie doch Gewähr haben, dass der Gütertransitverkehr, für den wir vor allem die Neat bauen, tatsächlich auf der Schiene abgewickelt wird und nicht auf unseren Strassen, wo er unsere Umwelt zerstört. Wenn wir die Neat bauen, wollen wir Ruhe haben vor überdimensionierten ausländischen Brummern. Natürlich wollen wir in erster Linie marktwirtschaftliche Mittel dafür einsetzen. Aber der Bund muss im äussersten Fall auch zwingende Massnahmen ergreifen können. Niemand würde verstehen, wenn wir für den Transitverkehr auf der Schiene Milliarden ausgeben und hernach den ausländischen Transporteuren noch weitere Millionen Franken jährlich offerieren müssten, damit sie überhaupt von unserer Neat Gebrauch machen. Das kann kein ausländischer Staat verlangen, und das wird auch kein ausländischer Staat verlangen, wenn wir ihm dies rechtzeitig klarmachen. Rechtzeitig heisst aber jetzt, vor dem Bau der Neat; denn nachher wird es viel schwieriger, wenn nicht unmöglich sein. Nachdem die Musik aufgehört hat zu spielen, fordert man niemanden mehr zum Tanz auf.

Wenn es dem Bundesrat mit dem Bau der Neat ernst ist – und niemand zweifelt daran –, muss er sich in einem ersten Schritt bei den betroffenen Ländern versichern, dass sie eine spätere Lenkung des Gütertransitverkehrs auf die Neat ohne Retorsionsandrohungen akzeptieren. Was könnte dem Bundesrat für die notwendigen Verhandlungen mit dem Ausland besser dienen als der Hinweis auf eine vom Volk akzeptierte entsprechende Verfassungsbestimmung, wie wir sie in Absatz 5 des Gegenvorschlages vorsehen? In diesem entscheidenden Punkt verstehe ich Herrn Bundesrat Ogi und den gesamten Bundesrat nicht.

Es gibt allerdings noch weitere Punkte bei der Neat, in denen ich den Bundesrat nicht verstehe. Warum nicht den Gegenvorschlag als willkommene Waffe gerade im richtigen Moment dankbar akzeptieren? Warum das Problem der freien Wahl des Verkehrsmittels im Gütertransitverkehr ungelöst vor sich herschieben wie eine heilige Kuh, wenn man doch weiss, dass diese Frage für den Bau oder Nichtbau der Neat entscheidend ist? Warum nicht vom Volk und von den Nachbarländern rechtzeitig klare Antworten auf klare Fragen verlangen? Ohne diese Antworten und somit ohne eine Bestimmung im Sinne von Absatz 5 unseres Gegenvorschlages wird die Neat zum unverantwortbaren Milliardenpoker.

Nachdem ich für diesen faktischen Hauptpunkt des Gegenvorschlages recht ausführlich plädiert habe, begnüge ich mich lediglich mit einem pauschalen Hinweis auf die übrigen, durchwegs positiven Punkte, die in unserem Gegenvorschlag nicht abschliessend, sondern exemplifikativ aufgezählt sind. Als Vertreter einer Berg- und Randregion möchte ich Kolleginnen und Kollegen aus andern Berg- und Randregionen besonders auf Buchstabe c des Gegenvorschlages aufmerksam machen, worin die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse besonders erwähnt ist. Diese Bestimmung ist angesichts der laufenden Bestrebungen zur Förderung des Agglomerationsverkehrs für das Berggebiet von ganz besonderer Bedeutung, sonst stehen wir mit leeren Händen da.

Noch ein Wort zu einem möglichen Einwand – er ist bereits beim Kommissionspräsidenten gefallen –, zum Einwand, der Gegenvorschlag sage nichts über die Finanzierung aus. Den gleichen Einwand hat schon «Bahn 2000» unbeschadet überstanden. Wir haben im Gegenvorschlag bewusst von einer Finanzierungsbestimmung abgesehen, einmal, weil es um die Verankerung längst anerkannter Grundsätze in der Verfassung geht. Die Verfassung ist kein Rezeptbuch für den Bundeskassier. Sofern keine Sonderfinanzierungen bezweckt werden, erfolgt die Finanzierung der Bundesaufgaben aus den allgemeinen Bundesmitteln. Ich würde es als besonders unglücklich betrachten, wenn man hervorragende Bundesaufgaben wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs von Sonderfinanzierungen abhängig machen würde. Bundesrat Rit-

schard sagte einmal zu Recht: «Wenn im Jahre 1502 die Königin Isabella von Christoph Columbus eine Kosten-Nutzen-Analyse verlangt hätte, wäre Amerika wahrscheinlich nie entdeckt worden.» Und Bundesrat Schlumpf stellte bei jeder Gelegenheit immer wieder fest, der öffentliche Verkehr in der Schweiz sei keineswegs defizitär, nur würden seine Gewinne nicht so einfach sichtbar.

Eine Gewissensfrage, Herr Bundesrat Ogi! Sehen Sie die Finanzierung der Neat, für die Sie ja einstehen, auf dem Wege der Sonderfinanzierung?

Es wurde auch von Sonderfinanzierungsvorschlägen abgesehen, weil die KVP gerade deswegen vom Volk verworfen worden ist. Nun sollte man den Volksentscheid diesbezüglich respektieren und nicht mit dem gleichen Begehren nochmals kommen, sonst würde man uns mit Recht den Vorwurf, den der Kommissionspräsident bereits gemacht hat, des «abus de confiance», machen.

Noch ein letzter Punkt: Der Gegenvorschlag macht den ersten Teil des Initiativtextes zu einer selbständigen Verfassungsbestimmung und lässt den zweiten, weniger guten Teil weg. Bei der Anhörung der Initianten haben wir ihnen die Frage gestellt, wie sie sich zu einem solchen Gegenvorschlag stellen würden. Es konnten keine verbindlichen Antworten gegeben werden, was selbstverständlich ist, doch hatten wir den Eindruck, dass die befragten Initianten einem solchen Vorhaben gegenüber zumindest keine Abneigung hegten. Da wir Erstrat sind, kann die Reaktion der Initianten auch noch in aller Ruhe abgewartet werden. Wichtig scheint mir, dass wir in dieser Frage, die unsere Verkehrspolitik ausserordentlich betrifft, die Türen offen lassen, was mit der Gutheissung des Gegenvorschlages geschehen würde.

Lassen Sie mich mit einem Wort – wiederum von Bundesrat Ritschard – schliessen, das lautet: «Mit einem Nein kann man im Lande nichts verändern.» Und gleich noch eines, vom gleichen Autor, das für uns alle gilt, nämlich: «Auch beim öffentlichen Verkehr wird langsam das Handeln wichtiger als das Reden.»

Piller: Auch ich habe – wie mein Vorredner – etwas Mühe mit der doch eher schroffen Ablehnung der vorliegenden Initiative von seiten des Bundesrates.

Bereits sind es zwölf Jahre her, dass uns die vom Bundesrat eingesetzte Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption ihren Bericht vorlegte. Daraus ist klar ersichtlich, dass eine Verfassungsgrundlage notwendig ist, um wichtige, zukunftsgerichtete verkehrspolitische Massnahmen durchzusetzen.

Der Bundesrat schlug uns dann die sogenannte KVP-Vorlage vor, und wir alle kennen deren Schicksal. Ein jahrelanges Ringen im eidgenössischen Parlament führte zu einer verwässerten Kompromisslösung, die kaum mehr viele zu begeistern vermochte. Die Befürworter hielten sich im Abstimmungskampf eher im Hintergrund, so dass das Schicksal der KVP an der Urne besiegelt wurde.

Darf ich Sie aber an einige wichtige verkehrspolitische Beschlüsse erinnern, die es zu realisieren gilt und die hier im Rate von seiten des Bundesrates immer wieder mit der KVP-Verträglichkeit begründet wurden? Der Leistungsauftrag an die SBB, die Tarifmassnahmen, die Bundesbeiträge an die konzessionierten Transportunternehmen und auch – besonders wichtig – die «Bahn 2000». Der damalige Bundesrat Schlumpf wies immer wieder darauf hin, wie wichtig die Verfassungsgrundlage sei, um diese Beschlüsse im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption voll zum Tragen zu bringen. Es erstaunte mich deshalb etwas, in der Botschaft zu lesen, dass es nun plötzlich ohne Verfassungsartikel gehen soll. Waren denn diese langen, zähen Verhandlungen unnütz? Ich kann dies nicht glauben.

Persönlich habe ich aus der Niederlage der KVP-Vorlage einen anderen Schluss gezogen. Schon die Halbherzigkeit, mit der sie vom Parlament letztlich getragen und verabschiedet wurde, konnte kein positives Ergebnis erwarten lassen. Eine bessere Fassung im Geiste der GVK wäre – nach meiner Beurteilung – nötig gewesen. Ein heutiges Nein ohne Alternative käme – meines Erachtens – einem nicht unbedenklichen Lais-

ser-faire im Verkehrsbereich gleich und würde unsere Arbeiten für die Förderung des öffentlichen Verkehrs längerfristig gefährden.

Darf ich nur an die «Bahn 2000» erinnern? Wie viele unseres Rats habe auch ich mich am erfolgreichen Abstimmungskampf beteiligt. Die «Bahn 2000» soll im Endausbau ein flächendeckendes, verbindungsoptimales System darstellen. Bus und Bahn sollen hinsichtlich Fahrplan und Frequenzen den Bedürfnissen der gesamten Schweizer Bevölkerung möglichst optimal Rechnung tragen. Es wurde hier im Rat, wie auch in der Abstimmungskampagne, darauf hingewiesen, dass es sich keineswegs nur um einige Schnellverbindungen im Mittelland handelt, sondern dass die «Bahn 2000» insbesondere auch den entlegenen Regionen unseres Landes wesentliche Verbesserungen bringen soll. Der damalige Verkehrsminister Schlumpf wies aber stets darauf hin, dass dies eine adäquate Verfassungsgrundlage brauche. Heute habe ich grosse Befürchtungen, dass ohne Verfassungsgrundlage die «Bahn 2000» nicht so realisiert wird, wie wir sie dem Schweizervolk versprochen haben. Insbesondere ist die im Konzept «Bahn 2000» vorgesehene bessere Erschliessung der Regionen stark gefährdet, wenn nicht ein klarer politischer Auftrag, verankert in der Verfassung, die Verantwortung dazu verpflichtet.

Der stetige Druck auf die SBB, eine bessere Kostendeckung zu realisieren, führt zwangsläufig dazu, im defizitären Bereich Leistungen abzubauen. Dasselbe stellen wir in den Kantonen bei den konzessionierten Transportunternehmen fest. Oftmals stehen als Alternative zum Leistungsabbau nur Tarifierhöhungen zur Diskussion. Müssen sich die Bürgerinnen und Bürger der heute verkehrstechnisch benachteiligten Regionen nicht betrogen vorkommen, wenn die im Vorfeld der Abstimmung über «Bahn 2000» gemachten Versprechen nicht oder nur teilweise eingelöst würden? Immerhin wurde «Bahn 2000» nur relativ knapp und wohl gerade deshalb angenommen, weil man sich auch eine regionale Verbesserung erhoffte.

Artikel 26 Absatz 2 bis 5, wie er von den Initianten vorgeschlagen wird, ist nach meiner Beurteilung sehr gut. Er enthält klar die Elemente zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie sie von der Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption vorgeschlagen und vom Bundesrat in der KVP-Vorlage übernommen worden sind. Mein Vorredner hat dies klar ausgeführt.

Ich unterstütze deshalb voll und ganz den Minderheitsantrag Cavelti. Sollte dieser keine Gnade finden – was ich bedauern würde –, werde ich für die Initiative stimmen, also auch für Artikel 36ter erster Satz und für Artikel 19 der Uebergangsbestimmungen. Diese beiden Bestimmungen wollen der Förderung des öffentlichen Verkehrs eine solide Finanzierung sichern. Sie sind keineswegs absurd und unvernünftig. Sie übernehmen im wesentlichen die Empfehlungen der Kommission der GVK. Es sind allerdings Vorschläge, die bereits bei der KVP-Vorlage arg zerzaust worden sind und die im Parlament auch keine Gnade gefunden haben.

Zugegebenermassen bildet die Bezugnahme auf die Verfassungsbestimmung für eine koordinierte Verkehrspolitik in den Uebergangsbestimmungen einen kleinen Negativpunkt, doch soll dieser nicht überbewertet werden. Was für mich zählt, ist das vorgeschlagene Finanzierungsmodell. Wenn Sie sich an das Modell der kommunizierenden Röhren der Gesamtverkehrskonzeption erinnern, ist dieser Vorschlag der Initianten gar als massvoll zu beurteilen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs als nationale Aufgabe braucht finanzielle Mittel. Der private Verkehr hat alles Interesse – oder sollte es haben –, dass sich eine gute, ergänzende Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entwickle. Es ist deshalb gar nicht so abwegig, einen Teil des Treibstoffzolls und des Zollzuschlags zur Finanzierung beizuziehen. Meines Erachtens ist die in der Kommission geäusserte Befürchtung, es würden dann nicht mehr genügend Mittel für den Strassenbau zur Verfügung stehen, unbegründet. Mir scheint, dass – in Anbetracht der sehr vielen Baustellen auf unserem doch relativ neuen Nationalstrassennetz – Geld bis hin zur Verschwendung vorliegt. Laufend werden Belagsarbeiten an Strassenstücken gemacht, die dem Laien beim besten Willen nicht als sanierungsbedürftig erscheinen. Zwischen Bern und Zürich können sich Bauunter-

nehmer beim Kommen und Gehen die Hand reichen. Zwischen Bern und Freiburg werden kaum erstellte Querbrücken saniert und Beläge erneuert, und selbst Fachleute, die diese Strassen benützen, finden auf die Frage: Warum? keine Antwort. Wären tatsächlich nach so kurzer Zeit schon so kostspielige Sanierungen fällig, müssten die Verantwortlichen für ihre Pfscharbeit zur Rechenschaft gezogen und nicht Bundesmittel erneut angezapft werden. Nach meiner Beurteilung müssten beim haushälterischen Umgang mit diesen Finanzmitteln auch nach Annahme der Initiative genügend Mittel für die notwendigen Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten – insbesondere in den Regionen – zur Verfügung stehen.

Aus all diesen Gründen stimme ich – bei einer allfälligen Ablehnung des Antrags Cavelti – für die Initiative.

Darf ich abschliessend noch auf folgende Befürchtung hinweisen? Herr Cavelti wies in seinem Votum auf die Notwendigkeit der Neat und deren Benützung hin. Wenn eine Neat gebaut wird, soll sie auch benützt werden, insbesondere auch mit Blick auf Europa. Wir sollten aber bedenken, dass ein Neat-Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellt werden wird, weil es sich um eine Neubaustrecke handelt. Bereits haben gewisse Kreise dieses Referendum angekündigt. Es wird viel politische Ueberzeugungsarbeit von seiten des Bundesrates und des Parlaments brauchen, um die Neat durchzubringen; insbesondere dann, wenn sich herausstellen sollte, dass die in der Abstimmung über «Bahn 2000» gemachten Versprechen nicht alle eingelöst werden. Ich glaube, ein Nein zur Neat würde unser Land innerhalb Europas in eine äusserst schwierige Lage versetzen, und wir sollten alles daran setzen, dass das Schweizervolk unsere Verkehrspolitik auch künftig als glaubwürdig einstufen kann.

Gadient: Die Initiative enthält verschiedene positive Anhaltspunkte, denen ich als seinerzeitiger Befürworter der KVP-Vorlage mit meinen Vorrednern durchaus folgen kann. Diese Vorlage wäre übrigens durchaus erfolgreich über die Runden zu bringen gewesen, wenn man frühzeitig auf den Nenner einer angemessenen Basiserschliessung durch den Bund eingeschwenkt wäre, anstatt auf einer Aufgabenteilung aus Prinzip zu beharren.

So sehr ich den Schiffbruch der KVP-Vorlage bedauere und mich die Wiederaufnahme jener Begehren positiv anspricht, lässt sich die praktisch identische Neuauflage meines Erachtens heute nicht verantworten, nachdem die Ablehnung durch den Souverän erst am 12. Juni 1988 erfolgt ist. Diese Ablehnung bezieht sich selbstverständlich und mit dem gleichen Argument auch auf den heute zur Diskussion stehenden Gegenvorschlag, der lediglich auf die Uebergangsbestimmungen verzichten will, im übrigen aber die materielle Regelung des ersten Teils der Initiative übernimmt. Gerade über diesen Teil ist das Volk seinerzeit befragt worden. Es gibt zwar Nuancen, aber die Initiative liegt zu nahe bei der vom Volk ausdrücklich abgelehnten KVP. Das Volk hatte dort entschieden, eine Verpflichtung des Bundes zur Sicherstellung und Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht in der Bundesverfassung zu verankern, wie das beim privaten Verkehr der Fall ist. Dieser Volksentscheid ist zwar bedauerlich, aber er ist zu respektieren.

Die Initiative ist bei schon in der KVP stark kritisierten Punkten teilweise radikaler als die abgelehnte Vorlage, so zum Beispiel bei der Verwendung der Treibstoffzollgelder, oder bei Massnahmen zur Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene, die offenbar wenn nötig ungeachtet der Handels- und Gewerbefreiheit durchgesetzt werden können. In den Uebergangsbestimmungen wird bei der Verwendung der Treibstoffzollgelder eine massive Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr gefordert. Es ist fraglich, ob es angebracht ist, diesen Punkt bereits heute zu diskutieren. Vor allem aber hätten die Umlagerungen der Treibstoffzollgelder zur Folge, dass für die Fertigstellung und den Unterhalt des Nationalstrassen- und Hauptstrassennetzes zu knappe Mittel aus der Bundeskasse vorhanden wären. Diese Entwicklung und diese Konsequenz wird von den Initianten offensichtlich heruntergespielt. Wir haben in der Kommission Vertreter der Initianten angehört. Sie sehen offensichtlich an der Tatsache vorbei, dass die für Strassenzwecke gebundenen Treibstoffzollgelder jährlich um

600 bis 700 Millionen Franken vermindert würden. Ein solcher Aderlass – in einem gerade auch für die Randgebiete vitalen Bereich – kann doch nicht ohne Folgen bleiben. Das wäre eine Utopie, und man kann einen solchen Aderlass auch nicht herunterspielen, indem man behauptet, der Nationalstrassenbau werde ohnehin praktisch zum Stillstand kommen und zurückgehen, und daraus würden neu verfügbare Mittel resultieren. Wir wissen, dass das nur sehr begrenzt richtig ist. Denken Sie allein an den Strassenunterhalt, den der Bund übernommen hat. Wir sind in den Kantonen für diese Uebernahme sehr dankbar, aber es handelt sich beim Strassenunterhalt um gewaltige Grössenordnungen, die in Zukunft sogar eher steigende Tendenz aufweisen werden. Das sind Folgen, an denen wir nicht vorbeisehen können. Wenn auch zu attestieren ist, dass Artikel 26 Absatz 2 Litera c die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse ausdrücklich nennt, erweist sich eine solche Bestimmung doch als Lippenbekenntnis, wenn die erforderlichen Mittel in der Folge nicht vorhanden sind. Genau das wäre jedoch der Fall, wie wir auch der Botschaft entnehmen können.

Die Initiative verankert zudem auf Verfassungsebene, was auf Gesetzesstufe geregelt werden sollte. Und sie rennt offene Türen ein, da viele der geforderten Massnahmen bereits in die Wege geleitet worden sind. Insbesondere wird durch die «Bahn 2000» das Postulat der Erschliessung des Landes und der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur erfüllt. Das Postulat des Gütertransitverkehrs auf der Schiene wird durch die Neat erfüllt werden. Die Koordination der Verkehrsträger ist sicherlich nötig. Es ist unbestritten, dass der Verkehr in der Schweiz wirtschaftlich gestaltet werden muss und dass dazu Doppelspurigkeiten vermieden werden müssen. Die Initiative des Landesrings widerspricht aber zum grössten Teil diesen Grundsätzen und aus all diesen Gründen ist sie abzulehnen.

Lauber: Ich kann mich weder für die Initiative noch für einen konkreten Gegenvorschlag aussprechen. Die Grundidee des Gegenvorschlags mag auf den ersten Blick richtig erscheinen, und ich bringe diesem Gegenvorschlag auch das notwendige Verständnis entgegen, denn an und für sich wollen wir etwas im Sinne der Initiative unternehmen. Aber dazu braucht es keine Verfassungsänderung, denn wir können durchaus auf Gesetzesstufe operieren. Der öffentliche Verkehr kann auch gemäss den Absichten des Bundesrates und des Departementes – ohne neue Verfassungsbestimmungen – massgeblich gefördert werden.

Aus einem Gutachten von Professor Grisel geht hervor, dass die heutigen Verfassungsbestimmungen eine breitere Verwendung der Treibstoffzollgelder gestatten würden. Zurzeit befindet sich ja ein Entwurf für eine Aenderung des Treibstoffzollgesetzes in der Vernehmlassung. Mit dieser Aenderung soll die Möglichkeit geschaffen werden, mit Treibstoffzollgeldern Infrastrukturinvestitionen für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen zu unterstützen. Ein Teil des Gegenvorschlages ist damit also schon abgedeckt.

Von den Punkten a bis f in Artikel 26 Absatz 2 ist eigentlich nur einer noch nicht realisiert oder in Planung. Ich meine den Buchstaben c, auf den Herr Cavelti richtigerweise mit Nachdruck hingewiesen hat und der die Erschliessung von Berg- und Randregionen beinhaltet. Nach unserer Ansicht müsste die Revision des Treibstoffzollgesetzes auch diese Berg- und Randgebiete einbeziehen. Diese Gebiete sind durch öffentliche Verkehrsmittel sehr mangelhaft erschlossen. Ganze Tal-schaften, in denen es unter anderem bedeutende Fremdenverkehrsorte gibt – nicht nur in meinem Kanton –, sind heute noch völlig ungenügend erschlossen, insbesondere was die Sicherheit im Winter betrifft. Wir verlangen nicht unbedingt neue oder breitere Strassen, aber wir fordern – und das, so glaube ich, zu Recht – wintersichere Zufahrtswege für unsere Bevölkerung, aber auch für unsere Gäste – und das sind auch Sie.

Die heutigen Beitragssätze des Bundes an Lawinenschutzbauten werden geschätzt, aber sie genügen nicht. Die Kantone sind völlig überfordert. Das ist auch der Hauptgrund dafür, dass die Kantone sehr eindringlich eine Ueberprüfung des Hauptstrassennetzes verlangen. Bedeutende Aufgaben im

Strassenbereich können schon heute nicht mehr ordnungsgemäss erfüllt werden. Die doch sehr massive Umlagerung von Treibstoffzollgeldern würde gegen das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und auch gegen das Verursacherprinzip verstossen.

Ich kann daher weder der Initiative noch dem Gegenvorschlag zustimmen. Ich unterstütze aber Gesetzesrevisionen im aufgezeigten Sinn.

Miville: Die Initiative besteht aus zwei Teilen: Der vorgeschlagene Artikel 26 Absatz 2 bis 5 beschlägt lauter vernünftige Dinge, die eigentlich der Verkehrspolitik des Bundesrates, wie ich sie seit Jahren zu erkennen glaube, entsprechen; die Uebergangsbestimmungen (Artikel 19) wollen die Finanzierung dieser guten Absichten sicherstellen. Diese Uebergangsbestimmungen sind schon deshalb problematisch, weil sie – das hängt mit dem Zeitpunkt der Einreichung der Initiative zusammen – auf die koordinierte Verkehrspolitik abstellen, die vom Volk verworfen worden ist bzw. weil sie uns dazu veranlassen wollen, uns auf eine zukünftige koordinierte Verkehrspolitik zu beziehen, von der wir nicht wissen, ob, wie und wann sie überhaupt in Kraft treten wird. Das ist eine Schwäche dieser Initiative. Sie wird beseitigt mit dem Gegenvorschlag des Kollegen Cavelti, der sich auf die berechtigten Anliegen im ersten Teil (Artikel 26 Absatz 2 bis 5) beschränkt.

Was will die Initiative? Sie will für all das, was wir in der Verkehrspolitik dieses Landes in den nächsten 20 Jahren zu leisten haben, die Finanzierung sicherstellen, und sie will vor allem die Angebote verbessern. Sie nimmt in meiner Sicht auch in kluger Art und Weise Rücksicht auf all das, was uns unter dem Titel EG in diesen nächsten 20 Jahren bevorsteht. Sie alle wissen: Man spricht von einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens durch unser Land bis zum Jahre 2000. Das stellt uns vor unerhörte Probleme. Die gewaltige Verkehrszunahme muss auf die Schiene gelenkt werden. Die Schiene muss attraktiver werden.

Wenn die Initiative darauf hinausläuft, die Mittel für den Strassenbau zu kürzen, so dürfen wir andererseits darauf hinweisen, dass – wenn ich recht orientiert bin – im entsprechenden Fonds für Strassenbau aus den Treibstoffeinnahmen etwa 2 Milliarden Franken Rückstellungen und Reserven bereitstehen. Und wir dürfen weiter davon ausgehen, dass die grossen Nationalstrassenvorhaben in unserem Lande weitgehend realisiert sind, wobei dem Argument des Kollegen Gadiant, dass auch noch viel Unterhalt zu leisten ist, durchaus Beachtung zu schenken ist. Aber ich denke, in erster Linie haben wir uns jetzt auszurichten auf die Aufgaben Neat, «Bahn 2000» und Agglomerationsverkehr. Sie erfordern gewaltige Mittel, und diese Mittel will die Initiative dem Bund sichern.

Die Begehren im ersten Teil der Initiative – es ist in dieser Debatte gesagt worden – entsprechen weitgehend der Koordinierten Verkehrspolitik, die immerhin seinerzeit vom Bundesrat vorgeschlagen und durchgezogen worden ist und die wir trotz der Ablehnung durch das Volk nicht gänzlich aus den Augen verlieren sollten. Mit anderen Worten: Die Initiative verfolgt in ihrem ersten Teil unbestreitbar bundespolitische Ziele. Wenn wir die Neat wollen, müssen wir dafür sorgen, dass sie auch benützt wird.

Man sagt uns, für all das brauche man keinen neuen Verfassungsartikel, man könne die Ziele durch Massnahmen auf Gesetzesstufe erreichen. Dazu muss ich feststellen, dass das – bis jetzt jedenfalls – in ungenügender Masse geschehen und in ungenügender Masse angestrebt worden ist. Weder ist bis jetzt die Basiserschliessung in genügender Weise angegangen worden, noch ist der Ausbau des regionalen Verkehrs oder die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse in zufriedenstellendem Masse gefördert worden, und zwar wohl auch deshalb, weil die verfassungsrechtlichen Grundlagen fehlen. Es gibt Leute, die jetzt sagen, dazu brauchen wir doch keinen neuen Verfassungsartikel, Leute, die seinerzeit für die KVP, also für einen neuen Verfassungsartikel eingestanden sind, die einen solchen Verfassungsartikel für die Regelung der Verkehrspolitik in unserem Land als unerlässlich betrachtet haben.

Es gibt auch Gegner dieser Initiative, die befürchten, dass mit

verkehrslenkenden Massnahmen wieder zu weit in die freie Wirtschaft – in diesem Falle in die freie Verkehrswirtschaft – eingegriffen werde. Auch ihnen muss ich sagen, dass die Koordinierte Verkehrspolitik in diesem Sinne eigentlich weiter gegangen ist als die Initiative: Da war ganz deutlich von Massnahmen «wenn nötig in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit» die Rede. Damit sind die eidgenössischen Räte vor das Volk getreten, und jetzt heisst es, die Initiative schiesse in dieser Beziehung über das Ziel hinaus. Das sehe ich nicht ein. Unrichtig ist es auch, wenn man der Initiative vorhält, sie bringe nichts Neues. Absatz 5, «Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern», ist immerhin eine neue und vielversprechende Formulierung.

Noch einmal: Die Fussangeln – falls man von solchen sprechen will – liegen im zweiten Teil. Ich kann nicht mit aller Sicherheit beurteilen, ob die Mittel, die für den öffentlichen Verkehr zusätzlich freigemacht werden sollen, genau richtig bemessen sind oder ob es etwas zuviel oder etwas zuwenig ist. Effektiv sollen dem öffentlichen Verkehr zusätzlich etwa 540 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. Darum bin ich zunächst einmal für den Gegenvorschlag von Kollege Cavelti, der wenigstens das von der Initiative retten will, was ganz einfach richtig ist und von fast allen Leuten anerkannt wird. Falls der Gegenvorschlag Cavelti abgelehnt wird, stimme ich für die Initiative – trotz gewisser Bedenken!

Ich habe in den letzten Jahren vielleicht allzu viele Male gesagt: Diese oder jene Initiative gehe in die richtige Richtung, aber das eine oder andere sei nicht ganz in Ordnung, befriedige nicht ganz. So dass ich dann am Ende im Abstimmungskampf doch nicht mit der nötigen Ueberzeugung dafür einstehen konnte. Beispiele: Stadt-Land-Initiative, Kleinbauern-Initiative. Diesmal will ich es anders halten.

Die Initiative fordert so viel Richtiges und Nötiges für die Verkehrspolitik unseres Landes, dass ich jedenfalls für sie einträte, wenn der Gegenvorschlag abgelehnt werden sollte.

M. Ducret: J'ai averti au moins dix fois M. Schlumpf dans cette salle de ce qui allait arriver à propos de la cassette constituée par la Confédération avec la surtaxe sur les carburants: les fameux 2 milliards. Je lui ai répété au moins dix fois: «ces 2 milliards vont faire tellement d'envieux qu'ils ne seront pas consacrés au secteur auquel nous les avons destinés.» Lors de la votation qui s'est déroulée à propos des 30 centimes sur les carburants, on a convaincu le peuple de maintenir 30 centimes de surtaxe alors que 20 centimes auraient suffi parce que la construction des autoroutes arrivait à la fin. On avait dit aux électeurs que l'on voulait garder ces 10 centimes supplémentaires pour les utiliser en faveur du trafic. Aujourd'hui, on voit que le montant de plus de 2 milliards risque, dans l'esprit de certains, d'être utilisé pour autre chose que le trafic routier. A ce propos, je fais entière confiance à l'actuel chef du département, M. Ogi, car je sais ce qu'il nous a dit et ce qu'il veut entreprendre. Je suis convaincu qu'il veut utiliser correctement ces fonds dans le but que nous avons choisi: pour le trafic urbain et pour la séparation des trafics afin de favoriser le transport par chemin de fer et le raccordement des voies ferroviaires dans les zones industrielles. Cela va enfin s'accomplir. Si on suivait les auteurs de l'initiative, on tromperait la population. Ce serait grave d'avoir dit que ces 10 centimes de surtaxe seraient utilisés en faveur du trafic routier essentiellement et pour la séparation des trafics et de les consacrer maintenant aux chemins de fer. Ce serait une grave erreur. On tromperait l'électeur et on n'a pas le droit d'agir ainsi.

La chaîne de grands magasins qui a lancé cette initiative a une très curieuse attitude. Notez qu'aujourd'hui nous avons l'habitude de certaines façons d'agir très modernes et curieuses. On emballe les carottes dans du plastique alors que pendant longtemps on les achetait au marché par paquet, en les choisissant à la main. Ensuite, on engage une grande action pour la destruction des produits et des matières dangereuses. On agite le drapeau. On met le lait dans des berlingots, parce que dans les supermarchés, on est incapable de le vendre dans

des bidons. Ensuite, on se plaint du surplus de déchets qu'il faut détruire. Mais enfin, la duplicité du langage est une chose moderne. La publicité la fait passer. Lorsqu'on sait ce que coûte en énergie les centres commerciaux construits à la périphérie des villes qui attirent des milliers d'automobiles et qui sont d'ailleurs équipés de stations-service qui vendent l'essence au rabais pour attirer les clients, on se dit: «Comment peut-on tenir deux discours!» J'espère au moins que les petits pois qui sont dans les boîtes de ces supermarchés sont vrais, puisque les discours sont si faux. Cette attitude est curieuse. En outre, M. Miville, qui est parti car il n'y a que son discours qui l'intéresse, celui des autres ayant peu d'importance – ce n'est pas bien grave à mes yeux, car il ne changera de toute façon pas d'avis – nous a longuement parlé du trafic ferroviaire. Mais enfin, où est la vérité dans ce pays? J'extrait les chiffres du rapport rédigé par le département de M. Ogi. Dans le trafic nord-sud, la proportion des marchandises transportées par le rail représente 44 pour cent et celle par la route 56 pour cent. Nous savons que dans cet axe il y a trois grands passages: à l'ouest le Fréjus et le Mont-Blanc, à l'est le Brenner et la Suisse au centre. Les chiffres détaillés montrent que nous avons entrepris les efforts nécessaires. A l'ouest, les marchandises transportées par le rail représentent 30 pour cent et 70 pour cent par la route; à l'est, 22 pour cent par le rail et 78 pour cent par la route; et en Suisse – le savez-vous? M. Miville l'a-t-il laissé entendre dans son discours? – 82 pour cent des marchandises sont transportées par le rail et 18 pour cent par la route. Veut-on encore plus, 100 pour cent par le rail? Faut-il rêver de cette façon?

Quatre-vingt-deux pour cent du trafic passant du nord au sud et du sud au nord à travers la Suisse utilisent déjà le rail, grâce au matériel et au personnel des CFF et à la construction géniale de ses tunnels que nous devons à de grands financiers zurichois. Le personnel fait fonctionner ces trains, été comme hiver, dans les conditions les plus difficiles, en observant scrupuleusement les horaires et en offrant les meilleures possibilités de transport pour les marchandises. Ces éléments sont à la base du succès des CFF. Arrêtons de rêver et de leur donner encore plus de tâches. Toute augmentation du trafic marchandises des CFF correspond à un accroissement de leur déficit, parce que les conditions de prix des transports par chemin de fer sont évidemment plus onéreuses que celles par route. La concurrence n'est donc pas possible sans une large subvention de la Confédération. De toute façon, il ne faut pas rêver, car nous n'arriverons pas à plus de 82 pour cent du trafic à travers la Suisse par chemin de fer. Ce n'est pas possible. Il y aura toujours 18 à 20 pour cent du trafic par la route. C'est déjà incomparable avec la situation chez nos voisins. En outre, notre égoïsme national – cela y ressemble beaucoup – continuera-t-il à repousser dans les pays voisins ce trafic que nous ne supportons pas mais dont nous bénéficions? Mon voisin direct, qui est un homme que j'aime beaucoup, appartient à un canton d'où viennent mes ancêtres et qui est exemplaire sur le plan de la route et du rail. Le canton de Fribourg a connu peu de développement en cent ans de rail et un succès incomparable en dix ans d'autoroutes. Cette région a enfin réussi, grâce à la route. C'est incontestable, puisque même les Chemins de fer fribourgeois ont mis en service un autocar rapide utilisant l'autoroute entre Bulle et Fribourg. Regardez donc la réalité comme elle est! Ne la déguisons plus. Ces prochaines années, nous allons supporter à 100 pour cent l'infrastructure des chemins de fer. Nous allons payer à 100 pour cent, sans aucun espoir de remboursement, le tunnel de base du Gothard. Y aura-t-il une subvention allemande ou italienne comme lors de la première étape? Peut-être. Nous allons assumer la totalité des charges, ce qui est énorme. Veut-on encore, par une initiative comme celle-là, faire en sorte que la charge soit encore plus lourde pour les citoyens? Ils risquent de refuser ce que nous allons leur demander, parce qu'ils sont des contribuables et que dans ce pays, par chance, ils ont leur mot à dire. Je vous suggère donc d'adhérer aux conclusions de notre commission, parfaitement présentées par son président, M. Delalay, de refuser d'entrer en matière, de suivre par conséquent l'avis du Conseil fédéral qui est de refuser cette initiative et de dire non à la minorité de notre conseil.

Jagmetti: Wie die meisten meiner Vorredner bin ich ein Befürworter des öffentlichen Verkehrs und stehe dafür ein – im kantonalen Bereich wie hier. Aber ich bin ein Befürworter von Beschlüssen, die Resultate bringen und sich nicht bloss in abstrakten Äusserungen erschöpfen. Beschlüsse, die Resultate bringen, bedingen aber, dass man sie ganz nüchtern betrachtet, dass man nicht nur auf einem Höhenflug auf der Anerkennung des öffentlichen Verkehrs beharrt, sondern bis zur Realität vorstösst. Wenn man das macht, stellt man doch fest, dass wir heute in zwei Verfassungsartikeln Grundlagen haben, die den Bund zu ganz massgebenden Leistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs veranlasst haben.

Ich will nicht die Geschichte der Unterstützung der Eisenbahnprojekte vom 19. Jahrhundert bis heute nachzeichnen. Denken wir doch nur an die Beschlüsse, die wir in den letzten Jahren gefasst haben! Die Zürichberg-Linie, hier im Bund beschlossen und im Kanton Zürich in einer Volksabstimmung gutgeheissen, wird vom nächsten Frühjahr an funktionieren. Wir haben die «Bahn 2000» beschlossen; sie ist in der Volksabstimmung gutgeheissen worden. Den Vereinatunnel haben wir ebenfalls beschlossen. Mit dem Leistungsauftrag der SBB ist entschieden worden, dass die Investitionskosten zum grössten Teil aus der Bundeskasse getragen werden. Regelmässige Leistungen an die kessionierten Transportunternehmen sind im weiteren hervorzuheben. Wir werden den grossen Schritt zur Neat hoffentlich bald tun; ich wünsche uns allen dabei vollen Erfolg. Wir werden diesen Schritt wie die früheren gestützt auf Artikel 23 und 26 Bundesverfassung tun können, mit oder ohne diesen hier beantragten Verfassungsartikel! Er ändert an der Möglichkeit der Neat nichts. Wie die Leistungen, so stützen sich auch die rechtlichen Grundlagen auf geltendes Verfassungsrecht. Vor kurzem haben wir die Differenzen beim Anschlussgeleisegesetz bereinigt. Wir haben den kombinierten Verkehr schon in der Verfassung verankert. In Regionen ist man daran, den Tarifverbund auf heutiger Grundlage zu verwirklichen, so dass also auch hier sehr viele Grundlagen bestehen.

Da fragt man sich: Wofür denn eine neue Verfassungsbestimmung? Soll sie einfach eine plebiszitäre Bestätigung bisheriger Entscheide und bisheriger Politik sein, oder soll sie Neuerungen bringen? Persönlich kann ich für eine Verfassungsänderung eintreten, wenn sie Neuerungen bringt, wenn damit etwas Neues geschieht, nicht aber, wenn einfach Bisheriges bestätigt wird. Im Verfassungstext selbst sehe ich drei Neuerungen; zwei weitere sind in den Uebergangsbestimmungen vorgesehen.

Die erste Neuerung, von der heute – ausser dem Herrn Kommissionspräsidenten – noch niemand gesprochen hat, ist eine erhebliche Verschiebung der Zuständigkeiten Bund/Kantone. Ich weise Sie auf den vorgeschlagenen Absatz 2 und auf Absatz 4 von Artikel 26 hin. Zum ersten soll das Basisangebot vom Bund finanziert werden, ein Basisangebot, das nach Aussagen der Initianten unterschiedlich zu bemessen ist – je nach den Verkehrsbedürfnissen. Dieses Basisangebot würde auch den regionalen und den lokalen Verkehr erfassen. Vorbehalte sind keine angebracht worden. Wünschen wir diese Verlagerung von Aufgaben, die heute von Kantonen und Gemeinden wahrgenommen werden, auf den Bund? Ich stelle das als Frage in den Raum. Es mag für sehr viele Regionen erwünscht sein; aber wir sind doch bisher immer davon ausgegangen, dass die lokale Verantwortung lokal und die regionale regional wahrgenommen werden kann. Das war nicht nur ein Bekenntnis; das hat sich in Leistungen für den öffentlichen Verkehr gespiegelt.

Mit Absatz 4 sollen die Kantone zu «weitergehenden Leistungen» verpflichtet werden. Wir wissen nicht genau, was mit diesen weitergehenden Leistungen gemeint ist, aber wollen die Kantone dazu verpflichtet werden. Warum sollen die Kantone nicht selbst entscheiden können, was sie an weitergehenden Leistungen brauchen, wünschen und realisieren? Meines Erachtens kann man ihnen das überlassen. Ich sehe in dieser Verschiebung der Aufgaben Bund/Kantone keine Notwendigkeit. Die zweite Neuerung sind die zusätzlichen Leistungen. Die Initiative verlangt mehr Investitionen. Sie verlangt darüber hinaus auch betriebliche Leistungen, etwa mit der Formulierung

«Dichte Fahrpläne und günstige Tarife». Investitionen haben wir – gestützt auf unsere heutigen Grundlagen – beschlossen, und ich wiederhole: Wir werden hoffentlich einen weiteren grossen Beschluss bei der Neat fassen. Dabei merken wir, dass beim Betrieb Probleme auf uns zukommen. Sie kostet recht viel; aber noch wichtiger sind für mich die Probleme der Menschen. Wir haben unbediente Stationen, unbegleitete Züge, Schwierigkeiten bei der Rekrutierung der Lokomotivführer. Können wir alle diese tatsächlichen Probleme, mit denen wir konfrontiert sind, durch eine Verfassungsbestimmung lösen? Ich glaube kaum. Wir müssen sie durch tatkräftiges und engagiertes Handeln zu lösen versuchen. Ein Bekenntnis in der Verfassung ändert nichts; denn wir wollen ja die Probleme lösen, und wir können sie aufgrund der heutigen Grundlagen lösen: die gesetzlichen Grundlagen sind da. Die Schwierigkeiten beginnen bei den Tatsachen. Dort müssen wir einsetzen.

Das dritte Neue ist das Verhältnis Schiene/Strasse, die Verschiebung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Diese Idee genießt meine volle Sympathie und – ich bin davon überzeugt – die Sympathie des Bundesrates und der Bundesversammlung. Aber streuen wir uns nicht etwas Sand in die Augen, wenn wir einen internen Beschluss auf Verfassungsstufe fassen und einfach sagen, wir seien dafür?

Es wird noch zwei Dinge geben, um die wir kämpfen müssen. Einmal um die Beibehaltung der Lastgrenze auf 28 Tonnen. Wir wissen, dass wir diesen Kampf nicht einfach in der Schweiz austragen können, sondern dass wir ihn auf dem internationalen Parkett austragen müssen. Ich wünsche Herrn Bundesrat Ogi vollen Erfolg bei seinen weiteren Bemühungen! Er kann sicher sein, dass er dabei von der Bundesversammlung unterstützt wird. Aber dafür genügt eine Verfassungsbestimmung nicht. Dafür müssen wir auf dem internationalen Boden kämpfen. Wir müssen zweitens ein gutes Angebot schaffen – auch da erwartet uns eine Vorlage –, zusätzlich zu dem, was wir bisher getan haben in Sachen Förderung des kombinierten Verkehrs, den wir ja schon in die Verfassung eingeschrieben haben. Auch hier geht es nicht um eine Verankerung von neuen Regeln in der Verfassung, sondern um tatsächliches, engagiertes Handeln.

Zwei weitere Neuerungen bringen die Uebergangsbestimmungen. Die erste Neuerung betrifft die Neuverteilung der Treibstoffzollerträge. Vom Zollertrag soll nur noch ein Drittel zweckgebunden sein, während es heute die Hälfte ist, beim Zolzzuschlag sollen es zwei Drittel sein, während es heute der ganze Ertrag ist. Vergessen wir nicht: Mit diesen zweckgebundenen Mitteln werden auch Umweltschutzmassnahmen finanziert, und zwar solche, die in den Projekten enthalten sind, und zusätzliche. Ich möchte nur, dass diese Bestimmung nicht zum Bumerang wird und am Schluss zu wenig Mittel für diese Zwecke zur Verfügung stehen.

Eine eigentliche Finanzierungsvorlage für den öffentlichen Verkehr enthalten die Bestimmungen, die von allen Vorrednern eigentlich schon als «nicht sehr glücklich im heutigen Zeitpunkt» bezeichnet worden sind, nämlich die Uebergangsbestimmungen, die an die verworfene KVP-Vorlage anknüpfen. Hier müssen wir – wenn wir das wollen – eine andere Lösung finden. In diese Richtung tendiert ja auch der Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag übernimmt weder die Aenderung der Zuteilung der Treibstoffzölle, noch enthält er eine Finanzierungsregel, sondern er will sich ausschliesslich auf die ersten drei Punkte konzentrieren, die zu erwähnen ich mir erlaube habe.

Das führt mich bei ganz nüchterner Beurteilung zur Ablehnung der Initiative: als ein Befürworter des öffentlichen Verkehrs, als einer, der engagiert für Beschlüsse eingetreten ist, die Resultate bringen werden und zum Teil schon gebracht haben, aber auch als einer, der es nicht für notwendig hält, unsere Verfassung durch Bestimmungen zu ergänzen, die nicht notwendig sind oder die Probleme nicht lösen.

Ich beantrage Ihnen, die Initiative abzulehnen.

Ziegler: Ich nehme nur zur Initiative Stellung. Sie muss ja schliesslich als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Eine Stellungnahme zum Gegenvorschlag wird damit vorbehalten.

Obwohl ich dem öffentlichen Verkehr verpflichtet bin, obwohl ich sehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eintrete, wie meine Vorredner, obwohl nach der Initiative der Bund die Erschliessung der Berg- und Randgebiete zu fördern hat und obwohl die Initiative die Strasse vom Gütertransitverkehr entlasten will – was zweifellos auch im Kanton Uri begrüsst würde –, obwohl ich auch sonst die positiven Seiten dieser Initiative sehe, beantrage ich Ihnen, Volk und Ständen zu empfehlen, die Initiative abzulehnen.

Ich nehme nur zu einem Punkt Stellung, nämlich zur Beziehung Koordinierte Verkehrspolitik (die wir abgelehnt haben) und Initiative: Die Probleme im Zusammenhang mit dem Verkehr – auch mit dem öffentlichen Verkehr – bestehen nach wie vor, nachdem der Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine Koordinierte Verkehrspolitik am 12. Juni 1988 abgelehnt worden ist. Neue Verfassungsgrundlagen sind notwendig; da gehe ich mit meinen Vorrednern nicht einig. Will man die Probleme des Verkehrs in den Griff bekommen, müssen neue Verfassungsgrundlagen geschaffen werden. Ob nur auf Gesetzesebene Regelungen möglich sind, hängt selbstverständlich davon ab, was man will, was man begehrt.

Nachdem aber die Initiative zustande gekommen ist und meines Erachtens eben Verfassungsbestimmungen notwendig sind, muss man doch prüfen, ob mit dieser Initiative gerade diese Probleme, die gelöst werden sollten, gelöst werden können. Ich spreche der Initiative diese Möglichkeit ab. Sie setzt ja gerade die verworfenen Verfassungsbestimmungen über die koordinierte Verkehrspolitik voraus.

1. Die Vertreter der Initianten haben deutlich erklärt, dass sie mit der Annahme der KVP gerechnet haben. Die Initiative könnte somit ohne die KVP eigentlich nicht bestehen, müsste diese ergänzen.

2. Die Uebergangsbestimmungen setzen ganz eindeutig die KVP voraus, die KVP, die wir abgelehnt haben. In den Uebergangsbestimmungen wird zweimal ausdrücklich festgehalten: «Bis zum Inkrafttreten der Verfassungsbestimmungen über eine Koordinierte Verkehrspolitik» Die Uebergangsbestimmungen würden somit nicht nur für eine Uebergangszeit gelten, sondern dauernd bestehen. In den Uebergangsbestimmungen ist aber gerade die Finanzierung geregelt, die Finanzierung, von der man sagt, dass sie die KVP «gebodigt» habe. Wollen wir nun diese Uebergangsbestimmungen, die wir ja vorher offenbar nicht wollten, über einen Irrweg in die Verfassung bringen?

Im übrigen sei doch auf die Aufgabenverteilung, die da vorgenommen werden soll, verwiesen – ich mache aber dazu keine Ausführungen, Herr Kollege Jagmetti hat sie bereits gemacht. Und es ist auch zu berücksichtigen, was die Kantone als «weitergehende Leistungen» in diesem öffentlichen Verkehr zu erbringen hätten, nachdem man in der Initiative schon eine ganze Reihe Einzelmassnahmen, die meines Erachtens nicht in die Verfassung gehören, aufgenommen hat!

Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen Ablehnung der Initiative.

Zumbühi: Mit Verkehrsfragen jeder Art sind wir alle angesprochen. Die einen argumentieren mehr aus der Sicht der Mobilität, die anderen mehr aus der Perspektive des Umweltschutzes usw. Es kommt ja nicht von ungefähr, dass alle anwesenden Kommissionsmitglieder das Wort ergriffen haben.

Ich halte mich kurz: Gelegentlich hat man den Eindruck, dass es sehr viele professionelle Verkehrsplaner gibt. Ich zähle mich nicht zu ihnen und möchte mich deshalb auch nicht aufs Glatteis begeben und nur als Durchschnittsbürger, als Bahn- und Strassenbenützer, zu dieser Vorlage Stellung nehmen. Einmal zur Botschaft: Ich habe bereits in der Kommission darauf hingewiesen, ich hätte es eigentlich für gut befunden, wenn über diese Initiative ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden wäre. Warum man das nicht getan hat, sehen Sie auf Seite 5 der Botschaft.

Ein Zweites: Es hat eine Zeit gegeben, etwa vor zehn Jahren, zu der jedes zweite Wort im Zusammenhang mit Verkehrsfragen «Gesamtverkehrskonzeption» lautete. Dieses Buch von 418 Seiten wurde über Jahre von unzähligen Politikern und

Verkehrsfachleuten unter dem Präsidium von Nationalrat Alois Hürliemann erarbeitet. Aber in der Botschaft habe ich nirgends einen Hinweis auf diese GVK gefunden. Herr Bundesrat Ogi hat in der Kommission gesagt, die Phase der Gesamtverkehrskonzeption sei jetzt vorbei, wir befinden uns jetzt in der Phase der Realisierung. Trotzdem glaube ich, dass auch im Hinblick auf diese Initiative das dicke Buch GVK doch noch eine gewisse Bedeutung hat und dass die Initiative kaum mit dieser GVK in Einklang steht.

Kurz meine Stellungnahme: Es sind drei Punkte, die mich überzeugen, den Antrag des Bundesrates auf Ablehnung der Initiative zu unterstützen, und zwar ohne Gegenvorschlag.

1. Artikel 26 Absatz 2 umschreibt den Auftrag an den Bund, und Absatz 4 lautet: «Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.» Man kann kaum ermesen, wie gross die Tragweite dieser Formulierung für den Bund wäre, aber noch viel weniger die Konsequenzen für die Kantone.

2. Ich bin davon überzeugt, dass bei Annahme dieser Initiative eine neue, zusätzliche Unruhe in die ohnehin verzwickte Verkehrspolitik hineingetragen wird.

3. Der Bundesrat stellt auf Seite 26 richtig fest, dass die auf eine nicht absehbare Dauer erfolgende, massive Zweckänderung der Treibstoffzollgelder ein wichtiger Grund für die Ablehnung der Initiative sei. Hier hat der Bundesrat vollständig recht. Warum ein Gegenvorschlag und keine Uebergangsbestimmungen? Ich stelle mir die Abstimmung vor. Wie soll der Bürger bei der Abstimmung abwägen, was nun besser sei? Verkehrsfragen sind ja ohnehin kompliziert. Mit dem Gegenvorschlag machen wir die Sache noch undurchsichtiger, und wir helfen keineswegs mit, dem Bürger den Entscheid zu erleichtern.

Ich stimme dem Antrag des Bundesrates auf Ablehnung, ohne Gegenvorschlag, zu. Ich hoffe aber auch – und bin mir bewusst, dass das so sein wird –, dass sich der Bundesrat immer wieder bemüht, auch in der Verkehrspolitik die Zügel in den Händen zu behalten. Zu viele Köche verderben den Brei.

Frau Weber: Zuerst ist einmal festzustellen, dass der Bund in diesem Jahr den Einsatz für den öffentlichen Verkehr auf rund 2 Milliarden Franken budgetiert hat. Das ist sehr erfreulich. Wenn aber berücksichtigt wird, dass der Bund noch 1960 lediglich 32 Millionen und 1970 erst 100 Millionen pro Jahr für den öffentlichen Verkehr aufwendete, wird klar, dass heute in Folge der Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs seit dem Zweiten Weltkrieg ein riesiger Nachholbedarf zu decken ist. Wir haben denn auch die entsprechenden Projekte auf dem Tische des Hauses liegen. Während in derselben Zeit der Stassenverkehr massiv unterstützt wurde, was auch wichtig war, müssen die Eisenbahnen immer noch auf den Strecken aus dem letzten Jahrhundert verkehren. Erstaunlich dabei ist, dass die Bahnen trotz der alten Infrastruktur eine derart grosse Leistung erbringen.

Ich meine, und das meinen auch die Initianten, es muss nun ein Mehreres getan werden, und es liegt nun eine Initiative vor, von der man sicher sagen kann, dass sie massvoll ist, dass sie eine vernünftige Lösung bringt und dass sie vor allem viel klarer formuliert ist als die damalige KVP-Vorlage. Das war ja eigentlich der Hauptvorwurf, den man damals der KVP-Vorlage – übrigens ein Vorschlag auf Verfassungsebene – gemacht hat. Der Bundesrat sagt nein zu dieser Initiative. Die Gründe, die er vorbringt – ich sage das offen –, leuchten mir nicht ein. Und auch einige Gründe, die in diesem Kreis vorgebracht worden sind, bringen mich eigentlich nur eher zum Schmunzeln. Aber wenn man die Botschaft des Bundesrates genau anschaut, muss man sagen, dass er im Grunde genommen Abschied nimmt von der Gesamtverkehrskonzeption. Das ist sehr bedauerlich! Denn er setzte sich doch noch vor der Abstimmung vom 12. Juni 1988 sehr engagiert für die KVP ein. Die Ablehnung der damaligen Vorlage sollte kein Grund dafür sein, jetzt überhaupt nichts mehr zu tun und gleich auch noch die vorliegende Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» abzulehnen, die ja gerade die positiven Aspekte der KVP enthält.

Die Initiative will den öffentlichen Verkehr fördern. Das ist der Grundsatz, die grosse Linie dieser Initiative. Die Initiative nennt

auch konkrete Ansätze und Instrumente. Ich will auf drei hinweisen: Sie verlangt zum Beispiel, es müsse eine leistungsfähige Infrastruktur geschaffen werden. Sicher entspricht doch das Schienennetz, das aus dem letzten Jahrhundert stammt, nicht mehr den Bedürfnissen unserer Siedlungsstruktur. Es kann und muss ausgebaut und auf den technisch neuesten Stand gebracht werden.

Die Initiative sagt auch, dass die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse wichtig sei. Sicher ist es doch so, dass bessere Anschlüsse der Rand- und Berggebiete durch Autobuslinien das Umsteigen auf die Bahn begünstigen. Wer weite Strecken mit dem Auto zurücklegen muss, bis er eine Hauptbahnlinie erreicht, steigt nicht mehr um, sondern fährt direkt bis zum Fahrziel.

Es heisst in der Initiative auch, der Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr sei wichtig. Sicher ist es doch so, dass im Güterverkehr über längere Distanzen Bau und Betrieb von Anschlussgleisen zu Fabriken und Lagerräumen die wichtigsten Fördermassnahmen darstellen. Firmen, die Anschlussgleise haben, benützen diese auch, sofern konkurrenzfähige Tarife verlangt werden. Die Initiative fordert also nicht Dinge, die schon bestehen. Vielleicht sind bestimmte Forderungen im Ansatz vorhanden, aber sie bringt auch Neues. Sie geht genau in die Richtung, die bis jetzt die Richtung des Bundesrates war.

Nun haben verdienstvollerweise einige meiner Kollegen hier im Rat einen Gegenvorschlag formuliert. Damit übernehmen sie mehr die ideale Seite der Initiative. Die Konkretisierung bezüglich der Frage der Finanzierung, des Gedankens der Initiative, lassen sie offen. Man hätte die Initianten rügen müssen, wenn sie die Uebergangsbestimmungen nicht formuliert hätten; sie hätten sich nämlich in diesem Fall kein konkretes Umsetzen überlegt. Man würde ihnen sicher vorwerfen, sie hätten nur Ideen, aber keine Vorstellung davon, wie man die ganze Sache finanzieren könnte. Die Uebergangsbestimmungen weisen klar darauf hin, wie eine Realisierung möglich wäre. Ich muss meinem Kollegen Ducret widersprechen: Man betrügt den Bürger mit dieser Initiative nicht, man sagt in den Uebergangsbestimmungen sehr klar, wie man sich eine Finanzierung vorstellen könnte. Heute fehlt es vor allem am Geld, um den öffentlichen Verkehr zu fördern, wie es im Gesamtinteresse nötig wäre; verfügbar sind derzeit nur die im Strassenbau nicht mehr benötigten Treibstoffmittel. Nach dem Verursacherprinzip sind Spezialabgaben aus dem Verkehr wieder für den Verkehr zu verwenden: Die Initiative geht vom Verkehrsfonds aus, wie er im Entwurf für eine koordinierte Verkehrspolitik ebenfalls vorgesehen war. Vom Treibstoffzuschlag soll ein Drittel für den öffentlichen Verkehr verwendet werden. Für die Verteilung des Reinertrages des Grundzolls ist eine gewisse Flexibilität vorgesehen: Je mindestens ein Drittel gehen an den öffentlichen Verkehr und an die Strasse; das letzte Drittel bleibt in der allgemeinen Bundeskasse. Andererseits werden die Kantone und auch die allgemeine Bundeskasse durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs gemäss dieser Initiative fühlbar entlastet.

Die Initiative bringt genau das, was es heute braucht, um den öffentlichen Verkehr für die Anforderungen einer modernen Verkehrskonzeption zu rüsten. Wir wollen in Richtung einer modernen Verkehrskonzeption gehen. Ich meine auch, dass die Initiative diese Forderungen und Ideen genau zum richtigen Zeitpunkt bringt. Es ist mir deshalb unverständlich, dass der Bundesrat die Initiative mit doch zum Teil bedürftigen Argumenten ablehnt. Aber wahrscheinlich ist es einfach so, dass es am guten Willen fehlt. Und die Initiative hat für die, die sie ablehnen, einen weiteren «Fehler»; erlauben Sie mir die Bemerkung, die ich Herrn Nationalrat Eisenring nachspreche. Er hat im Nationalrat einmal gesagt: Eine gute Idee kommt wahrscheinlich aus der falschen Ecke.

Danioth: Für mich ist diese Initiative wie jede andere Ausdruck eines Missbehagens, das die Aenderung der gesellschaftlichen oder staatlichen Strukturen bezwecken soll.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir es mit einem weitverbreiteten Missbehagen über die ungebremste Zu-

nahme des Strassenverkehrs zu tun – trotz all den Massnahmen, die Herr Jagmetti aufgezählt hat –, des ungehemmten Lastwagen- bzw. Schwerverkehrs. Ich erinnere mich – ich war bei der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels im Herbst 1980 dabei –, dass der damalige Bundesrat Hürlimann feierlich erklärte: «Der Gotthardstrassentunnel» – die Worte sind auch für Sie verbindlich, Herr Bundesrat Ogi – «darf nicht zum Korridor des internationalen Schwerverkehrs werden.» Warum es soweit gekommen ist, wissen Sie. Bald benutzen 4000 Lastwagen pro Tag den Tunnel. Die Luftbelastung, der Lärm, die Zunahme der Gifttransporte, die schon in vielen Fällen um ein Haar zu Katastrophen geführt haben – ich habe hierzu einen Vorstoss gemacht, der Bundesrat hat ihn akzeptiert –, hätten bewirken sollen, dass man auch auf internationaler Ebene etwas unternimmt. Gegangen ist meines Wissens bisher nichts, man begnügt sich offenbar mit Symptombekämpfung. Aus den betroffenen Gegenden kommen verschiedenartige Signale, und meiner Meinung nach ist es nicht gut, wenn einzelne Landesgegenden majorisiert werden.

Ich nenne für meinen Kanton drei Signale: Der Kanton Uri hat die KVP-Vorlage mit einem Rekordergebnis von 68 Prozent angenommen; im Kanton Uri ist die zweite Röhre am Gotthard, obschon sie strassentechnisch sinnvoll und unabdingbar ist, politisch kein Thema; man ist der Meinung, dass es sich um ein letztes Pfand handelt, das im internationalen Verkehrsgeschehen ausgespielt werden muss. Im Kanton Uri ist – wie in anderen Orten – für die sogenannte Alpen-Initiative, die auf eidgenössischer Ebene eingereicht werden soll, die Unterschriftensammlung angelaufen. Es gibt aber auch eine Standesinitiative im Kanton Uri, die innert kürzester Zeit das Rekordergebnis von 3300 Unterschriften auf sich vereint hat. Das ist ein Mehrfaches der üblichen Unterschriftenzahl.

Ich muss hier allerdings gleich beifügen, dass diese Alpen-Initiative nicht nur von der Einheit der Materie her fragwürdig ist, sondern auch in den Forderungen viel weiter geht. Und wenn Herr Kollege Ducret uns hier Prozente vorlegt, muss ich sagen, dass die Bewohner der betroffenen Gegenden den Verkehr nicht in Prozenten wahrnehmen, sondern unter den Immissionen der Lastwagenkolonnen leiden.

Ich bin sehr erfreut, Herr Bundesrat, dass in jüngster Zeit auch Signale aus anderen Ländern gekommen sind. Vor allem bin ich erfreut, dass im Duell, im Kraftakt zwischen Oesterreich und Italien Minister Streicher gegenüber Bernini gewonnen hat, vor allem gegenüber der massiven, arroganten und brutalen Gewalt, die gewisse Lastwagenchauffeure glauben anwenden zu müssen, um ihr Anliegen durchzusetzen. Woher kommt das Machbarkeitsdenken? Die Verkehrsstrategien in Brüssel und vielleicht noch weiter nördlich müssen einsehen, dass sie nicht die ganzen europäischen Transporte mit der billigsten Variante durch halb Europa schicken können, ohne Rücksicht auf die Bewohner der betroffenen Gebiete zu nehmen. Auch deshalb ist der Umschwung begrüssenswert, und ich bin erfreut darüber, dass die Schweiz nun mit Oesterreich eine Fronterweiterung erreicht und Herr Bundesrat Ogi einen Bundesgenossen erhalten hat. Ich bin positiv beeindruckt, wie der Bundesrat in dezidiert, EG-konformer Form die Ziele der Verkehrspolitik formuliert und darlegt. Wir dürfen hierfür insbesondere unserem Verkehrsminister Lob und Anerkennung zollen.

Ich bin der Meinung, dass der Minderheitsantrag Cavely – im Gegensatz zu den Ausführungen von Herrn Jagmetti – nicht einfach abstrakte Begriffe enthält, sondern klare grundsätzliche Forderungen, die in die Verfassung gehören. Deshalb ist dieser Minderheitsantrag eine unabdingbare Voraussetzung zur Akzeptanz der Neat, eine Voraussetzung dafür, dass die flankierenden Massnahmen den Umlagerungseffekt von der Strasse auf die Schiene verstärken. Ich bin der Meinung, dass die Initiative im Gehalt des Minderheitsantrages keineswegs offene Türen einrennt. Im Gegenteil: Es sind verfassungsmässig notwendige und zulässige Begriffe, die hier festgehalten werden. Ich bin für Handels- und Gewerbefreiheit, ich bin für Verkehrsfreiheit. Ich möchte Sie aber fragen: Was nützt uns die Handels- und Gewerbefreiheit, was nützt uns die Verkehrsfreiheit, wenn unsere Verkehrspolitik im Chaos des unregulierten Verkehrs steckenbleibt?

Bundesrat Ogi: Ich möchte zunächst dem Herrn Kommissionspräsidenten bestens danken für seine klare Darstellung der Vorlage, und Ihnen allen möchte ich danken für Ihre sehr interessanten Ausführungen. Die Verkehrspolitik ist heute vor grosse Probleme gestellt; deshalb sind wir jedem dankbar, der etwas Licht in die «verzwickte Verkehrspolitik» hineinträgt, wie Herr Ständerat Zumbühl gesagt hat.

Der Bundesrat müsste eigentlich über die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» recht glücklich sein. Die Initiative visiert lauter vernünftige Dinge an, wie Herr Miville gesagt hat. Sie visiert ähnliche Ziele an wie die KVP, die Ihnen der Bundesrat damals vorgeschlagen hat. Das Parlament hat die KVP unterstützt, das Volk hat sie aber am 12. Juni 1988 verworfen. Die KVP-Verfassungsartikel waren als Grundlage für eine koordinierte, umweltgerechte und langfristig ausgerichtete Verkehrspolitik vorgesehen. Der Bund hätte für den öffentlichen Regionalverkehr Grundsätze erlassen und die Kantone bei der Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs unterstützt: Mit einem festen Anteil der Bundeseinnahmen wollte man, analog zum Strassenverkehr, die langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gewährleisten. Massnahmen zur Entlastung der Strassen vom Güterverkehr wären auf dem Gesetzgebungsweg möglich gewesen.

Die Initiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» ist der KVP in wichtigen Punkten ähnlich: Die Initiative will den öffentlichen Verkehr massiv fördern, was der Bundesrat mit hoher Priorität ebenfalls vorantreibt, und ich bin dankbar für die verschiedenen Hinweise, die zum Ausdruck bringen, dass unsere Bestrebungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Kenntnis genommen werden. In Zukunft sollen diese noch vermehrt verfolgt werden. Trotzdem sagt der Bundesrat nein zur Initiative: aus politischen, sachlichen, aber auch aus formalrechtlichen Überlegungen. Das Schweizervolk hat vor einem knappen Jahr zur KVP nein gesagt. Wir haben diesen demokratisch gefällten Entscheid zu akzeptieren. Die LdU-Initiative geht zudem in wesentlichen Punkten entschieden weiter als die KVP-Vorlage. Herr Ständerat Gadiant hat es erwähnt und die Punkte aufgezählt; ich trete nicht näher darauf ein.

Wenn aber der Souverän zur KVP nein sagt, wird er die Landesring-Initiative, die mehr verlangt, nicht akzeptieren. Die Uebertragung der Verantwortung für die landesweite Basiserschliessung an den Bund widerspricht unserem föderalistischen System. Die Kantone können diese Aufgabe besser und bedürfnisgerechter erfüllen, sie können den regionalen Besonderheiten besser Rechnung tragen als der Bund. Der Bund soll sie selbstverständlich unterstützen mit finanziellen Mitteln, mit gezielten Massnahmen und mit einer wirksamen Anpassung der gesetzlichen Grundlagen. Der Bund soll sich aber in erster Linie den grossen Aufgaben wie dem Ausbau der nationalen und internationalen Schieneninfrastruktur widmen.

«Bahn und Bus 2000»: Sie wissen, was uns dies kosten wird. 5,4 Milliarden Franken hat das Volk bewilligt, aber zum heutigen Zeitpunkt müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die «Bahn 2000» wesentlich teurer zu stehen kommt. Zunächst einmal muss man feststellen, dass die angelaufene Teuerung bereits 1 Milliarde Franken umfasst. Die Umweltschutzvorschriften, die jetzt zum Tragen kommen, waren zum Zeitpunkt, als das Schweizervolk über die «Bahn 2000» abstimmte, noch nicht in allen Teilen bekannt; diese Auswirkung ist heute bereits mit 0,4 Milliarden Franken zu budgetieren. Ueber der Zunahme des Baukostenindex liegen die Landpreissteigerungen mit 0,2 Milliarden Franken. Schliesslich gibt es Projektergänzungen für 0,4 Milliarden Franken und Konzeptoptimierungen für 0,1 Milliarden. Das macht heute bereits 2,1 Milliarden Franken, und in diesen Zusatzkosten sind beispielsweise die Ansprüche auf weitere Tunnel noch nicht inbegriffen. Hinzu kommt – wenn man dem so sagen darf –, als Jahrhundertwerk, die Neat. Was die Neat kosten wird, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht mit Genauigkeit gesagt werden.

In dieser Ausgangslage geht es darum, dass wir Schwergewichte setzen. Und diese Schwergewichte sind: «Bahn und Bus 2000», die Neat, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und an vierter Stelle der Agglomerationsverkehr; dazu ist die Vernehmlassung im Gang. Der Bundesrat hat grosse

Aufgaben vor sich. Er ist bereit, diese grossen Aufgaben anzugehen, und er will damit auch den Gütertransportverkehr verbessern. Wir sind aber nicht auf einer Insel: Wir müssen in minutiöser Zusammenarbeit mit dem Ausland versuchen, den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse international durchzusetzen. Aufgrund der Diskussionen mit meinen Kollegen aus Frankreich, Oesterreich, Italien und der Bundesrepublik Deutschland habe ich in den letzten Tagen den Eindruck gewonnen, dass die neue Transportphilosophie, die neue Transportart langsam an Boden gewinnt. Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass letzten Endes nicht wir über den Erfolg oder Misserfolg dieser neuen Transportart entscheiden: Entscheiden wird Europa, die EG, die Konferenz der Verkehrsminister – nicht der Kommissar von Miert, nicht die Kommission, sondern die 12 EG-Verkehrsminister. Hier haben wir manchmal Probleme, unsere Vorstellungen durchzubringen, weil wir bei den Entscheiden nicht dabei sind; wir stehen nicht einmal draussen vor der Tür. Deshalb müssen wir jede Gelegenheit nutzen, unsere Gegebenheiten, unsere Topographie, unsere Ausgangslage im Massstab 1 : 1 darzustellen.

Wir wollen als Transitland auch in Zukunft Europa dienen, aber wir wollen das «à notre façon» tun und nicht aufgezwungen von der EG oder von jemandem, der uns zu einem 40-Tonnen-Korridor drängen möchte. Aber wir können nicht insular entscheiden, sondern es ist wichtig, dass wir in Abstimmung mit den andern Nationen versuchen, unsere Transportphilosophie des kombinierten Verkehrs – für weite Strecken die Schiene und für kurze Strecken, für die Feinverteilung, den Lastwagen – zu verwirklichen.

Es wird immer wieder behauptet, wir würden unsern Aufgaben nicht gerecht. Herr Ständerat Ducret hat es erwähnt. Wir sind heute in der Verteilung der Tonnagen, die durch die Alpen transitieren werden, etwa in der gleichen Lage wie die Franzosen und die Oesterreicher. Wir transitieren zusammen 60 Millionen Tonnen, 20 Millionen die Franzosen, 20 Millionen die Oesterreicher und 20 Millionen die Schweiz. Die Schweiz transitiert rund 80 Prozent der Tonnage auf der Schiene und 20 Prozent auf der Strasse. Diese 20 Prozent ergeben eben 350 000 bis 450 000 Lastwagen. In Oesterreich und in Frankreich ist es umgekehrt. Rund 80 Prozent der Tonnage reisen auf der Strasse und 20 Prozent auf der Schiene. Das hat nicht zuletzt auch zur Lastwagenblockade am Brenner geführt. Die Blockade am Brenner hat zwei Seiten, wie Herr Ständerat Darnioth gesagt hat. Die eine Seite ist die positive. Man wird hoffentlich in Europa einsehen, dass wir die Zukunft nicht auf diese Art bewältigen können. Auf der anderen Seite sie klar bewusst gemacht, dass die Alpen zu einem Riegel werden könnten.

In dieser Ausgangslage gilt es also, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Deshalb haben wir Prioritäten gesetzt.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, doch einzusehen, was der Bund bereits eingeleitet hat und welche Verbesserungen er anstrebt.

Würde die Landesring-Initiative angenommen, so hätte das eine markante Umverteilung der zweckgebundenen Mittel zur Folge. Es wurde mehrmals ausgeführt, dass jährlich rund 600 bis 700 Millionen Franken weniger zur Verfügung stehen würden. Dies würde sich nicht nur auf den Bund, sondern auch auf den Mittelbedarf der Kantone auswirken. Wichtige Aufgaben im Strassenbereich könnten nicht mehr ordnungsgemäss erfüllt werden. Ich erinnere daran – Herr Miville hat es zwar gesagt, aber ich muss es etwas korrigieren -: Es kann nicht damit gerechnet werden, dass sich die Auslagen im Strassenbau und im Strassenunterhalt – vor allem letzteres zählt – stark reduzieren werden. Es ist nicht vorgesehen, das Nationalstrassennetz weiter auszubauen, aber der Strassenunterhalt nimmt zu, und eine Reduktion der heutigen Ausgaben ist nicht möglich. Auf dringenden Wunsch der Kantone befasst sich bereits eine Arbeitsgruppe mit der Ueberprüfung des Hauptstrassennetzes. Es ist klar, wenn wir anders klassieren, werden auch neue Begehrlichkeiten aufkommen.

Die Treibstoffzölle sind eingeführt worden, um auf Bundesebene eine zweckbestimmte und verursachergerechte Strassenfinanzierung zu gewährleisten. Die vorgeschlagene massive Umlagerung von Treibstoffzollgeldern würde gegen das

Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und gegen das Verursacherprinzip verstossen. Die Automobilisten könnten es zu Recht als Vertrauensmissbrauch auffassen, wenn der Bundesrat nach den Abstimmungen von 1958 und 1983 über den Treibstoffzollartikel nun auf die Linie der Initiative einschwenken würde.

Formell regelt die Initiative zahlreiche Fragen, die nicht auf Verfassungsstufe zu regeln sind. Das gilt insbesondere für den umfangreichen Massnahmenkatalog in Artikel 26 Absatz 3. Den Uebergangsbestimmungen in Artikel 19 ist mit der Ablehnung der KVP-Vorlage zudem die Basis entzogen worden. Dies sind die wichtigsten Gründe, die den Bundesrat veranlassen haben, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Ich darf etwas zur Basiserschliessung beifügen. Wenn der Bund eine Basiserschliessung für den öffentlichen Verkehr gewährleisten müsste, wäre sie für das ganze Land möglichst einheitlich zu definieren. Das könnte zu regionalen Ungerechtigkeiten führen und würde einer vernünftigen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen widersprechen.

Zum Einwand, dass es jetzt plötzlich auch ohne Verfassungsbestimmung geht, muss ich sagen: Die KVP-Verfassungsbestimmungen wären nötig gewesen, um die Ziele dieser Vorlage auf Verfassungsebene zu verankern. Aber bei der Initiative geht es «nur» um die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dafür braucht es keine speziellen Verfassungsbestimmungen, wie in der Botschaft dargelegt wird.

Ich komme zum Gegenvorschlag. Ich bitte Sie, ihn ebenfalls abzulehnen. Ein Gegenentwurf müsste die einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten der Strassenmittel vermeiden. Er müsste vor allem eine Gesamtkoordination des Verkehrs anstreben und somit ganz ähnliche Elemente enthalten wie die vom Volk verworfene KVP-Vorlage. Das würde der Stimmbürger – da kann man sagen, was man will, Herr Cavelti – so kurz nach dem 12. Juni 1988 als Zwängerei empfinden. Die von der Kommission minderheit ins Auge gefasste Beschränkung des Gegenvorschlages auf den Artikel 26 Absatz 2 bis 5 der Initiative bringt keine befriedigende Lösung. Die erwähnten Probleme bezüglich landesweiter Basiserschliessung und Gütertransportverkehr würden nicht beseitigt. Herr Cavelti, wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, dass wir nicht alleine sind. Unsere Verhandlungen mit der EG, die jetzt in eine entscheidende Phase treten, würden erschwert: Wir würden uns wieder Auflagen einhandeln. Wir haben schon genügend Auflagen erhalten, und die Verhandlungen mit der EG in Sachen 40-Tonnen-Korridor sind sehr schwierig, weil wir in den letzten Jahren sehr viele Hindernisse aufgebaut haben, die wir nicht so leicht wieder abbauen können.

Für die Durchsetzung des Massnahmenkataloges in Artikel 26 Absatz 3 ist im heutigen Zeitpunkt keine neue Verfassungsgrundlage nötig. Die gesetzlichen Grundlagen dazu bestehen bereits oder können durch begrenzte Anpassungen vorgenommen werden.

Der Bundesrat hat im vergangenen Januar nach dem KVP-Nein die verkehrspolitische Marschrichtung veröffentlicht. Die Grundideen der KVP sollen weiterverfolgt werden. Dazu gehört auch die starke Förderung des öffentlichen Verkehrs. Was da alles vorgesehen ist, ist hinlänglich bekannt. Es muss nicht noch einmal in Erinnerung gerufen werden. Es soll aber so weit als möglich im Rahmen der bestehenden Verfassungsgrundlage verwirklicht werden. Die Herren Lauber und Jagmetti haben das klar zum Ausdruck gebracht. Damit sind auch die Argumente von Herrn Ständerat Cavelti nicht schwer zu widerlegen.

Ich möchte Sie bitten, die Initiative sowie den Gegenvorschlag abzulehnen und dem Bundesrat für die freie Fahrt in der vorgesehenen Verkehrspolitik grünes Licht zu geben.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detaillberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Cavelti, Miville, Piller)

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)

Abs. 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.

Abs. 3

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

- die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
- dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
- die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
- den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
- den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
- den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.

Abs. 4

Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.

Abs. 5

Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransportverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Cavelti, Miville, Piller)

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)

Al. 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.

Al. 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;

f. La construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic des marchandises.

Al. 4

Les cantons assurent la réalisation de services plus poussés.

Al. 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.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	13 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	23 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Cavelty, Miville, Piller)

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

Minderheit II

(Piller, Miville)

Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit I abgelehnt wird:

...., die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Cavelty, Miville, Piller)

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

Minorité II

(Piller, Miville)

Proposition subsidiaire en cas de rejet de la proposition de la minorité I:

.... d'approuver l'initiative.

Le président: Le vote à l'article 1 bis ayant rendu caduque la proposition de la minorité I, nous opposons la majorité à la minorité II.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit II	6 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	30 Stimmen

Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	30 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

8. Februar 1990 S

89.015

**Förderung des öffentlichen Verkehrs.
Volksinitiative**

**Encouragement des transports publics.
Initiative populaire**

Siehe Jahrgang 1989, Seite 481 – Voir année 1989, page 481

Beschluss des Nationalrates vom 6. Februar 1990

Décision du Conseil national du 6 février 1990

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	34 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

*Schluss der Sitzung und der Session um 10.00 Uhr
Fin de la séance et de la session à 10 h 00*

Nationalrat

Sitzung vom 06.02.1990
08.02.1990

Conseil national

Séance du 06.02.1990
08.02.1990

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 avons 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	44 Stimmen
Dagegen	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 beerdigt. 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 – sanfte 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 Ueberlegungen 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 oportun. 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 von 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 Gewerbebezonen 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 eng 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 Kommissionmehrheit 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 Ueberlegungen 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 initiants, 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 Gütertransit 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 Gegeneinanderauspielen 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 krampfhaft 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 Danioth 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 Blumenstraus 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 menschenschädigenden 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 Kommissionsmehrheit 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 Gegenvorschlages 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-Glatfelden: 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 Gegenvorschlages 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 dürfe.

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 warnt. 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 Schwer-verkehrssteuer, die den Fernverkehr auf die Schiene bringen würde.

Der zweite Teil der Initiative will die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, der jahrzehntlang vernachlässigt wurde, sicherstellen. Wenn wir die ökologischen Schäden, verursacht durch die Motorisierung, die Zerstörung von wertvollem Kulturland und die Verschandelung unserer Landschaften, in Rechnung stellen, 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 découvert 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: Gütertransportverkehr 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 Treibstoffträger und damit zum Nachteil der anderen Kantone und Gemeinden lösen will.

Hier erlaube ich mir eine Klammerbemerkung bezüglich der

übvollen 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 übvolle 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 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 débloquer 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 Gewerbefreiheit 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 Gütertransportverkehr 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 Gütertransportverkehr 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 geradeso gut 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 Wettbewerbspässe 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 Wettbewerbspass 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 ungläubig 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 böartigen 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. Verkehrsentflechtung zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

c. Verdichtung der Fahrpläne.

d. Schaffung von Tarifverbänden 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 Neuaufgabe 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 Schuldschein 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. Verteilkämpfe 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 ausgenützt 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 verschaukelte 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 Neuauflage bringen – eine Neuauflage, die sogar weitergeht als die vom Volk 1988 abgelehnte Koordinierte Verkehrspolitik.

Die Initiative des Landesrings würde uns namentlich für den Gütertransportverkehr 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 auffassen, 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 mitberücksichtigen. 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 Tempolimiten – 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 Verkehrsinfarkt.

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 Transitkorridor. 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 Ueberlegungen, 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 Ueberraschungen 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 Broysel 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 werden 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 Schwergewichten, 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 Transitkonzept 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

Detaillierung – 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

(Béguellin, 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:

a. la création d'une infrastructure efficiente;

b. l'établissement d'horaires bien étoffés et de tarifs avantageux;

c. la desserte de régions montagneuses ou écartées y compris les raccordements et les correspondances nécessaires;

d. l'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent;

e. les transports combinés rail-route;

f. 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, Cevy, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, Déglise, Dreher, Dubois, Ducret, Eggly, Engler, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, 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)

Absensend 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

Gesamt abstimmung – 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

89.015

**Förderung des öffentlichen Verkehrs.
Volksinitiative**
**Encouragement des transports publics.
Initiative populaire**

Siehe Seite 76 hiavor – Voir page 76 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 8. Februar 1990
Décision du Conseil des Etats du 8 février 1990

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusentwurfes	97 Stimmen
Dagegen	48 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral