

CH_VB 20012944 vom 5. Dezember 1984

Bundesverwaltung, 1984-12-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20012944__td_

FR: CH_VB 20012944 du 5 décembre 1984

IT: CH_VB 20012944 del 5 dicembre 1984

Erwägungen

E. 5

Dezember 1984 1649 Treibstoffzölle stimmt nicht! Wir anerkennen, dass tatsächlich bei den werkgebundenen Ausgaben auch jene Umweltschutzrichtungen mitfinanziert werden, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Strassenbau stehen. Aber das reicht nicht aus. Es gibt - wie gesagt - noch weitere Folgewirkungen, die auch in diesen Kontext hineingehören und mitberücksichtigt werden müssen. Den Vorwurf, wir beschränkten uns zu sehr auf das Verursacherprinzip, können wir auch nicht akzeptieren. Wir wollen ja mit unserem Gegenvorschlag, den wir in der Kommission eingebracht haben, auch alle Massnahmen möglich machen, die eine Verlagerung vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr beschleunigen würden. In diesem Sinne sind die beiden Minderheitsanträge hier zu sehen. Wenn wir nun in Artikel 5 Absatz 3 beispielsweise vorschlagen, es seien die Beiträge an die Kosten des Baus der Hauptstrassen auf 6 Prozent der Treibstoffzolleinnahmen zu begrenzen, so ist das nichts anderes als eine Zementierung des Status quo. Sie haben gestern selber gesagt, dass an sich nichts vorgeschrieben sei und wir hier noch weiter von Jahr zu Jahr grosse Beträge für die Erweiterung des Strassennetzes ausgeben können. Es ist in der Verfassung auch nicht verboten, hier mehr Zurückhaltung zu üben. Genau das wollen wir, dass Sie hier Zurückhaltung üben; denn wenn wir beispielsweise den Status quo auf 6 Prozent festschreiben, so ist damit immer noch möglich, dass weitere Strassen gebaut werden. Es soll einfach auf der Stufe der kantonalen Hauptstrassen nicht zu einer weiteren Strassen-euphorie kommen. Herr Columberg, Sie haben sich auf die regionalen Bedürfnisse berufen. Herr Columberg, Sie wissen doch auch, dass die Waldschäden gerade Ihren Regionen zusetzen. Sie wissen, was für Katastrophen in den Bergregionen zu erwarten sind; also sollten Sie doch hier mitmachen. Sie sollten doch nicht kurzfristig profitorientiert denken, sondern auch langfristig all diese Folgewirkungen sehen und mithelfen, alles zu unternehmen, damit wir hier eine umweltfreundliche Vorlage erhalten. Wenn wir in Artikel 5 Absatz 4 einen Antrag bezüglich Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen stellen, so ist auch das nichts anderes als eben eine Konkretisierung in Richtung einer besseren Verankerung des Verursacherprinzips im ökologischen Sinne. Ich bitte Sie, diesen beiden Anträgen Folge zu leisten, und ich bitte Sie, vor allem auch den übrigen Anträgen, die in Richtung des Verursacherprinzips und in Richtung der Stabilisierung des Strassenbaus gehen, nachzukommen. Ich bitte Sie, jetzt nicht zu sehr nach dem Verfassungstext zu fragen. Ich bin auch für die Verfassungsmässigkeit - sicher -, aber Sie dürfen den Verfassungstext nicht so auslegen, dass alles, was dort nicht konkret formuliert ist, dann verboten sei: es ist nicht verboten, beim Strassenbau zurückhaltender zu werden, das spricht nicht gegen die Verfassung. Wenn wir das hier im Gesetz verankern, so tun wir nichts anderes, als jener grossen Minderheit vom 27. September 1983 ebenfalls Rechnung zu tragen. Ich möchte Sie bitten, das zu berücksichtigen, denn es geht hier - wir haben das gestern in der

Grundsatzdebatte bereits bemerkt - wirklich um eine Weichenstellung. Ich muss mich an Herrn Cotti und Herrn Gehen wenden: Es sind nicht andere Welten, in denen wir leben. Kompromisse sind möglich, und was wir vorschlagen, ist nicht extrem, sondern machbar. Ich bitte Sie, angesichts der drohenden Katastrophen, die auf uns zukommen, jetzt zu tun, was machbar ist. Herczog: Ich bitte Sie, im Artikel 5 Absatz 3 der Minderheit zu folgen. Dieser Antrag ist gewissermassen die Lackmus- probe auch dieser Vorlage. Wenn wir auf die gestrige Debatte zurückkommen, Herr Bundespräsident und Herren Kommissionssprecher: Die Weiterentwicklung der Haupt- strassen - Herr Cotti, da sehen Sie ganz eindeutig, dass es nicht stimmt, was Sie gestern gesagt haben - ist keine fiskalpolitische, sondern eine verkehrspolitische Vorlage. Die Beschränkung auf 6 Prozent der Ausgaben ist hier • unerlässlich. Man muss also nicht naiver tun, als es unbe- nötig ist, Herr Bundespräsident und Herren Kommis- sionssprecher. Es ist eindeutig so, und ich kann Ihnen das belegen, dass die Euphorie im Bereich der Hauptstrassen kommen wird, wenn wir mit den Prozentziffern, wie sie die Mehrheit der Kommission vorschlägt, weiteroperieren. Schauen wir uns zunächst die bisherigen Kreditbegehren der Kantone an. In den vier Strassenbauperioden -1971 bis 1972,1973 bis 1975,1976 bis 1978,1979 bis 1981 - haben die Kantone Kreditbegehren gestellt in der Grössenordnung von 354 Millionen Franken; ausgelöstes Bauvolumen 198 Millionen Franken. Es lässt sich klar feststellen, dass die Kantone im Hauptstrassenbau bis heute wesentlich grö- sere Investitionen getätigt hätten, Herr Bundespräsident, wenn mehr Bundesbeiträge zur Verfügung gestanden wären. Das ist in der von mir gestern zitierten Marktstudie eindeutig nachgewiesen worden. Es gibt heute auf der kantonalen Ebene einen Wunschkata- log in bezug auf weitere Aufnahmen ins Nationalstrassen- netz, der meiner Meinung nach unermesslich ist: Der Kan- ton Glarus will die Hochleistungsstrasse Näfels-Glarus ins Nationalstrassennetz aufnehmen lassen; der Kanton Thur- gau die T 13 Arbon-Kreuzlingen; der Kanton Neuenburg die T20Neuenburg-LaChaux-de-Fonds;derTessinMendrisio- Gaggiolo, Lugano-Ponte Tresa, Giubiasco-Locarno. Kostenpunkt: 1,7 Milliarden Franken. Weiter: Die Kantone beabsichtigen, Hochleistungsstrassen und Hauptstrassennetze durch Ortsumfahrungen auszu- bauen. Heute sind 25 Projekte in der Grössenordnung von 1,2 bis 1,3 Milliarden Franken bekannt. Dann gibt es auf kantonaler Stufe weitere Begehren, ich möchte nur einige, markante Beispiele herausgreifen: die «wintersichere Verbindung» ins Engadin - selbstverständ- lich kann man über den Ausbaugrad diskutieren; Sie kennen diese Strasse, aber als Wunschkatalog ist es sowohl finan- ziell wie umweltpolitisch unmöglich. Weitere Beispiele sind die Strassen Uznach-Wattwil-Lichtensteig (teilweise T 8) - diskutabel, aber nicht in den Wunschkatalog aufzunehmen - und die T 10 Bern-Langnau-Entlebuch-Luzern. Gerade die Entlebuch-Autobahn wäre ein sehr typisches Beispiel für einen weiteren Ausbau, der nicht stattfinden würde, wenn keine Bundesgelder zur Verfügung stünden, ebenso Spiez- Zweisimmen und andere mehr. Zusammenfassend: Man muss jetzt wirklich nicht so tun, als ob das nicht stimmen würde. Wenn Sie, Herr Oehler, oder weiss ich wer, als kantonalen Regierungsrat und Baudirektor Geldgeschenke vom Bund bekommen, werden Sie diese Gelder selbstverständlich ausgeben; selbstverständlich wür- den Sie vermehrt in die Strassen investieren, weil Sie ja diese Gelder zweckgebunden als Geschenk erhalten und ausgeben müssen. Ich bitte Sie, hier aus Verkehrs- und auch aus finanzpoliti- schen Gründen unbedingt dem Antrag der Minderheit zuzu- stimmen. Aliesch: Namens der FdP-Fraktion beantrage ich Ihnen, bei Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Mehrheit zuzustimmen. Herr Jaeger hat gesagt, was die Minderheit will: Sie will eine Zementierung der Ausgaben für den Hauptstrassenbau auf dem heutigen Stande, prozentual jedoch eine Reduktion. 1984

werden etwa 7,1 Prozent für die Hauptstrassen ausgegeben; der Antrag der Minderheit will diesen Prozentsatz auf

E. 6

Prozent reduzieren. Mit diesem Antrag brechen Sie Versprechungen, die anlässlich der Volksabstimmung vor knapp zwei Jahren gemacht wurden. Ich sage das deutlich und offen: damit hintergehen Sie den Stimmbürger, und ich bezeichne das als eine unfaire Politik. In der Broschüre, die jedem Stimmbürger vor der Volksabstimmung vom 27. Februar 1983 zugestellt wurde, stand unter dem Titel «Worum geht es am 27. Februar?»: «Mit den auf Benzin und Diesel erhobenen Zöllen werden vorwiegend Strassenaufwendungen gedeckt. Der Bund benötigt nun weniger Geld für die Finanzierung der Nationalstrassen. Die freiwerdenden Mittel von rund 500 Millionen Franken jährlich sollen grösstenteils für die Stras-

Droits d'entrée sur les carburants 1650 N 5 décembre 1984 senlasten der Kantone sowie für neue Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden.» Das wurde dem Volk gesagt. Man wollte also die Kantone von ihren Strassenaufwendungen entlasten. Damit komme ich zum Verursacherprinzip, Herr Jaeger. Die Kantone tragen besonders schwer an den Strassenlasten. Nach dem Verursacherprinzip müssen wir, wie das bei der Treibstoffzollregelung gesagt wurde, diese Mittel vor allem den Kantonen zufließen lassen. Die Verhältnisse sind eben in den einzelnen Kantonen verschieden. Wenn Sie als Vertreter der Minderheit aus den Kantonen Basel-Stadt, Aargau, Zürich und vielleicht auch aus St. Gallen der Ansicht sind, Ihre Kantone könnten diese Strassenaufwendungen ohne weiteres und leicht tragen, sie hätten genug Hauptstrassen, auch qualitativ gut ausgebaute, dann ist das schön und recht und freut mich. Die Situation ist aber nicht überall gleich, und nicht alle Kantone sind in dieser beneidenswerten Lage. Nicht alle Kantone und Regionen unserer Schweiz sind durch die SBB oder allgemein durch Bahnlinien erschlossen, wofür übrigens die Defizite und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die im regionalen Verkehr erbracht werden, durch den Steuerzahler abgegolten werden, auch durch die Steuerzahler, deren Siedlungen durch diese Bahnen nicht erschlossen sind. Es gibt vor allem in den Rand- und Berggebieten sehr viele Regionen, wo die Verkehrserschliessung zum Teil mangelhaft ist und wo vor allem auch die Verkehrssicherheit ganz einfach ungenügend ist. Gewisse Berggebiete können von wintersicheren Strassenverbindungen und Verkehrsverbindungen nur träumen. Für diese Gebiete stellt sich die Frage, wie sie diese Verbesserungen bezahlen können. Diese Gebiete hoffen auf die Mehreinnahmen aus den Treibstoffzöllen. Wenn Sie die Neinstimmen zum Verfassungsartikel erwähnt haben, muss ich Ihnen sagen: an den von mir besuchten Versammlungen äusserten sich vor allem jene Leute gegen die neuen Verfassungsbestimmungen, die eine Reduktion des Benzinpreises wollten. Der Minderheitsantrag zu Artikel 5 ist gegen die Berggebiete und gegen den Jura gerichtet. Wenn Sie das nicht glauben, schauen Sie sich den Minderheitsantrag zu Artikel 13 an. Dieser ist nämlich von den gleichen Mitgliedern der vorbereitenden Kommission unterschrieben worden. In diesem Artikel 13 steht geschrieben: «Zu Hauptstrassen im Alpengebiet und im Jura können Strassen erklärt werden» - also können, nicht müssen -, «deren Ausbau oder Neubau von besonderer Bedeutung ist: a. für den nationalen und internationalen Durchgangsverkehr.» Das will diese Minderheit belassen; alles andere will sie streichen. Herr Herczog stellt sogar noch den Antrag, diesen Teil zu streichen. Die Minderheit möchte demnach nur noch Mittel für Hauptstrassen fließen lassen, die für den Transit in den

Süden oder Norden zur Verfügung stehen. Das ist doch ein eigentlicher Dolchstoß gegen die Bewohner dieser Gebiete. Die Einwohner dort wollen nämlich keine Almosen; sie wollen sich aus eigener Kraft wirtschaftlich entwickeln können und damit die Lebensgrundlagen schaffen. Dazu braucht es nun einmal Verkehrswege, auch Hauptstrassen, die der Förderung des Fremdenverkehrs dienen, wie das dann weiter in Artikel 13 geschrieben steht, oder die der Erhaltung oder Stärkung der wirtschaftlichen Struktur von Randgebieten zugute kommen. Das will die Minderheit streichen und von der Subventionierung ausschliessen. Ich bin ja ein Bewohner dieser betroffenen Gebiete. Da geht es nicht um einen überbordenden Strassenbau, dem man Tür und Tor öffnen möchte. Es geht vor allem um einen qualitativen Ausbau, es geht um ein Finanzierungsproblem. Wir wissen ganz genau, dass wir zur Natur Sorge tragen müssen. Dazu brauchen wir keine Belehrungen von auswärts. Ich kann Ihnen auch sagen: Projekte, die den Anforderungen des Natur-, Landschafts- und Umweltschutzes nicht genügen und die zum Beispiel auch nicht auf die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung Rücksicht nehmen, haben bei uns überhaupt keine Chance, realisiert zu werden. Ich möchte ein Beispiel erwähnen: es ist die Prättigaustrasse, deren Ausbau immer noch nicht realisiert ist, obwohl es im ganzen Kanton Graubünden die Strasse mit dem weitaus grössten Verkehrsaufkommen ist. Wenn wir also regionalpolitische Anliegen ernst nehmen, dann müssen Sie diesen Minderheitsantrag ablehnen. Sie müssen ihn auch ablehnen, wenn Sie die freiwillige Solidarität zwischen den einzelnen Regionen unseres Landes ernst nehmen, und diese freiwillige Solidarität bildet ja einen Eckpfeiler unserer Staatsordnung. Gute und sichere Strassen - ich betone das - dienen der Erhaltung und Stärkung der wirtschaftlichen Struktur von Berg- und Randgebieten. Es geht zum Beispiel dann auch noch darum, Gefahrenstellen zu eliminieren, Ortsumfahrungen zu errichten, um die Bewohner der Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Es geht derart um mehr Umweltschutz. Man darf hier nicht die Beiträge an den Hauptstrassenbau gegen die Beiträge an den Umweltschutz ausspielen! Man sollte das eine tun und das andere nicht lassen. Das Budgetrecht steht uns ja offen. Wir können die Beiträge im Rahmen der Budgetierung zu den einzelnen Massnahmen so sprechen, wie wir das für richtig finden. Bei den Umweltschutzmassnahmen - das nebenbei - sollten wir dann vor allem in Massnahmen investieren, die der Bekämpfung von existenzbedrohenden Gefährdungen dienen. Wenn Sie diesem Minderheitsantrag zustimmen, dann kommt es zu keiner Entlastung der Kantone im Bereich der Hauptstrassen. Wir haben Kantone, die an den Strassenlasten besonders schwer tragen. Es gibt unter den Kantonen riesige Unterschiede. Auf Seite 72 der deutschsprachigen Botschaft steht eine Tabelle. Darin sind die gesamten Verkehrsausgaben der Kantone nach Abzug der Bundesbeiträge aufgeführt. Daraus ersehen Sie zum Beispiel: Im Kanton Graubünden bestehen Aufwendungen von 912 Franken pro Kopf der Bevölkerung und Jahr; im Kanton Wallis 819 Franken; im schweizerischen Durchschnitt 483 Franken. Diese Zahlen zeigen die wahren Unterschiede aber noch nicht so, wie sie in Wirklichkeit dastehen. Wir müssen nämlich von diesen Aufwendungen noch jene Einnahmen abziehen, die für das Strassenwesen zweckgebunden sind. Also beispielsweise die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, im Kanton Graubünden die Beherbergungsabgabe von 30 Rappen pro Logiernacht oder Submissionsabgaben. Dann würden Sie sehen, dass der Kanton Graubünden pro Kopf der Bevölkerung 400 Franken jährlich für das Strassenwesen aus Steuermitteln aufwenden muss. Im Durchschnitt aller schweizerischen Kantone sind das nur etwa 50 Franken. Der Kanton Graubünden bezahlt hier also sieben- bis achtmal mehr aus Steuermitteln für das Strassenwesen, als dies im gesamtschweizerischen Durchschnitt der

Fall ist. Hier scheint mir, ist eine Entlastung angebracht. Dadurch werden nämlich Mittel für andere wichtige Staatsaufgaben frei. Wenn Sie dem Minderheitsantrag zustimmen, bedeutet das, dass Sie unsoziale Auswirkungen riskieren. Die betroffenen Kantone haben dann nämlich weniger Mittel für andere, ebenfalls wichtige staatliche Tätigkeiten, für das Bildungs- wesen, für das Gesundheitswesen usw. Ich beantrage Ihnen namens der FdP-Fraktion, bei den Absätzen 3 und 4 der Mehrheit zuzustimmen. Columberg: Ich muss Sie ebenfalls dringend bitten, den Antrag von Herrn Jaeger abzulehnen. Lassen Sie sich bitte nicht von Emotionen leiten, sondern halten wir uns an die Tatsachen. Ich habe gestern die eminente Bedeutung eines vernünftig dimensionierten und wintersicheren Strassennetzes für die Stärkung der wirtschaftlichen Struktur der Rand- gebiete hervorgehoben. Die Zentren sind jetzt gut erschlossen. Wir haben dafür Milliardenbeträge aufgewendet. Nun geht es unter anderem darum, die Rand- und Berggebiete ebenfalls zu erschlies- sen. Es handelt sich dabei nicht um überrissene Projekte, die die Landschaft zerstören, sondern um vernünftige und insbesondere sichere Zufahrten zu den Talschaften. Diese Bauten sind allerdings sehr aufwendig, weil es sich meistens um sehr schwieriges Gelände handelt. Wenn wir eine Limitierung auf 6 Prozent vornehmen, stehen jährlich rund

5. Dezember 1984 1651 Treibstoffzölle 110 Millionen Franken zur Verfügung. Damit können die dringenden und berechtigten Begehren nicht erfüllt werden. Wir erachten - und ich muss das ganz deutlich sagen - diesen Antrag als eine klare Diskriminierung der Berg- und Randgebiete. Andererseits sollten für Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen 10 Prozent - also fast das Doppelte - aufgewendet werden. Dabei handelt es sich lediglich um Korrekturmassnahmen. Eine derartige Vertei- lung ist unvernünftig. Herr Bundespräsident Schlumpf hat gestern deutlich erklärt, dass nicht einmal genügend Projekte für einen solchen Betrag vorhanden wären. Herr Prof. Jaeger, Sie als Volks- wirtschaftler wissen ganz genau, welche eminente Bedeu- tung eine genügende Verkehrserschliessung für die wirt- schaftliche Betätigung hat. Wir haben das vor 20 Jahren gemeinsam in St. Gallen gehört. Ohne genügend Arbeits- plätze und ohne eine funktionierende Wirtschaft werden die Berg- und Randgebiete aussterben. Die Bevölkerung wan- dert ab. Wenn diese Gebiete nicht mehr bewohnt sind, brauchen wir auch keinen Umweltschutz. Sie, Herr Jaeger, und alle anderen Verfechter dieses Minderheitsantrages, Sie wohnen in Agglomerationen, in den übersättigten Gebieten. Und aus dieser komfortablen Machtsituation lässt sich gut reden. Denken Sie aber daran, dass wir in dieser vielgestalti- gen Schweiz noch andere Gebiete haben. Ich appelliere an die eidgenössische Solidarität. Ich bin sehr überrascht, wie gut Herr Herzog die Verhält- nisse in Graubünden zu kennen glaubt. Wir haben dort auch Experten, und diese beurteilen die Situation ganz anders. Eine solche Zementierung, wie sie beantragt wird, ist auch finanzpolitisch nicht sinnvoll. Sie schränkt die Handlungs- freiheit des Parlamentes völlig unnötig ein, und sie verhin- dert eine Anpassung an die veränderten Verhältnisse. Im Hinblick auf die dringenden Aufbaubedürfnisse und auf die Notwendigkeit einer Verbesserung des regionalen Stras- sennetzes, im Hinblick auf die berechtigten Begehren zum Bau von Umfahrungen und auf die Erfordernisse eines win- tersicheren Ausbaus zahlreicher Strecken in Berg- und Randgebieten, bitte ich Sie eindringlich, diesen Minder- heitsantrag abzulehnen. Günter: Gestatten Sie mir ein Wort zu dieser Sache, da ich aus einer Bergregion komme. Auch der Antragsteller aus unserer Fraktion kommt aus einem Kanton mit vielen Berg- gebieten, und andere Mitglieder unserer Fraktion wohnen in Kantonen, die überhaupt nur aus gebirgigen Landschaften bestehen. Ich möchte mich hier in aller Form gegen den Vorwurf wehren, dass wir gegen die Berggebiete seien, dass der Antrag gegen

die Berggebiete gerichtet sei. Ich glaube, die Formel, die hier gerade von den Bündner Vertretern aufgetischt wird, nämlich «Mehr Strassen gleich mehr Fortschritt, gleich mehr Wohlstand für Täler», hat vielleicht vor 20 Jahren einmal gegolten, aber sie gilt heute ganz sicher nicht mehr. Herr Columberg, natürlich sind Emotionen im Spiel. Sie werden aber nicht aus dem hohlen Bauch geschöpft, sondern beruhen auf Zahlen. Ich begreife die Bündner Delegierten einfach nicht. Mit Ihren Voten reden Sie sich noch um Kopf und Kragen. Wenn dann Ihre Wahlbezirke die ersten 100 Lawinentoten aufweisen, werden sich die Leute daran erinnern, dass Herr Columberg und Herr Aliesch für mehr Strassen eingetreten sind. Wenn Sie etwas mehr für Ihre Berggebiete tun wollen, verlangen Sie bitte Investitionen, die diesen Gebieten auch etwas bringen, nämlich den Schutz dieser Wälder! So erreichen Sie auch Wohlstand und gutgehende Wirtschaft in Ihren Tälern, und zwar eine Wirtschaft, die Ihnen nützt, und nicht nur mehr Strassen. Was wir brauchen, ist der Schutz unserer Bergwälder, was wir brauchen, ist eine Unterbindung des Waldsterbens in den Berggebieten. Dort wird gegenwärtig ein Schaden angerichtet, der wahrscheinlich in hundert Jahren nicht mehr gut gemacht werden kann, auch nicht mit einem Aufwand von vielen Milliarden Franken. Man spricht von Schäden in der Höhe von 100 Milliarden, und auch diese enormen Summen werden nichts mehr nützen, wenn wir noch lange zuwarten. Wir kämpfen dafür, dass unsere Kinder noch in den Bergen leben können. Meine Kinder wohnen an einem Hang. Wenn dort der Wald stirbt, können wir ausziehen! Wir kämpfen für unsere Existenz! Die Berggebiete sind existentiell bedroht, und zwar nicht durch zu wenig Strassen, sondern durch sterbende Wälder, Lawinen und Steinschlag. Wir kämpfen hier in diesem Saal dafür, dass endlich diese Bedrohung nicht nur erkannt wird, sondern dass auch etwas zur Behebung getan wird. Dazu braucht es aber Geld, und dieses Geld möchten wir bereitstellen! Wir möchten, dass die Strassenbauorgie aufhört, die man jetzt auf die Kantone verlagern will, dass man die Probleme dieses Landes erkennt und entsprechend handelt. Ich möchte behaupten, dass die Lage gerade umgekehrt ist: Wir setzen uns für die wahren Interessen der Berggebiete ein, auch für die Interessen der Zukunft, Sie aber, Herr Columberg und Herr Aliesch, verteidigen hier die Vergangenheit!

M. Bonnard: En ce qui concerne l'article 5, 4e alinéa, je me permettrai de faire une petite remarque qui n'a rien à voir avec le débat fleuve qui nous occupe maintenant. La dernière phrase de cet alinéa, que ce soit dans la version de la majorité ou dans celle de la minorité, est la suivante: «Le droit des Chambres fédérales d'établir le budget demeure réservé.» Cette phrase trouvait sa justification et son sens dans la version du Conseil fédéral. En effet, en vertu de l'alinéa 1er, c'est notre exécutif qui procédait à la répartition, entre les différents secteurs d'activités, des droits d'entrée sur les carburants. Or, dans la version du Conseil des Etats et dans celle de la majorité, ce n'est plus le Conseil fédéral qui assume cette charge, mais bien l'Assemblée fédérale. Il est donc parfaitement inutile de continuer à réserver, à l'alinéa 4, la compétence des Chambres fédérales d'établir le budget. Par conséquent, je propose de biffer la dernière phrase en question ou de charger la Commission de rédaction de le faire.

Cotti Flavio: Ich hatte eigentlich nicht die Absicht, das Wort noch einmal zu ergreifen, weil ich mich gestern schon über diesen Vorschlag der Minderheit bei Artikel 5 ausgesprochen hatte. Aber nach dem Votum von Herrn Günter muss ich Sie doch im Namen der CVP bitten, diesen Vorschlag zurückzuweisen. Herr Günter, jeder darf sein Konzept über die Entwicklung der Berggebiete haben, dazu ist er durchaus berechtigt. Ich möchte in keiner Weise Ihre Konzeption bestreiten. Die Frage für uns ist die Erhaltung des Lebens überhaupt in gewissen Seitentälern, und zwar nicht nur im Bündnerland; ich spreche auch für meinen Kanton und für andere Berggebiete. Um den Bestand der

Bergbevölkerung zu erhalten, müssen die Zufahrten gesichert sein, insbesondere ist - das war wohl auch der Sinn der Intervention von Herrn Columberg - die wintersichere Zufahrt zu gewährleisten. Deshalb wieder- hole ich: Es geht nicht um eine «Sache von vor 20 Jahren». Denn, dass unsere Berggebiete das ganze Jahr durch eine wintersichere Zufahrt haben, ist noch lange keine Selbstverständlichkeit. Ich kann mir aber vorstellen - ohne Unterschiebungen machen zu wollen -, dass man sich, wenn im Berggebiet überhaupt etwas gemacht werden soll, gerne mit der Erhaltung eines schönen Naturparks begnügt. Bei solchen Gedankengängen spielt die Frage keine Rolle, ob dann das menschliche Leben da verschwinden könnte oder nicht. Wir sind aber der Auffassung, dass hier ein Nachholbedarf besteht; und diesem Nachholbedarf zu entsprechen, ist heute unsere Aufgabe! Herr Jaeger, es geht überhaupt nicht um «zwei Welten»: Niemand - auch wenn Sie das behaupten - redet einer «Strassenbauorgie» das Wort. Wir sind sogar-ich habe das gestern gesagt - der Überzeugung, dass der Strassenbau allmählich zurückgehen wird. Die Strassen werden einmal fertig gebaut sein. Aber dass es noch einen Nachholbedarf gibt, können Sie nicht bestreiten, und dass es Regionen in

Droits d'entrée sur les carburants 1652 N 5 décembre 1984 diesem Lande gibt, die einfach bevorzugt wurden und andere deshalb einen Nachholbedarf haben, darf man nicht übersehen. Das ist der Grund, weshalb wir der Auffassung sind - obschon wir sicher genau so wie Sie, Herr Jaeger, für den Umweltschutz eintreten -, dass hier eine flexible Lösung nötig ist. Statt starre Prozentsätze festzulegen, sollten die eidgenössischen Räte die Bedürfnisse jährlich, im Rahmen des Budgets, beurteilen. Die 10 Prozent (in Abs. 4) könnten - je nach den Bedürfnissen - noch überstiegen werden, Herr Jaeger. Wir sollten den Räten ihre Freiheit belassen! Die Freiheit des Parlamentes, den Bedürfnissen gemäss zu entscheiden, bedeutet keineswegs einen Angriff gegenüber den berechtigten Anliegen des Umweltschutzes. Deshalb: es gibt nicht zwei Welten, sondern nur eine! Oehler, Berichterstatter: Worum geht es eigentlich bei den Absätzen 3 und 4 von Artikel 5? Es geht darum, ob wir gemäss Vorschlag Bundesrat und Entscheid Ständerat eine flexible Lösung beschliessen wollen. Grundlage für die alljährliche Festlegung der Sätze wären die Mehrjahresprogramme der Kantone bzw. die von den Kantonen festgesetzte Dringlichkeit. Dem Parlament bliebe das Budgetrecht vorbehalten. Herr Jaeger möchte dagegen auf der einen Seite in Absatz 3 die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen, an die Kantone, auf 6 Prozent beschränken. Auf der anderen Seite möchte er - zweiter Punkt seines Antrages - in Absatz 4, dass wir 10 Prozent der Beiträge für strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen ausscheiden. Die Kommission hat diesen Antrag Jaeger mit 7 zu 10 Stimmen abgelehnt. Die Gründe wurden Ihnen von den Mitgliedern der Kommission dargelegt. Nachdem Herr Herzog einzelne Kantone wie Thurgau, Glarus, Tessin und Neuenburg aufgezählt und auch St. Gallen erwähnt hat und dabei die Strasse Uznach-Wattwil-Lichtensteig, also vom Zürichsee über den Ricken ins Toggenburg, nannte, bitte ich Sie, sich die Situation vorzustellen: Sie müssen zugeben, dass die Leute, die in dieser Gegend wohnen, auch ein Anrecht auf winter- und verkehrssichere Strassen haben! In meiner eigenen Wohnregion - sie ist dreimal erwähnt worden - hat die Bevölkerung den gerechtfertigten Wunsch, winter- und verkehrssichere Strassen zu haben, und es steht ihr zu, dass wir über diesen Beschluss die notwendigen Gelder von Bundes wegen zur Verfügung stellen. Die betroffene Bevölkerung in diesen Regionen hat das nicht aus dem eigenen Sack bzw. aus den ordentlichen Finanzen des Kantons zu bezahlen! Es geht zusammengefasst auf der einen Seite um die Frage der Berggebiete, der Verkehrssicherheit jener Gebiete auch im Winter, und auf der anderen um die Erhöhung der

Verkehrssicherheit in solchen Regionen, wie der, aus der ich komme. Das ist kein Argument, Herr Günter, wenn Sie sagen, Sie wohnen an einem Hang und möchten keine Lawine, die Ihnen das Haus wegfeigt. Denn das will niemand. Aber es will auch niemand, dass die anderen, die in Gebieten mit unsicheren Strassen bzw. an den Hauptstrassen wohnen, Verkehrsoffer werden, abgesehen vom Lärm, der ja im Absatz 4 dann zur Diskussion steht. Aufgrund der Diskussion, die eben waltete, könnte man zum Schluss kommen: Alles, was Strasse heisst, sei des Teufels. Wenigstens hat sich die Diskussion in einigen Voten ungefähr auf dieses Niveau reduziert. Wir wollen keine Strassenbauorgien, sollten aber die Beträge an die Kantone nicht auf dem heutigen Niveau einfrieren, sondern eine dynamische Anpassung der Beiträge an die Erfordernisse der Kantone ermöglichen. Diese Erfordernisse zielen nicht vor allem auf den Bau zusätzlicher Strassen ab, sondern es geht in erster Linie darum, dass man den Verkehr über sichere Strassen - Umfahrungen wurden erwähnt usw. - führen kann. Aber der Antrag Jaeger für Absatz 3 würde - wenn Sie ihn annehmen - ein Einfrieren auf dem heutigen Stand zur Folge haben. Wir sollten also den Vorschlag des Bundesrates, des Ständerrates und der Mehrheit der Kommission akzeptieren, der die Schleusen nicht öffnet, sondern uns ein gerechtfertigtes, angepasstes Handeln ermöglicht. Wir haben von Herrn Bundespräsident Schlumpf gestern gehört, dass wir gemäss dem Antrag Jaeger im Absatz 4 zu hohe Mittel zur Verfügung stellen würden - wir müssten das Geld «horten» -, weil zurzeit keine Projekte vorhanden sind, für die die anfallenden Mittel verwendet werden könnten. Das wird sich hoffentlich in Zukunft ändern; denn zweifellos müssen mehr Massnahmen und damit auch mehr Mittel für diesen Umweltschutz bereitgestellt werden. Mit dem Absatz 4, wie ihn die Mehrheit der Kommission vorschlägt, werden wir auf die Gegebenheiten der dannzumaligen Zeit besser Rücksicht nehmen können. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der Mehrheit der Kommission, den Antrag Jaeger abzulehnen. M. Giudici, rapporteur: L'article 5 est fondamental dans la conception de la loi. Nous sommes en présence de deux conceptions opposées quant à la façon de procéder à la répartition. Le Conseil fédéral propose que celle-ci se fasse selon des critères de flexibilité et la majorité de votre commission approuve cette manière de faire. On peut prévoir, dans les années à venir, une diminution des investissements destinés à la construction des routes nationales, mais, par contre, une augmentation des dépenses liées à leur exploitation et à leur conservation ainsi qu'un accroissement des investissements pour des travaux de protection de l'environnement. Fixer des taux rigides dans la loi signifierait bloquer durant des années une évaluation prise aujourd'hui. C'est d'ailleurs ce que propose la minorité aux alinéas 3 et 4. La minorité suggère en effet deux choses: tout d'abord que la part afférente aux contributions aux frais de construction des routes principales soit limitée à 6 pour cent; ensuite, que l'Assemblée fédérale fixe des programmes pluriannuels. Cette proposition tend essentiellement à bloquer les investissements pour les routes principales. Elle est dominée par des considérations exclusivement écologiques et par une hostilité décidée au trafic routier privé. C'est la guerre déclarée à l'automobile. Le Conseil fédéral estime, au contraire, qu'une fois terminée la construction des routes nationales, il faudra soutenir les cantons dans la réalisation ou l'adaptation des routes principales nécessaires au développement économique des régions périphériques. Il s'agit de relier ces régions, je pense aux Alpes et au Jura, aux grands centres nationaux. Il est vrai que, durant ces dernières années, le réseau des routes principales a été laissé de côté au profit des routes nationales. La majorité de la commission persiste à croire qu'une bonne liaison routière avec les centres principaux est, pour ces régions périphériques, une condition nécessaire au

main- tien d'un niveau de vie acceptable et au soutien des activités économiques régionales; de plus, elle contribuerait à con- vaincre la population de rester dans ces régions. MM. Columberg et Aliesch l'ont d'ailleurs relevé. Les investissements dans ce secteur ne sont du reste pas prévus de manière excessive; il suffit simplement d'exami- ner le tableau figurant à la page 21. L'ère du gigantisme inutile est terminée. La majorité de la commission approuve cette conception politique. On ne peut d'ailleurs pas oublier que les habitants des régions périphériques, en payant la surtaxe durant des années, ont contribué au financement des routes nationales, concentrées dans les régions les plus riches du pays. La deuxième partie de la proposition entend soumettre au Parlement des programmes pluriannuels qui seraient décidés par ce même Parlement. La majorité de la commis- sion considère que notre législatif dispose d'une garantie de contrôle suffisante dans le critère général figurant à l'ali- néa 1er de l'article 5. Pour toutes ces raisons, avec le Conseil fédéral et la majorité de la commission, je vous propose de rejeter la proposition de M. Jaeger concernant l'alinéa 3. M. Herczog a eu l'amabilité de parler d'un projet au Tessin,

5. Dezember 1984 1653 Treibstoffzölle tout spécialement à Locarno, dans ma région. La construc- tion de cette route, prévue dans le cadre des routes princi- pales, se fera sous tunnel et remplira donc les conditions pour une meilleure protection de l'environnement. C'est pourquoi j'invite M. Herczog à approuver ce projet. A l'alinéa 4, la minorité de la commission demande égale- ment que la part des contributions aux frais de mesures de protection de l'environnement et de protection du paysage nécessitées par le trafic routier soit fixée de façon rigou- reuse à un taux minimum de 10 pour cent. Il y a lieu de noter que ces frais sont compris dans les coûts de construction imputables aux routes nationales. Ces travaux font donc partie intégrante des projets routiers. Les sommes investies dans les mesures de protection de l'environnement lors de la construction, soit des routes nationales, soit des routes principales, sont considérables. La différence de coût entre une route ouverte et une route sous tunnel, choix qui est déterminé par des motifs de protection de l'environnement, peut être énorme. Dans les sommes relatives à la construc- tion des routes nationales et des routes principales indi- quées à la page 21 du message, sont donc inclus des dizaines de millions pour des travaux de protection de l'environnement. Les chiffres mentionnés dans ce même tableau pour la protection de l'environnement et du paysage concernent par conséquent seulement les routes canto- nales qui ne font pas partie des routes principales. Les 10 pour cent proposés par la minorité de la commission équivaldraient à des contributions d'une valeur de 200 millions par an. Cela représente un volume de constructions de 600 millions annuellement. C'est tout simplement inima- ginable que, chaque année, on puisse avoir des projets pour la protection de l'environnement s'élevant à de telles sommes. Pour toutes ces considérations et par 11 voix contre 7, votre commission vous invite à en rester aux critères de souplesse et à approuver le texte du Conseil fédéral. M. Bonnard, en juriste avisé, nous propose de biffer la dernière phrase de l'alinéa 4, qui est restée dans le texte après la modification apportée par le Conseil des Etats. Je pense que M. Bonnard a tout à fait raison et je vous invite à vous rallier à sa suggestion. Bundespräsident Schlumpf: Der Antrag von Nationalrat Bonnard ist begründet. Dieser letzte Satz muss gestrichen werden. Nationalrat Jaeger: Mit einer Fixierung der Quoten für den Hauptstrassenbau auf 6 Prozent, wie das die Minder- heit vorschlägt, würde man tatsächlich nominell die Aufwen- dungen des Bundes im Hauptstrassenbereich auf den heuti- gen Stand einfrieren. Die Teuerung könnte nicht kompen- siert werden, so dass das Investitionsvolumen im Zuge der Bauteuerung Jahr um Jahr kleiner würde. Es wurde von den Herren Aliesch, Columberg und Cotti zu Recht darauf hinge- wiesen, dass diese

Regelung mit dem Verfassungsversprechen, das seinerzeit abgegeben wurde, in keiner Weise zu vereinbaren ist. Die nominelle Zuwachsraten, die wir für die Hauptstrassen vorsehen - von etwa 100 auf 150 Millionen, also etwa 50 Prozent nach den Planzahlen Seite 21 der Botschaft - entspricht auch dem GVK-Konzept. Sie sehen hier: Es wäre für die Beratungen im Parlament eine Erleichterung, wenn man die GVK endlich behandeln würde. In der GVK wird nämlich genau das vorgeschlagen, was wir auch hier realisieren wollen, nämlich, dass die Verkehrswege in der Schweiz als solche nationaler und als solche regionaler Bedeutung klassiert werden. Damit werden viele heutige Hauptstrassen zu Strassen von nationaler Bedeutung. Es handelt sich nicht um eine quantitative, sondern um eine qualitative Vermehrung. Diese Hauptstrassen werden nachher bis praktisch zu 100 Prozent vom Bund getragen; das ist der Sinn dieser Aufgabenteilung, und zwar Bau, Betrieb und Unterhalt. Wenn wir nun hier Zuwachsraten von etwa 50 Prozent im Hauptstrassenbereich vorsehen und vorschlagen, dann ist das deckungsgleich mit der GVK. Sie können vom Bundesrat nicht erwarten, dass, wenn im Parlament bereits die GVK-Vorlagen hängig sind, er bei der Einzelvorlage Treibstoffzoll - wo immer es sei - etwas anderes akzeptiert. Nationalrat Jaeger, Sie schlagen in Absatz 4 10 Prozent für Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen vor. Sie haben sich dabei - heute nicht, aber in der Kommission - auf die seinerzeitigen 10 Prozent abgestützt, die Gegenstand der Diskussion beim Umweltschutzgesetz waren. Aber diese 10 Prozent beim Umweltschutzgesetz waren in der Summe wesentlich weniger als die 10 Prozent, die Sie jetzt hier beantragen. Die 10 Prozent beim Umweltschutzgesetz bezogen sich auf den Bundesanteil von 60 Prozent am Grundzoll: das waren etwa 300 Millionen, und 10 Prozent davon sind etwa 30 bis 40 Millionen Franken. Mit den 10 Prozent, die Herr Jaeger hier beantragt, gehen wir aber deutlich über diese Summe hinaus. Wie sieht die Rechnung insgesamt aus? Wir haben - ich sagte Ihnen das gestern - in den letzten zwölf Jahren im Zusammenhang mit den Werkbeiträgen bereits 3,5 Milliarden für Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen im Zuge des Baus von National- und Hauptstrassen aufgewendet. Man kann im Schnitt also von jährlich 300 Millionen sprechen. Nach dem Antrag der Minderheit ergäben die 10 Prozent jährlich etwa 200 Millionen. Das bezieht sich auf den Gesamtertrag der Zölle, Grundzoll und Zuschlag. Diese 200 Millionen jährlich kämen zu den 300 Millionen, die wir im Jahresdurchschnitt ohnehin objektbezogen für Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen investieren, hinzu. Die umwelt- und landschaftsbezogenen Aufwendungen des Bundes würden dann jährlich 500 Millionen Franken betragen. Ich muss das gestrige Beispiel mit den Büchern im Kühlschrank zurücknehmen und sagen: Nationalrat Jaeger, Sie versuchen, ausgewachsene Bäume in einen Kühlschrank einzufahren. Das geht doch nicht. Wir können nicht in dieser Art und Weise - abseits der Realitäten - Mittelverwendungen vornehmen. Nationalrat Günter, Sie sagen, das sei eine Vorlage für mehr Strassen. Eben gerade nicht! Es ist im Bereich der zusätzlichen Mittelverwendung bei den Hauptstrassen eine Vorlage zur Entlastung der Kantone. Wir müssen doch auch die Relationen sehen. Jetzt sind für Hauptstrassen jährlich 100 Millionen vorgesehen, mit einer Steigerung auf 150 Millionen. Was geben wir aus für Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen? Es sind diese jährlichen 300 Millionen, plus die 20 bis 40 Millionen, die wir hier noch zusätzlich vorsehen. Das ergibt insgesamt Aufwendungen für Umweltschutz und Landschaftsschutz von jährlich 320 bis 340 Millionen. Sie sagen, Nationalrat Günter, man müsse Mass halten im Strassenbau. Das meint der Bundesrat auch. Aber ich bitte Sie: Halten Sie nun endlich einmal auch Mass im Argumentieren, vor allem im Argumentieren an den Fakten vorbei.

Die Fakten habe ich Ihnen genannt. Da kann man nun wahrhaftig nicht von einer Euphorie für mehr Strassen usw. sprechen. Nationalrat Herczog, ich habe jetzt eben gesagt: Es geht bei dieser Mehrdotierung für die Hauptstrassen, die wir vorsehen, um qualitative Verbesserungen und um Entlastungen der Kantone in diesem Sektor. Die Beispiele, die Sie genannt haben, beweisen das. Wenn Sie Bellinzona-Luino verbessern, dann geht es nicht um neue Strassen, sondern um eine qualitative Verbesserung einer bestehenden Strasse. Wenn Sie das Beispiel Schönbühl-Biel nehmen, diese T 5, dann geht es darum, dass diese Strasse eines Tages nicht zur Nationalstrasse, sondern zu einer Strasse von nationaler Bedeutung nach Massgabe der GVK wird. Und wenn Sie die Umfahrungen nennen: Was können wir denn noch mehr tun an umweltschutzorientierten Massnahmen für diese leidgeprüfte Bevölkerung in den nicht umfahrenen Gemeinden - wie Grenchen und alle diese Gemeinden bis nach Solothurn -, als Umfahrungsstrassen anlegen? Es gilt eben auch, den heutigen Verkehr-diese 2,8 Millionen Fahrzeuge - zu bewältigen. Wir können nicht Umweltschutzmassnahmen nur ins Auge fassen für künftigen Strassenbau, wir müssen auch bereits bestehende Belastungen abbauen. Deshalb möchte ich Sie bitten, weder eine Begrenzung der

Droits d'entrée sur les carburants 1654 N 5 décembre 1984 Hauptstrassenbeiträge des Bundes auf 6 Prozent - die Konsequenzen wurden dargelegt, auch von den Herren Referenten -, noch eine Fixierung der Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen auf mindestens 10 Prozent vorzunehmen. Wir hätten überhaupt keine Verwendung für Mittel des Bundes in diesem Ausmass. Es hat keinen Sinn, Bestimmungen hineinzuschreiben, die sich nachher als völlig unwirksam oder nicht realisierbar erweisen. Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen. Abs. 3-AI. 3 Abstimmung - Vote Für den Antrag der Minderheit 40 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 97 Stimmen Abs. 4-AI. 4 Präsident: Der Antrag von Herrn Bonnard, den letzten Satz zu streichen, ist unbestritten geblieben und ist daher so angenommen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Minderheit 47 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 84 Stimmen (Letzter Satz gestrichen - Dernière phrase biffée) Art. 6 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Art. 7 Antrag der Kommission Abs. 1 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Abs. 2 ... nach Nationalstrassenrecht sowie Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen. Art. 7 Proposition de la commission Al. 1 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Al. 2 ... sur les routes nationales ainsi qu'aux dépenses effectuées en matière de protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Angenommen - Adopté Art. 7a Antrag der Kommission Minderheit (Jaeger, Bircher, Hubacher, Longet, Mauch, Vannay) Fertigstellung der Nationalstrassen Die Beteiligung an den Erstellungskosten ist beschränkt auf die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 in der am 31. Dezember 1984 geltenden Fassung. Art. 7a Proposition de la commission Minorité (Jaeger, Bircher, Hubacher, Longet, Mauch, Vannay) Achèvement des routes nationales La participation aux frais de construction est limitée à l'achèvement du réseau des routes nationales selon l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 dans la version en vigueur au 31 décembre 1984. Jaeger, Sprecher der Minderheit: Wir haben bisher über das Hauptstrassennetz gesprochen, und wir diskutieren jetzt im Zusammenhang mit Artikel 7 über das Nationalstrassennetz. Herr Bundespräsident Schlumpf, Sie haben vorher an die Adresse von Herrn Kollega Günter gesagt, diese Vorlage sei nicht eine Vorlage für mehr Strassen. Ich nehme Ihnen das ab. Ich glaube, dass Sie das auch so meinen. Ich bin froh, dass Sie diese versöhnliche Note

in die Diskussion bringen. Gerade im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau können wir den Beweis erbringen, dass es uns tatsächlich nicht darum geht, einen Weiterausbau unseres Strassennetzes auf längere Frist bereits heute ins Auge zu fassen und für diese Ausweitung bereits im Gesetz grünes Licht geben. Im Abstimmungskampf über den Treibstoffzollartikel im Februar 1983 haben ja gerade die Befürworter wiederholt erklärt, es gehe bei diesem Verfassungsartikel und der Anschlussgesetzgebung lediglich darum, die bestehenden und geplanten Nationalstrassennetze fertigzustellen und nicht etwa um Netzerweiterungen. Was heisst das? Nach unserem Antrag würde beispielsweise die Transjurane nicht verhindert, obwohl wir - das wissen Sie - in der vergangenen Session hier eine sehr skeptische Haltung eingenommen haben. Es würde auch nicht verhindert, dass Lücken geschlossen werden, beispielsweise in der Ostschweiz oder in anderen Regionen. Es geht nur darum, dass wir hier festschreiben wollen, dass eine Erweiterung der Netze nicht bereits im Gesetz vorgesehen sein darf. Das ist der Sinn unseres Antrages. Wenn der Herr Kommissionspräsident, Herr Oehler, gesagt hat, es sehe so aus, als ob Strassen des Teufels wären, so möchte ich mich dagegen wehren. Es geht nicht darum, dass wir nicht auch anerkennen, dass die bestehenden Strassennetze sehr viele soziale und sicher sogar landschaftsschützerische Vorteile gebracht haben. Es geht auch nicht darum, dass wir beispielsweise die Sicherheitsbedürfnisse absprechen. Das anerkenne ich alles. Nur geht es eben darum, dass wir hier doch gewisse Zeichen setzen, gewisse - wenn ich so sagen darf - Leitplanken markieren. Ich kann mir jetzt gar nicht mehr vorstellen, dass man gegen einen solchen Antrag sein könnte. Herr Cotti, Sie haben gesagt, Sie seien für den Umweltschutz und auch Sie seien dagegen, dass man hier allzuviel schon bereits wieder offenlässt für einen weiteren Ausbau unseres Nationalstrassen- und Hauptstrassennetzes. Es müsse hier eine gewisse Umbesinnung kommen, und es müsse eine Stabilisierung eintreten. Nun können Sie hier ernst machen. Hier können Sie Farbe bekennen. Hier können Sie unserem Vorschlag sicher zustimmen. Denn wenn Sie diesem Vorschlag nicht zustimmen, dann kann ich Ihnen diese Worte nicht abnehmen. Dann ist die Aussage einfach nicht glaubwürdig, diese Vorlage sei wirklich keine Vorlage für mehr Strassen. Wenn man das hier explizit ablehnt, dann hat man Farbe bekannnt für mehr Strassen. Da möchte ich Sie schon sehr bitten, dass wir jetzt konsequent sind. Herr Bundespräsident Schlumpf, es wird sicher wieder die Frage der Verfassungsmässigkeit gestellt werden. Wir sind für die Einhaltung der Verfassungsmässigkeit. Aber in der Verfassung steht nirgends geschrieben, dass wir uns heute nicht auf das bestehende Netz beschränken dürfen. Das dürfen wir tun. Zeigen Sie mir, wo in der Verfassung zu lesen ist, dass wir alles offen lassen müssen, dass wir unsere Nationalstrassennetze noch weiter ausdehnen sollen! Wie gesagt, es geht um die geplanten Netze. Es geht nicht um konkrete Nationalstrassenstücke, um Lücken, die wir durchaus als berechtigt erachten und die im Rahmen dieses Antrages durchaus geschlossen werden können. Ich bitte Sie also eindringlich: Stimmen Sie diesem Antrag zu!

5. Dezember 1984 1655 Treibstoffzölle Oehler, Berichterstatter: Die Kommission hat den Antrag von Herrn Jaeger mit 2 zu 12 Stimmen abgelehnt. Wenn Sie nun auf der Fahne gleich sechs Mitunterzeichner des Ministerialantrages von Herrn Jaeger finden, dann müssen die sich vermutlich nach der Abstimmung dazu bereitgefunden haben, hier zu unterschreiben. Nun hat Herr Jaeger selber das Stichwort gegeben, nämlich die Verfassungsmässigkeit eines Entscheides. Wenn Sie Artikel 36bis Absatz 1 unserer Bundesverfassung nachlesen, dann finden Sie dort klar die Bestimmung, wonach wir auf dem Wege der Gesetzgebung das Nationalstrassennetz festlegen. Die überwiegende Mehrheit der Kommission - 2 zu 12 - hat die Ansicht vertreten, dass es hier ein Versuch am

untauglichen Objekt ist, die Frage des Nationalstrassennetzes im Treibstoffzollbeschluss festzulegen. Erstens: Herr Jaeger hat damals den Antrag gestellt, man möge das Nationalstrassennetz aufgrund des Datums bzw. der Pläne vom 27. Februar 1983 festlegen. Aufgrund der Diskussionen wurde dann der Termin zusammen mit weiteren Unterschriften auf den 31. Dezember 1984 vertagt. Schon daraus sehen Sie, wie flexibel, dynamisch und in einer extensiven Auslegung wir hier vorzugehen gebeten werden. Zweitens steht in der einen oder in der anderen Region, beim einen oder anderen Nationalstrassenstück zur Diskussion, ob es nicht einer höheren Kategorie zugerechnet werden soll. Man möchte also aus einer Autostrasse eine Autobahn oder aus einer Hauptstrasse, wo das vielleicht noch möglich wäre, eine Autostrasse machen bzw. das Netz ändern. Wenn Sie dem Entscheid von Herrn Jaeger zustimmen, wäre das aufgrund der Planung nicht mehr möglich. Nicht zuletzt mit dem Hinweis beispielsweise auf die N 13 im St. Galler Rheintal oder auf die Ostschweiz überhaupt wurde dann das Datum geändert. Dies geschah im Sinne eines Entgegenkommens an eine besonders hart betroffene Region. Die Kommission bittet Sie, den Antrag Jaeger aus verfassungsrechtlichen Gründen mit Blick auf Artikel 36bis Absatz 1 abzulehnen, ferner mit Blick auf die Tatsache, dass wir die Gradierung der Strassen nicht mehr verändern könnten. M. Giudici, rapporteur: La proposition de la minorité à l'article 7a tend à bloquer catégoriquement et définitivement la construction des routes nationales selon le réseau fixé par l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 dans la version en vigueur au 31 décembre 1984. Le Conseil fédéral et le Parlement admettent en général que le réseau des routes nationales ne subira pas de développements ultérieurs mais il y aura toujours des cas où, pour des motifs justifiés, il faudra prévoir des solutions pour refaire ou renforcer une route nationale dans sa totalité ou en partie. La proposition de M. Jaeger empêcherait ces adaptations. Cette proposition est d'ailleurs, à notre avis, anticonstitutionnelle. L'article 36bis, 1^{er} alinéa, de la constitution établit en effet que «la Confédération assurera par voie législative rétablissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales». La compétence pour l'établissement du réseau des routes nationales relève de l'Assemblée fédérale. Etablir ce réseau dans le cadre de la législation concernant la distribution des droits d'entrée sur les carburants signifie se mettre en contradiction avec le texte constitutionnel. Par une nette majorité de 12 voix contre 2, votre commission a repoussé cette proposition. Je vous engage donc à suivre la majorité et à rejeter la proposition de M. Jaeger. Präsident: Herr Bircher wünscht das Wort für eine kurze sachliche Berichtigung. Bircher: Es ist vom Kommissionssprecher erwähnt worden, dass in der Kommission dieser Antrag hoch mit 12 zu 2 Stimmen abgelehnt worden sei. Es seien Unterzeichner im Minderheitsantrag, die dort nicht einmal mitgestimmt hätten. Ich möchte Sie doch daran erinnern - Ihnen ist das auch schon so ergangen -, dass wir mehrtägige Sitzungen hatten 209-N und dass es der Zufall mit sich brachte, dass wir am fraglichen Tag noch an einer Beratung in Biel zur neuer Transjurane teilnehmen mussten. Es bestand neben der zeitlichen also noch eine thematische Überschneidung. Sie können versichert sein, dass sämtliche Unterzeichner dieses Minderheitsantrages Jaeger voll und ganz hinter dieser Idee stehen. Wir hatten die Hand dazu gereicht, die Transjurane als zusätzliche Strecke ins Netz einzubeziehen. Sie ist abgefallen, das an die Adresse der welschen Ratskollegen. Das bisherige Nationalstrassennetz ist aber jetzt schon übertrieben, das ist unbestritten. Wenn wir dieses Netz von 1960 jetzt beschränken wollen, wäre das hier ein sehr massvoller Antrag. Ich bitte Sie deshalb, diesem Antrag zuzustimmen. Bundespräsident Schlumpf: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen, nicht, weil der Bundesrat nicht dabei bleiben würde, was er immer wieder gesagt hat. Das Nationalstras-

sennetz ist abgesteckt, vorbehaltlich möglicher Reduktionen, abgestützt auf die Arbeit der Kommission Biel. Das werden Sie dann im nächsten Jahr zu behandeln haben. Mit diesem Vorbehalt ist das Netz abgesteckt; dabei bleibt es. Sowohl der Binnenverkehr als auch der Transitverkehr haben sich auf diese Versorgungskapazität auszurichten. Es kann auch im Hinblick auf Transitbedürfnisse nicht in Frage kommen, dass wir einfach weiter ausbauen. Die gegenwärtige politische Landschaft in Europa - das eine Klammerbezeichnung - lädt auch gar nicht dazu ein, dass man im Hinblick auf Transitbedürfnisse allenfalls unser Nationalstrassennetz wesentlich ausbauen würde, solange auch beim Transitgüterverkehr bei weitem keine Kostendeckung besteht. Es scheint mir nicht ratsam, auf diesem Wege einen generellen Stopp in bezug auf gewisse Ergänzungen, die sich im Interesse der Verkehrssicherheit, zum Schutz von Leib und Leben notwendig erweisen können, auszusprechen. Es gibt den Fall Grauholz, Nationalrat Oehler hat das erwähnt. Das Nationalstrassennetz ist auch nach Klassierung festgelegt durch das Parlament. Wenn Sie nun sagen, es dürfen am Zustand per 31. Dezember 1985 keine Änderungen vorgenommen werden, dann gilt das eben auch für die Klassierung. Ich nenne Ihnen zwei Beispiele: die Grauholz-Kriechspuren. Wir geben sie auf Wunsch der Berner Regierung zur Projektierung frei, das ist der gegenwärtige Stand der Dinge, nicht, weil wir Kapazitäten steigern wollten für eine grössere Durchlässigkeit, sondern, weil hier tatsächlich nicht zu verantwortende Stauungen und eine grosse Zuwachsquote an Unfällen zu verzeichnen sind. Ähnliche Erscheinungen könnten sich im Laufe von Jahren oder Jahrzehnten anderswo ergeben. Dass im Interesse der Verkehrssicherheit, also zum Schutz von Leib und Leben, solche Anpassungen nötig werden, beweist das tragische Beispiel der N13 im Rheintal. Deshalb wird dort dieser Ausbau vorgenommen - keine Aufklassierung -, weil das so vorgesehen war. Auch anderenorts kann sich das ergeben und dem würde dieser Passus, den die Minderheit beantragt, entgegenstehen. Diese Folge des Antrages Bircher würde einer sinnvollen Nutzung des bestehenden Nationalstrassennetzes auch nicht dienen. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen. Abstimmung -Vote Für den Antrag der Minderheit 33 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 74 Stimmen Art. 8, 9, 10 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté

Droits d'entrée sur les carburants 1656 N 5 décembre 1984 2. Abschnitt Titel Antrag der Kommission Nach Entwurf des Bundesrates Section 2 Titre Proposition de la commission Selon projet du Conseil fédéral Oehler, Berichterstatter: Sie finden hier einen Unterschied zwischen der Kommission des Nationalrates und dem Beschluss des Ständerates, und zwar nur im Begriff «Beteiligung an den Erhaltungs- und Betriebskosten». Der Ständerat hat die neudeutsche Form, nämlich «Beteiligung an den Unterhalts- und Betriebskosten», gewählt. Das ist ein Kleinkrieg. Die Unterscheidungen in den nächstfolgenden Artikeln betreffen nur diesen Unterschied, haben mit dem Inhalt also nichts zu tun. Wir haben einstimmig beschlossen, Ihnen das zu beantragen. M. Giudici, rapporteur: Nous vous proposons, pour le titre de la Section 2, de vous en tenir au texte du Conseil fédéral, c'est-à-dire «Participation aux frais de conservation et d'exploitation». A la place du terme «frais de conservation», le Conseil des Etats avait introduit l'expression «frais d'entretien». La notion suggérée par le Conseil fédéral s'adapte à l'expression utilisée sur le plan international. Le terme «conservation» a une signification plus large que celui «d'entretien». Certains ouvrages, tels que les ponts, ne peuvent pas simplement être consolidés, mais doivent être reconstruits, ainsi que nous l'a prouvé l'expérience la plus récente. En ce sens, l'expression «entretien» semble trop restrictive. En revanche, les cas de reconstruction

sont couverts par le terme «conservation» que nous vous prions d'adopter. Angenommen - Adopté Art. 11 Antrag der Kommission Abs. 1, 4 Nach Entwurf des Bundesrates Abs. 2, 3 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Anträge Carobbio Abs. 1 und Abs. 3bis (neu) Abs. 1 ... den betrieblichen Unterhalt, die polizeiliche Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung sowie eine Beitragsleistung an durch Strassenverkehrsunfälle verursachte Heil- und Pflegekosten. Abs. 3bis Die Bundesversammlung setzt jährlich einen globalen Betrag für die durch Strassenverkehrsunfälle bedingten Heil- und Pflegekosten fest. Der Betrag wird auf die Kantone gemäss Einwohnerzahl verteilt. Antrag Schmidhalter Abs. 3 Der Bundesrat bestimmt nach Anhören der Kantone die Höhe der Beteiligung ... Art. 11 Proposition de la commission Al. 1, 4 Selon projet du Conseil fédéral Al. 2, 3 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Propositions Carobbio Al. 1 et al. 3b (nouveau) Al. 1 ... l'entretien courant, la surveillance et la régulation du trafic par la police ainsi qu'une contribution aux frais de soins et de guérison consécutifs aux accidents routiers. Al. 3b L'Assemblée fédérale fixe chaque année un forfait au titre de contribution aux frais des soins et de guérison consécutifs aux accidents routiers. Le montant est réparti entre les cantons en fonction du nombre de leurs habitants. Proposition Schmidhalter Al. 3 Le Conseil fédéral détermine, après avoir entendu les cantons, le degré de la participation...

M. Carobbio: Les propositions que je présente, à l'article 11, 1er alinéa et alinéa 3b, doivent être examinées et votées ensemble, parce qu'elles sont liées. Quels problèmes soulèvent-elles? Je reprends le discours concernant les coûts occasionnés par le trafic routier, qui ne sont généralement pas calculés. Cela conduit à une situation plusieurs fois dénoncée, car, en pratique, ce trafic est nettement favorisé par rapport aux transports publics. Je pense notamment aux coûts consécutifs aux atteintes à l'environnement et à ceux à caractères sociaux, c'est-à-dire aux frais causés par les accidents de la route qui ont des effets sur les primes d'assurances et sur les montants versés par les caisses-maladie pour faire face à ces problèmes. Reprenant une proposition du Conseil des Etats, je suggère de destiner aux cantons une somme, notamment pour les routes nationales, afin de couvrir, du moins partiellement, les coûts découlant des accidents de la route. Je fais donc deux propositions: la première consiste à ajouter à l'alinéa 1" la précision selon laquelle, outre l'entretien courant, la surveillance et la régulation du trafic par la police, une contribution soit apportée aux frais de soins et de guérison consécutifs aux accidents de la route. La deuxième, concernant l'alinéa 3", suggère que l'Assemblée fédérale fixe chaque année un forfait au titre de ces contributions, alloué aux cantons sur la base du nombre de leurs habitants. Il est sous-entendu que, ensuite, les Etats cantonaux doivent utiliser ce montant surtout dans le cadre des contributions versées aux assurances-maladie. Du reste, ce problème a déjà été discuté en séance de commission car, en relation avec l'arrêté A, la minorité de la commission a déposé une motion qui reprend pratiquement la même question en demandant au Conseil fédéral de déterminer ces coûts et d'examiner la possibilité d'un versement forfaitaire annuel aux cantons et aux caisses-maladie à titre de contribution à ces dépenses. J'ai estimé utile, surtout en considérant les frais occasionnés par les accidents survenant sur les routes nationales, de fixer dans la loi une disposition allant dans le sens précité. Je connais l'objection qui peut être opposée à cette proposition, à savoir que les conséquences directes des accidents sont déjà couvertes par les assurances payées par les automobilistes. Nous prévoirions donc des sommes qui s'ajouteraient à des prestations déjà existantes. Je rétorquerai à cette objection qu'il y a tout de même des coûts généraux et sociaux consécutifs aux accidents qui finissent par être assumés dans le cadre particulier de l'assurance-maladie, ce qui fait augmenter les primes. Il est donc justifié d'utiliser une

partie des droits d'entrée sur les carburants pour chercher à limiter ces accroissements de coûts dans le secteur des assurances-maladie. De plus, une telle utilisation de l'argent vise également à établir plus d'équilibre entre les deux types de trafic, c'est-à-dire le trafic routier et celui des transports publics. Ce sont les raisons pour lesquelles, je vous invite à soutenir mes propositions à l'article 11, 1^{er} alinéa et alinéa 3b".

5. Dezember 1984 1657 Treibstoffzölle Oehler, Berichterstatter: Obwohl der Antrag von Herrn Carobbio unserer Kommission nicht vorgelegen hat, kann ich Ihnen dennoch die Haltung der Kommission zu dieser Frage darlegen. Frau Vannay hat in der Kommission einen ähnlich lautenden Antrag gestellt, nach gewalteter Diskussion diesen Antrag aber zurückgezogen. Ein ähnlicher Antrag wurde bereits in der ständerätlichen Kommission gestellt, wurde dann aber dort auch zurückgezogen. Wenn wir die Diskussionen der vergangenen Stunden und auch von gestern rückblendend nochmals verfolgen, dann stellen wir fest, dass wir über den Bau und Unterhalt von Strassen und über Umweltschutzmassnahmen gesprochen haben. Bei einer extensiven Auslegung von Artikel 36bis BV könnte man davon ausgehen, dass auch die Sozialkosten zum Betrieb und Unterhalt gehören. Können wir aber Spieltalkosten und weitere Sozialkosten über Treibstoffzölle abgelten? Unfälle gehören unserer Ansicht nach zu einer neuen Beitragskategorie, welche von der Verfassung letzten Endes nicht abgedeckt ist. Die Kommission vertrat die Meinung - und deswegen wurden auch die Anträge zurückgezogen -, dass wir letztlich nicht noch Krankenkassen- oder Gesundheitspostulate über den Treibstoffzoll finanzieren können, weil das doch - wie Sie sicher bemerkt haben - zwei Paar Schuhe sind. In diesem Sinne kann ich Ihnen im Namen der Kommission die Ablehnung des Antrages von Herrn Carobbio beantragen. M. Giudici, rapporteur: M. Carobbio propose ici une idée qui avait été déjà lancée dans le débat du Conseil des Etats par M. Hefti. Il est bien certain que les extrêmes politiques se touchent parfois. Il faut dire qu'une proposition analogue avait été présentée par Mme Vannay au sein de la commission. Elle avait été retirée. Mme Vannay propose la même idée sous forme de motion. Il s'agit de faire participer la Confédération aux contributions et aux frais des soins et de guérison consécutifs aux accidents routiers. Votre commission a rejeté cette idée pour des raisons constitutionnelles que le président vient d'évoquer mais aussi pour des raisons de fond. En ce qui concerne les accidents de la route, le principe de la causalité est appliqué très strictement. L'assurance de la responsabilité civile repose sur ce principe. D'autre part, celui qui est à l'origine de son malheur ne doit pas être subventionné indirectement par l'Etat; je pense ici à l'automobiliste qui est à l'origine de son malheur. Quant au deuxième argument, le versement aux caisses-maladie ne serait pas justifié aussi du point de vue matériel car les routes nationales, par exemple, contribuent d'une manière importante à la sécurité du trafic. Je vous invite donc à rejeter la proposition de M. Carobbio.

Bundespräsident Schlumpp: Wir haben uns mit dieser Frage schon im Ständerat und dann auch in Ihrer Kommission auseinandergesetzt. Nationalrätin Vannay, die das dort eingebracht hatte - die Herren Referenten haben es gesagt -, hat nach gewalteter Diskussion gesehen, dass es so nicht geht. Erstens aus verfassungsrechtlichen Gründen (wir müssen es einfach immer wieder sagen, es ist unsere Pflicht): Wir können hier nicht Neues kreieren, das im Katalog von Artikel 36ter keinen Platz findet. Das ist nun einmal so. Diese Unfallkosten, Unfallfolgen, um die es hier geht, sind weder Betriebs- noch Unterhaltskosten, natürlich auch keine Baukosten, das sind Folgekosten. Im Katalog von Artikel 36ter sind in Buchstabe d Folgekosten erwähnt, nämlich bei den Umweltschäden und Landschaftsschäden. Da hat der Verfassungsgeber gesagt: Folgeschäden in diesen

Bereichen sollen gedeckt werden. Das bildet die Rechtsgrundlage für alle Finanzierungen im Bereich von Umwelt- und Landschaftsschutz. Aber hier, bei den Nationalstrassen, hat er gesagt: Bau, Betrieb, Unterhalt. Wir können nun hier nicht auch noch Folgekosten miteinbeziehen. Es kommt hinzu, dass natürlich die Zuteilung - das war ja das Problem, mit dem sich Herr Jaeger auseinandersetzte - nach diesem Kriterium nicht zugänglich wäre. Wir haben Kantone mit grossen Einwohnerzahlen und einem relativ kleinen Strassennetz und damit auch verhältnismässig kleinen Unfallzahlen. Wir haben umgekehrt einwohnerschwache Kantone mit einem grossen Strassennetz - National- oder Hauptstrassen -, die dann nach diesem Rezept eine kleine Zuteilung erhalten würden. Darf ich noch darauf hinweisen, dass sich Frau Vannay entschlossen hat, in der nationalrätlichen Kommission eine Motion einzureichen - Sie finden sie am Schluss der Fahne -, welche in Ziffer 2 den Bundesrat einlädt, abzuklären und Vorbereitungen zu treffen, um jährlich für derartige Kosten Pauschalen an Kantone und Krankenkassen auszurichten. Da haben wir dann wenigstens nicht dieses Zuteilungskriterium nach Einwohnerzahl. Bei der Behandlung dieser Motion wird die Frage wieder aktuell werden. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Carobbio abzulehnen. Präsident: Wir bereinigen den Antrag Carobbio. Sein Antrag betreffend Absatz 3bis hängt inhaltlich mit dem Absatz 1 zusammen. Wir können eine Abstimmung durchführen. Abstimmung - Vote Für den Antrag Carobbio 18 Stimmen Für den Antrag der Kommission 68 Stimmen Abs. 2-AI. 2 Angenommen - Adopté Abs. 3-AI. 3 Schmidhalter: Vorerst möchte ich zwei allgemeine Bemerkungen anbringen, die ich normalerweise beim Eintreten hätte entwickeln müssen. Ich wollte aber nicht zweimal das Wort ergreifen, deshalb stelle ich diese beiden Bemerkungen meiner Begründung des Abänderungsantrages voran. 1. Lob und Dank für die Vorlage. Als Vertreter eines Gebirgskantons möchte ich dem Bundesrat, der Verwaltung, dem Ständerat und der nationalrätlichen Kommission für die uns unterbreitete Vorlage bestens danken. Wir haben vor der eidgenössischen Abstimmung über den Verfassungsartikel 36 dem Stimmbürger unseres Kantons dargelegt, bei Annahme des Treibstoffzollzuschlages sei die Hilfe des Bundes bei der Lösung der Strassenprobleme ganz allgemein für die Zukunft gesichert. Dieses Versprechen wird mit der vorliegenden Vorlage vollumfänglich erfüllt. Das Wallis hat erst vor kurzer Zeit ein relativ kleines Teilstück der vierspurigen Nationalstrasse in Betrieb nehmen können. Es wird noch 10 bis 15 Jahre dauern, bis die Autobahn bis Brig befahrbar sein wird. Auch die Strassenverbindung durch die Berner Alpen steht noch nicht in Sicht. Trotzdem haben die Walliser bis heute den Benzinzollzuschlag ohne Murren und Knurren mitbezahlt. Positiv wird aber zur Kenntnis genommen, dass es dank diesem Zollzuschlag möglich war, das bestehende Hauptstrassennetz, d. h. die Kantonsstrasse und alle interkantonalen und internationalen Alpenstrassen, auszubauen. Allerdings besteht auf diesem Gebiet noch ein grosser Nachholbedarf, besonders in bezug auf die Sicherheit und Befahrbarkeit im Winter. Mit dieser Vorlage sollen diese in Zukunft ermöglicht und gesichert werden. An die Adresse der Kollegen Jaeger und Günter muss ich bemerken, dass wir die Autobahn zwar spät, dafür aber umweltgerechter und landschaftsschonender anlegen dürfen, dies vor allem dank dieser Vorlage. Hier werden ganz bedeutende Mehrkosten aus Umwelt- und Landschaftsschutzgründen bewilligt werden. Ich erinnere Sie nur an die Umfahrungen von Siders, Visp und Brig, aber auch an die Umfahrung oder Durchfahrung des Pfywaldes. Ausdrücklich möchte ich mich im Namen der Regionen Uri und Wallis für die Tarifierung bei den Verladetunnels Lötschberg, Simplon und Furka bedanken. Hier werden längst störende Ungerechtigkeiten von Fahrzöllen gemildert und auf der anderen Seite auch für den Umweltschutz und die Bahnen ein positiver Beitrag

geleistet.

Droits d'entrée sur les carburants 1658' N 5 décembre 1984 Zur Verzinsung der Rückstellungen, Herr Bundesrat: In der Vorlage ist vorgesehen, dass von einer Verzinsung der Rückstellungen an die Kantone Abstand genommen wird. Ich bin mit dieser Lösung einverstanden, möchte aber den Bundesrat darauf aufmerksam machen, dass hier dem Bund von den Kantonen etwa 50 Millionen an seinen Haushalt abgegeben werden. Es sollte das als Teil der Kompensation gewertet werden. Nun zu meinem kleinen Antrag, oder besser gesagt zu den drei Anträgen. Das Anhören der Kantone ist im Prinzip im Artikel 5 geregelt für den Bau der Nationalstrasse und für die Hauptstrasse, nicht aber für die anderen Aufgabengebiete, wie Unterhalt der Nationalstrassen und für die werkgebundenen und nichtwerkgebundenen Beiträge. In der Detailgesetzgebung wird dann der Unterhalt des Nationalstrassennetzes nicht erwähnt, währenddem bei den Hauptstrassen eine Wiederholung gemacht wird. Bei den werkgebundenen Beiträgen ist dieses Anhören der Kantone in drei Rubriken verpflichtend vorgeschrieben, währenddem es in zwei Rubriken nicht erwähnt wird. Es sind dies der Artikel 23, kombinierter Verkehr, und der Artikel 25, Parkplätze bei Bahnhöfen. Bei den nicht werkgebundenen Beiträgen ist dieses Anhören im Artikel 5 nicht, dafür aber in der Detailgesetzgebung zweimal angeführt. Sie sehen also, dass in der Systematik kleine Fehler unterlaufen sind. Ich stelle daher die Frage: Ist der Bundesrat im Prinzip mit diesem Anhören der Kantone einverstanden - als Verpflichtung und als Recht? Wenn ja, dann sollte meiner Ansicht nach die Redaktionskommission dieses Problem definitiv lösen, entweder mit einem Satz in Artikel 5, gültig für alle Gebiete, und durch Streichen in der Detailgesetzgebung, oder aber, was mir besser passen würde, indem man es in der Detailgesetzgebung überall anführt. Oehler, Berichterstatter: Ein Kommissionspräsident und eine Kommissionsmehrheit legen Wert darauf, dass sie die Vorlage in diesem Rat so durchbringen, wie sie es Ihnen vorlegen. Nachdem aber Herr Schmidhalter uns mit derart viel Lob überschüttet hat, möchten wir ihm - als kleines Geschenk mit Blick auf den morgigen Samichlaustag - Zustimmung zu seinen drei politisch sehr wichtigen Anträgen erteilen, damit die Welt auch im Kanton Wallis weiterhin in Ordnung bleibt. Schmidhalter: Ich danke der Kommission für diese Grosszügigkeit. M. Giudici, rapporteur: Rien ne s'oppose à ce que l'avis des cantons soit entendu, comme le propose M. Schmidhalter. Je crois d'ailleurs que cette consultation existe déjà. Il faut toutefois préciser que ce sont les cantons directement concernés qui doivent se prononcer sur les contributions qui leur sont affectées. Sous réserve de cette précision, je pense que la commission peut accepter la proposition. Bundespräsident Schlumpf: Die beiden Herren Kommissionssprecher haben mich im Verein mit Herrn Schmidhalter derart überzeugt, dass ich zustimme. Präsident: Die Kommission und der Bundesrat nehmen diesen Antrag an. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt. Angenommen gemäss Antrag Schmidhalter Adopté selon la proposition Schmidhalter Abs. 4-Al. 4 Angenommen - Adopté Art. 12 Antrag der Kommission Nach Entwurf des Bundesrates Proposition de la commission Selon projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 13 Antrag der Kommission Abs. 1, 2 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Abs. 3, 4 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Longet, Bircher, Hubacher Jaeger, Mauch, Seiler, Vannay) Abs. 3 Bst. b und c Streichen Abs. 4 Bst. b und c b. Strassen, die der Verbindung zwischen Nationalstrassen, Städten und Landesteilen dienen. c. Streichen Antrag Herzog Abs. 3 Bst. a Streichen Art. 13 Proposition de la commission Al. 1, 2 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Al. 3, 4 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Longet, Bircher, Hubacher, Jaeger, Mauch, Seiler, Vannay) Al. 3 Let. b et c Biffer Al. 4

Let. b et c b. Les villes ainsi que les diverses parties du pays; c. Biffer Proposition Herczog Al. 3 let. a Biffer Abs. 1,2- Al. 1, 2 Angenommen - Adopté Abs. 3-Al. 3 M. Longet, porte-parole de la minorité: Nous arrivons à nouveau, avec l'article 13, à un point crucial de nos débats. Il s'agit en effet de savoir si nous voulons vraiment que, après l'achèvement du réseau des routes nationales, on assiste à la réalisation progressive d'un deuxième réseau de routes qualifiées de principales. Tout dépend de la définition que nous allons en donner et qui fait précisément l'objet de l'article 13. La définition du Conseil fédéral permet d'accepter pratiquement n'importe quelle demande. Dans les alinéas 3 et 4, aux lettres b et c, vous avez des définitions tellement vagues

5. Dezember 1984 N 1659 Treibstoffzölle qu'elles peuvent recouvrir n'importe quoi. Le tourisme, le maintien ou le renforcement de la structure économique, des routes qui relient entre elles des villes et des parties du pays, des routes d'accès aux régions des Alpes et du Jura reliant ces régions aux routes nationales, ce sont là des définitions tellement vagues, floues, extensibles, que n'importe quelle demande pourra être incluse sous ces différents termes. D'autre part, je voudrais encore une fois, puisque cela a l'air d'être au centre du débat, mettre en garde contre le mythe du développement des régions périphériques qui serait assuré grâce à la réalisation de routes. C'est une illusion dangereuse, nous l'avons déjà dit lors du débat sur la Transjurane, et hier aussi, mais hélas! le mythe perdure et on a beaucoup de peine à maintenir une certaine sérénité dans ce débat. Il suffit parfois que l'expression magique «renforcement de la structure économique de régions périphériques» soit employée pour qu'automatiquement les millions se libèrent. Parfois, hélas! ce type de développement peut aller à fins contraires. Il s'agit donc de savoir si à l'article 13 nous voulons un fourré-tout ou bien si nous voulons une définition qui mérite vraiment ce nom, une définition restrictive, qui corresponde à ce qu'on peut raisonnablement appeler une route «principale». Là, les alinéas 3a et 4a me semblent suffisants. M. Herczog veut lui aller plus loin encore. Personnellement, je ne peux pas le suivre, car il ne resterait plus rien. Des routes qui servent au trafic de transit national ou international dans les régions de montagne, d'une part, et, d'autre part, des routes importantes de grande communication sur le Plateau, reliées aux routes étrangères de même catégorie, ce sont là des routes principales. Restons-en là, restons-en aux alinéas 3a et 4a et nous aurons une définition raisonnable des routes principales. Si nous voulons élargir cette définition, ce sera le fourré-tout et la porte ouverte au bétonnage du pays. Herczog: Ich beantrage Ihnen - zusätzlich zum Antrag der Minderheit, vertreten durch Herrn Longet, in Absatz 3 die Buchstaben b und c zu streichen (diesen Antrag unterstützen wir) -, dass man auch Buchstabe a streicht. Wir stellen diesen Antrag aus zwei Gründen: Erstens: Im internationalen Vergleich ist unser Nationalstrassennetz sehr dicht und auch sehr aufwendig. Deshalb ist es widersinnig, den internationalen und nationalen Durchgangsverkehr vom Nationalstrassennetz wegzunehmen. Gerade der nationale und internationale Durchgangsverkehr gehört auf das Nationalstrassennetz. Es ist umgekehrt widersinnig, das Hauptstrassennetz so auszubauen, dass eben dieser Durchgangsverkehr von den Nationalstrassen weglockt wird. Dann haben wir genau jene Zunahme des Verkehrs, wie wir sie heute unter anderem auf der Axenstrasse haben, seit der Seelisbergtunnel eröffnet wurde. Ich erinnere Sie an die Diskussion, die wir hier über den Schwerverkehr gehabt haben. Es wäre verkehrspolitisch widersinnig, diese Tendenz finanziell zu fördern. Das ist der erste Grund. Der zweite Grund: Die Finanzierung solcher Strassen durch den Bund hat natürlich die Konsequenz, dass in diesen Kantonen praktisch das gesamte Kantonsstrassennetz zum Hauptstrassennetz geschlagen und ausgedehnt wird.

Das bedeutet eine Zunahme der Verkehrsbauten, die wir nicht wollen. Der Kanton könnte sich dann praktisch finanziell nur noch mit den «restlichen» Strassen beschäftigen. Eine derartige Zunahme auf kantonaler Ebene würde selbstverständlich eine Konkurrenzierung des öffentlichen regionalen Verkehrs bedeuten, die wir nicht wollen. Zum Schluss nochmals, weil hier immer wieder von Sicherheit einerseits und von wirtschaftlicher Entwicklung andererseits dieser Regionen gesprochen wird: Wir haben die Frage der Sicherheit nie bestritten, und ich möchte diese Diskussion endlich ad acta legen. Es geht hier nur darum, wie weit vom Bund her finanzielle Kosten übernommen werden sollen, was den Kantonen nur ermöglicht, weiterhin - und das wird geschehen - ihren Strassenbau massiv zu fördern. Man soll auch endlich aufhören, Strassen auf dieser Ebene und mit diesem Ausbaugrad, was den Durchgangsverkehr betrifft - Durchgangs-, nicht Ziel- und Quellverkehr -, zur Hauptfrage der wirtschaftlichen Entwicklung emporzustilisieren. Das ist in der Planungswissenschaft etwa die gleiche Logik, wie wenn man heute noch behaupten würde, die Erde sei eine Scheibe. Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen. Oehler, Berichterstatter: Ich möchte zuerst zum Antrag von Herrn Herzog sprechen und nachher zum Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Longet. Die beiden Anträge ziehen sich ja durch den ganzen Artikel 13 hindurch. Herr Herzog geht von der falschen Annahme aus, es sei das ganze Land mit Nationalstrassen erschlossen, und das ganze Land könne sowohl im Inland- wie auch im Durchgangsverkehr über Nationalstrassen befahren werden. Aus diesem Grunde legt er uns dar, der internationale Verkehr gehöre auf das Nationalstrassennetz. Ich glaube, damit rennt er offene Türen ein, weil wir ja deswegen ausbauen und deswegen auch sichere Strassen fordern. Es gibt Landesteile, welche aufgrund unserer Strassenbaupolitik, aufgrund unserer Verkehrspolitik, aber auch aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht mit Nationalstrassen erschlossen werden können, und infolgedessen kann der Durchgangsverkehr in diesen Gebieten unseres Landes nicht auf Nationalstrassen verlegt werden. Das ist für mich der Grund, warum der Streichungsantrag von Herrn Herzog abzulehnen ist. Diese Meinung wird von der einhelligen Kommission geteilt. Zudem, und damit komme ich zum Minderheitsantrag von Herrn Longet, ist zu beiden Anträgen zu sagen, dass gemäss dem ersten Satz von Absatz 3 solche Strassen nicht aufgenommen werden müssen, sondern der Bundesrat die Möglichkeit hat, das aufgrund von Forderungen von Regionen und Kantonen zu machen, steht doch in diesem Satz: «Zu Hauptstrassen im Alpengebiet und im Jura können Strassen erklärt werden (...).» Mit anderen Worten steht hier genügend Spielraum zur Verfügung. Wenn wir dem Antrag von Herrn Longet folgen, würde ein grosser Teil der Randgebiete und der Touristenregionen diskriminiert, und zwar aus dem einfachen Grund, weil dann jenen Kantonen, welche auf die Förderung des Fremdenverkehrs für die Stärkung ihrer volkswirtschaftlichen Stellung angewiesen sind, keine Mittel zukämen. In der Folge müssten jene Regionen diese Strassen selber finanzieren. Wir alle wissen, dass wir in allen Landesteilen, sei es in der deutschen, welschen oder italienischen Schweiz, Gebiete haben, die dringend auf den Fremdenverkehr angewiesen sind, und dass der Ausbau des Fremdenverkehrs in diesen Regionen zu unserer Struktur- und Regionalpolitik gehört. Nun kann man sagen, es sei auch möglich, jene Gebiete auf schlechten Strassen zu erreichen. Aber ein solches Postulat widerspräche den heutigen Gegebenheiten; insbesondere würde es gewisse Gebiete fördern, welche solche Strassen haben, und just jene benachteiligen, in welchen wir auf den Ausbau und auf die Stärkung des Fremdenverkehrs angewiesen sind. Das zu Buchstabe b. Buchstabe c betrifft dann das ganze Land. Meiner Ansicht nach - die Kommissionsmehrheit teilt diese

Auffassung - ist es Aufgabe der Kantone, den interregionalen und auch den interkommunalen Verkehr zu fördern. Es genügt also nicht, nur gerade ein Nationalstrassennetz und ein Hauptstrassennetz auf unser Land zu legen, sondern wir sind zur Entlastung der anderen Strassenkategorien darauf angewiesen, dass auch unter den Regionen und zwischen den Gemeinden gut ausgebaute und vor allem - ich möchte vor allem das betonen - auch sichere Strassen vorhanden sind. Hier erachten wir es als einen Akt der politischen und finanzpolitischen Gerechtigkeit, dass man Kantone, Regionen und Gemeinden, die durch diese Lasten sehr betroffen und belastet sind, auch über diesen Treibstoffzollzuschlag entlastet. Aus diesem Grund beantragt Ihnen die Kommission, diese

Droits d'entrée sur les carburants 1660 N 5 décembre 1984 Minderheitsanträge abzulehnen und das bisherige System beizubehalten. M. Giudici, rapporteur: L'article 13, 3 alinéa, indique les critères selon lesquels peuvent être déclarées principales les routes dans les régions des Alpes et du Jura et parmi ces critères, le fait que celles-ci ont une importance particulière pour le tourisme et le renforcement ou le maintien de la structure économique des régions périphériques. La minorité, représentée par M. Longet, demande de biffer ces deux critères. A une large majorité, 16 voix contre 3, votre commission vous demande d'en rester au texte du Conseil fédéral et de rejeter la proposition de la minorité. Le critère du maintien ou du renforcement de la structure économique des régions périphériques, dans lequel à la rigueur peut être inclus aussi le tourisme, est bien sûr fondamental pour caractériser l'importance particulière d'une route dans les régions des Alpes et du Jura. Ce critère est d'ailleurs repris en particulier par une motion du 23 juin 1982 du Conseil des Etats et dont l'examen avait été suspendu dans l'attente précisément de la présentation de ce projet de loi. L'effort de la Confédération devait aller dans ce sens, pas tellement pour construire de nouvelles routes mais plutôt pour alléger les cantons de la charge relative au réseau des routes principales. Toutefois, de nouvelles constructions ne peuvent pas être exclues a priori. Je tiens à faire remarquer que cet alinéa contient des éléments qui permettent une application judicieuse. D'abord, il ne s'agit pas d'une norme imperative mais potestative. En deuxième lieu, l'importance particulière est requise pour que ces routes soient déclarées principales même s'il y a les motivations spécifiques prévues aux lettres a, b et c. M. Herczog demande de biffer aussi la lettre a qui est acceptée par la commission sans opposition. Je me demande donc quel critère devrait être appliqué pour qu'une route soit déclarée principale dans les Alpes et dans le Jura si l'on biffe également cette lettre a. Il faut que M. Herczog nous dise carrément qu'il ne veut plus de routes principales dans ces régions. Au nom de la commission, je vous recommande donc de rejeter la proposition des deux minorités. Bundespräsident Schlumpf: Eine gute Funktion wird diese Debatte sicher erfüllen: Am Schluss dieser Beratungen werden Sie die Bundesverfassung, mindestens die Artikel 36bis und 36ter, so gut kennen wie der Pfarrer die Bibel! Wir müssen diese Artikel immer wieder zitieren, weil sie offenbar noch nicht in der Bibliothek aller Parlamentarier auffindbar sind. Da heisst es im Artikel 36bis - Nationalrat Herczog - ganz klar, was Nationalstrassen sind, nämlich nur die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die können natürlich nicht den gesamten nationalen Verkehr aufnehmen. Dieser nationale Verkehr ist sogar quantitativ zum grossen Teil gerade nicht auf den Verkehrsträgern von gesamtschweizerischer Bedeutung abzuwickeln. Daran haben wir uns zu halten. Dieser Artikel hat eine Abgrenzungsfunktion nach oben und nach unten. Er sagt, was Hauptstrassen von Nationalstrassen unterscheidet. Er ist aber auch nach unten wichtig, weil wir ja die nächste Kategorie, die Verbindungsstrassen, nicht mehr vom Bund aus mitfinanzieren. Nur das, was den Anforderungen in Absatz 3 Buchstaben a, b, c

und in Absatz 4 Buchstaben a, b, c entspricht, kann als Hauptstrasse vom Bund alimentiert werden. Man kann also generell sagen: Die Nationalstrassen sind die nationalen und internationalen Hauptarterien im Strassenverkehr, und die Hauptstrassen sind das nationale Kapillarsystem. Es trägt den nationalen, insbesondere den Binnenverkehr. Nun zum Minderheitsantrag: Wir brauchen diese Litera a, sonst wüsste ich überhaupt nicht, wie wir die Hauptstrassen nach unten gegenüber den nicht beitragsberechtigten Verbindungsstrassen abgrenzen könnten. Und zur Frage der Funktion der Buchstaben b und c im Absatz 3, also zum Streichungsantrag der Minderheit: Die wirtschaftliche Funktion der Hauptstrassen wurde von den Herren Kommissionsreferenten dargelegt. Denken wir das einmal weg: Diese Strassen sollen also nicht dem Fremdenverkehr und auch nicht den wirtschaftlichen Strukturen in diesen Regionen dienen. Ja, was müssen sie denn für Zwecke erfüllen? Es bleibt dann schergewichtig nur der Transitverkehr. Wollen wir ein Hauptstrassennetz mit bis zu 80 Prozent alimentieren, damit wir noch mehr Transitverkehr ohne Kostendeckung bewältigen können? Ich meine, die wirtschaftlichen Funktionen, die da umschrieben sind, sind eine ganz wesentliche Zwecksetzung für das Hauptstrassennetz. Ich möchte Sie also bitten, diese beiden Anträge abzulehnen und es bei den Anträgen des Bundesrates und der Mehrheit zu belassen. Abstimmungen - Votes Bst. a - Lei. a Für den Antrag Herzog

E. 11

Stimmen Dagegen 96 Stimmen Bst. b - Let. b Für den Antrag der Minderheit 32 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 90 Stimmen Bst. c - Let. c Für den Antrag der Minderheit 28 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 92 Stimmen Abs. 4-AI. 4 Bst. a - Let. a Angenommen - Adopté Abstimmungen - Votes Bst. b - Let. b Für den Antrag der Minderheit 27 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 86 Stimmen Bst. c - Let. c Für den Antrag der Minderheit 29 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 90 Stimmen Art. 14 Antrag der Kommission Abs. 1 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Mauch, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Seiler) ... dieser Gebiete 20 bis 40 Prozent... Abs. 2-4 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Art. 14 Proposition de la commission Al. 1 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Mauch, Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Seiler) ... de ces régions à 20 à 40 pour cent... Al. 2 à 4 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Abs. 1 -Al. 1 Frau Mauch, Sprecherin der Minderheit: Wir haben beim Eintreten und auch inzwischen deutlich vernommen, dass ein gewisser Nachholbedarf im Strassenbau und im Strassenausbau in den Randregionen besteht. Diese Regionen, also das Alpengebiet und der Jura, werden denn auch bei

5. Dezember 1984 1661 Treibstoffzölle den Hauptstrassen mit einem hohen Beitragssatz von 50 bis 80 Prozent der anrechenbaren Kosten bedacht. Anders ist die Situation in den übrigen Regionen, wo zum grössten Teil mehr als nur perfekt ausgebaute Hauptstrassennetze bestehen. Dort rechtfertigt sich ein Beitragssatz von bis zu 60 Prozent keineswegs. Dieser Satz könnte geradezu als Einladung zur Verbetonierung der Landschaft verstanden werden und ist aus allen ökologischen Gründen, die wir bereits vorgebracht haben, auf höchstens 40 Prozent herabzusetzen, besonders nachdem wir ja in Artikel 13 Absatz 4 sozusagen alle Strassen, die es überhaupt gibt, zu Hauptstrassen erklären können. Herr Columberg hat uns gebeten, uns nicht von Emotionen leiten zu lassen. Ich möchte Sie einfach bitten, wenn schon, dann lassen Sie sich in diesem Fall von meinen Emotionen leiten und nicht von denjenigen von Herrn Columberg. Oehler, Berichterstatter: Ich hatte

schon vorhin etwas Mühe, als ich die Stimmabgabe einzelner Mitglieder dieses Rates gesehen habe und dann an ihre politische Tätigkeit, die sie zu Hause verfolgen, dachte. Wie können diese freiwillig darauf verzichten, dass man die Strassen in ihren Regionen mit den ihnen zustehenden Bundesmitteln finanziert, und sich also den Minderheitsanträgen auf Streichen anschliessen? Eine ähnliche Mühe habe ich mit dem Minderheitsantrag zum Artikel 14: Hier geht es nämlich um die Entlastung der kantonalen Finanzen durch Bundesmittel, über welche das Schweizervolk entschieden hat, dass sie in die eine oder andere Kategorie fliessen. Nun ergibt sich eine Gelegenheit, diese Mittel zur Entlastung der Steuerzettel der Bürger zu Hause einzusetzen. Es ist nicht einzusehen, weshalb das auf Ablehnung stösst. Der Antrag, der von Frau Mauch eben begründet wurde, ist in der Kommission nur gerade - muss ich sagen - mit 9 zu 7 Stimmen abgelehnt worden. Den Antrag der Minderheit finden Sie auf der Fahne. Die Mehrheit ist der Meinung, dass es hier auch um eine Frage der Gerechtigkeit in der Belastung der Strassenrechnung in den einzelnen Kantonen und letztlich dann in der Steuerbelastung der Mitbürger jener Kantone geht. Wir wissen, dass der eine oder andere Kanton aufgrund der topographischen Gegebenheiten unseres Landes grössere Strassen lasten hat. Es geht um Unterschiede - Sie sehen es in der Botschaft des Bundesrates - bis zu 100 Prozent pro Kopf der Bevölkerung. Wir müssen deshalb dem Bundesrat die Möglichkeit geben, jenen Kantonen, welche derart belastet sind, optimal entgegenzukommen. Deshalb sind die Prozentzahlen, wie sie der Bundesrat Ihnen vorschlägt und wie sie die Kommissionmehrheit übernommen hat, zu akzeptieren. Es geht letzten Endes nicht um eine «Bremse», sondern um eine Frage der Verteilung der Mittel zugunsten der schwerer betroffenen und damit auch schwerer belasteten Kantone. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Minderheitsantrag von Frau Mauch abzulehnen. M. Giudici, rapporteur: L'article 14, 1er alinéa, établit les contributions de la Confédération aux frais d'aménagement des constructions des routes principales. Les taux de subventions sont, pour les régions des Alpes et du Jura, de 50 à 80 pour cent. Pour le Plateau, elles sont de 20 à 60 pour cent. La minorité Mauch propose de limiter les contributions de la Confédération aux régions du Plateau de 20 à 40 pour cent. Aujourd'hui, les contributions pour les routes principales dans ces régions s'élèvent au maximum à 30 pour cent. Le but de la proposition de la minorité est évidemment de diminuer les investissements dans le réseau des routes principales du Plateau. Par 9 voix contre 7, votre commission repousse cette proposition. La réduction des investissements pour les routes principales risque d'accroître le poids des investissements sur les routes nationales où les taux des subventions sont évidemment supérieurs. La partie affectée aux routes principales diminuerait et ce serait en contradiction avec l'objectif politique général de la Confédération et du Conseil fédéral. Voilà les motifs pour lesquels la commission vous propose d'accepter le texte du Conseil fédéral. Bundespräsident Schlumpf: Sie müssen wissen, was wir wollen! Wir wollen die Kantone entlasten, indem wir ihnen mehr für Hauptstrassen geben, insgesamt mehrjährig 50 Prozent. Auch Sie sagen: Wir wollen nicht mehr Strassen. Aber wie wollen wir dieses Mehr den Kantonen geben, wenn wir diese Beitragssätze nicht etwas erhöhen? Das ist das Rezept: nicht mehr Strassen, aber mehr Bundesleistungen für diese Kategorie von Strassen. Wir erhöhen ungefähr im gleichen Verhältnis die Beiträge an die Kosten der Hauptstrassen im Alpengebiet, im Jura und auch ausserhalb dieser Gebiete. Also: es geht nicht um mehr Strassen, sondern um mehr Bundesleistungen für diese Strassen, damit den Kantonen weniger Eigenlasten verbleiben. Das ist vollständig konzeptgerecht. Ich möchte Sie bitten, den Minderheitsantrag abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Minderheit 44 Stimmen Für den

Antrag der Mehrheit 80 Stimmen Abs. 2-4 - AI. 2-4 Angenommen - Adopté Art. 15 Antrag der Kommission Abs. 1 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay) Bst. c ... für den Ersatz und den Neubau von Flur-... Abs. 2 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Art. 15 Proposition de la commission Al. 1 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Bircher, Bundi, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay) Lei. c ... frais de remplacement et la construction des chemins forestiers... Al. 2 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Abs. 1 -Al. 1 Bircher, Sprecher der Minderheit: Ich möchte Sie bei diesem Minderheitsantrag zu Artikel 15 an unseren Grundsatz- beschluss erinnern, den wir gestern ganz zu Beginn der Detailberatung bei Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c gefasst haben. Dort haben wir nämlich zusätzlich Massnahmen zur Trennung des motorisierten vom nicht motorisierten Ver- kehr einbezogen. Wir wissen es aus den letzten zwei, drei Anträgen: Wir sind bekanntlich bei den Beitragszusprechungen an die Haupt- strassen angelangt. Hier im Artikel 15 geht es darum, was

Droits d'entrée sur les carburants 1662 N 5 décembre 1984 nun an Kosten anrechenbar sein soll. Was soll alles bei den vorgelegten Abrechnungen zu diesen Hauptstrassenbauten vom Bund suventioniert, alimentiert werden können? Da sehen sie erstaunlicherweise auch wieder die alte Philoso- phie von Artikel 4. Man will Rad- und Fusswege nicht einbe- ziehen, Zweirad-, FUSS- und Wanderwege sollen nur dann mit Beiträgen bedacht werden, wenn sie ersatzweise gebaut werden müssen. Ersatzweise heisst eine neue Strasse zu bauen anstelle eines bisherigen Flur-, FUSS- oder Zweirad- weges, der beschädigt, zum Beispiel überquert oder asphal- tiert wurde. Wenn wir schon neue Hauptsirassen bauen, ist unsere Minderheit auch für den Neubau solcher FUSS- und Flurwege, vorzugsweise natürlich parallel zu solchen Haupt- strassen. Sie liegen also einigermassen konform mit dem bereits gestern von ihnen beschlossenen Grundsatzent- scheid zum Neubau von FUSS- und Radwegen, wenn Sie hier ebenfalls der Minderheit folgen. Oehler, Berichterstatter: Herr Bircher hat zu Recht auf die Abstimmung von gestern hingewiesen. Da haben Sie mit 80 gegen 61 Stimmen etwas Ähnliches beschlossen und zwar etwas, das mit der Verfassungsgesetzgebung nicht in Über- einstimmung steht. Das haben wir dargelegt. Heute finden wir den gleichen Fall vor. Gemäss Verfassungsgesetzge- bung ist in diesem Rat klar und unmissverständlich abge- lehnt worden, unter diesem Titel auch Neubauten für das, was Herr Bircher ausführte, zu finanzieren. Ich gestatte, Sie nochmals an das «Amtliche Bulletin» unseres Rates von 1982, Seiten 847 und 848, zu erinnern. Das, was damals gesagt wurde,, ist für uns noch bindend; wir lehnten es ab, solche Infrastrukturbauten in jeder Gemeinde zu finan- zieren. Heute haben wir den Minderheitsantrag, wonach wir Trot- toirs in Gemeinden, FUSS- und Wanderwege in Kurorten usw. bauen und unterhalten sollen. Ich frage Sie, ob es nun wirklich die Meinung dieses Rates ist, Hunderte und Tau- sende von Kilometern solcher Wege, und zwar Neubauten, nicht der Ersatz - dieser ist ja gegeben - über den Benzin- rappen zu finanzieren. Wenn wir die Verfassung getreu auslegen und uns an die Beschlüsse unseres Rates als Verfassungsgesetzgeber halten, haben wir überhaupt keine Möglichkeit dazu. Aus diesem Grunde muss ich Sie bitten, sich an das überge- ordnete Recht zu halten und den Antrag von Herrn Bircher abzulehnen. M. Giudici, rapporteur: La minorité de la commission reprend ici le problème déjà soulevé lors de la discussion de l'article 4, lettre c, chiffre 1, c'est-à-dire celui de la possibilité de considérer parmi les coûts imputables, non seulement les frais de remplacement, mais aussi les frais de construc- tion des chemins forestiers et de campagne, ainsi que des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des sentiers de randonnée

pédestre. Lors du traitement, hier, de l'article 4, nous avons déjà expliqué, hélas sans succès, que les coûts de remplacement sont considérés comme imputables, et nous avons indiqué les motifs pour lesquels cet article est en contradiction avec l'interprétation historique de l'article constitutionnel, c'est-à-dire l'inclusion, parmi les coûts imputables, de ceux découlant de la construction à neuf des pistes cyclables et des chemins pour piétons dans les communes. Ces mêmes arguments sont également valables pour rejeter la proposition de la minorité, proposition qui a d'ailleurs été refusée par votre commission, par 10 voix contre 3. Cependant, hier, vous en avez décidé autrement sur le principe. Bundespräsident Schlumpf: Zur Klarstellung: Der Ersatz aller dieser Strassen, auch Flur-, Rad- und Wanderwege, steht überhaupt nicht zur Diskussion. Das ist der Vorschlag des Bundesrates, ergänzt durch die Fassung des Ständerates; damit sind wir einverstanden. Hier geht es um die Frage, ob auch der Neubau solcher Strassen, also auch von Rad-, FUSS- und Wanderwegen, von Flur- und Forststrassen, im ganzen Land neue Bundesaufgabe werden soll. Wollen Sie das? Wollen Sie neben den Nationalstrassen und Hauptstrassen, die wir mitfinanzieren und auch mitadministrieren müssen, nun eine neue Bundesaufgabe schaffen? Ich nenne die Beispiele, die Herr Oehler erwähnte: für Kurortstrassen in Kurgebieten beispielsweise, oder für die städtischen Trottoirs hier in Bern oder an anderen Orten. Das ist impliziert, wenn man sagt, der Bund habe bei den anrechenbaren Kosten auch den Neubau all dieser Strassen, die in Buchstabe c erwähnt sind, mitzufinanzieren! Denken Sie doch an die Konsequenz! Die Nationalstrassen finanziert der Bund bis zu 97 Prozent, die Hauptstrassen finanziert er bis zu 85 Prozent, und die Trottoirs und schönen Wanderwege, die ich sehr schätze, finanziert er bis 60 Prozent. Daneben haben wir Zehntausende von Kilometern kantonale und kommunale Verbindungsstrassen; da bezahlt der Bund keinen Fünfer. Ich will nicht mehr dazu sagen! Vom Verfassungsartikel wage ich nicht mehr zu sprechen. Aber wenn Sie glauben, das sei dann noch eine Strassenordnung der Zukunft, dann müssen Sie mir gestatten, eine andere Meinung zu haben. Ich muss Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Abstimmung -Vote Für den Antrag der Minderheit 47 Stimmen Für den Antrag der Mehrheit 77 Stimmen Abs. 2-AI. 2 Angenommen - Adopté Art. 16, 17 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Art. 18 Antrag der Kommission Nach Entwurf des Bundesrates Proposition de la commission Selon le projet du Conseil fédéral Präsident: Hier wurde schon bei der Beratung von Artikel 11 begründet, warum die Kommission beantragt, den Text des Bundesrates wieder aufzunehmen. Angenommen - Adopté 5. Kapitell. Abschnitt Titel Antrag der Kommission ... von Niveauübergängen an private Anschlussgeleise und andere Massnahmen ... Chap. 5 section 1 titre Proposition de la commission ... de leur sécurité, aux frais d'embranchements ferroviaires privés et aux frais ... Angenommen - Adopté Art. 19 Antrag der Kommission Abs. 1 I.Satz Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Basler, Bircher, Bundi, Hofmann, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay) ... öffentlichem und privatem Verkehr sowie des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr.

5. Dezember 1984 N 1663 Treibstoffzölle Abs. 1 2. Satz ... dem Umweltschutz, dienen. Der Bund kann überdies Beiträge an die Kosten der Erstellung privater Anschlussgeleise leisten. Abs. 2, 3 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Thévoz Abs. 1 ... vom nicht motorisierten und landwirtschaftlichen Verkehr. Antrag Gurtner (zurückgezogen) Abs. 1 ... öffentlichem und privatem Verkehr sowie des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr; insbesondere gilt dies für FUSS- und Velowege, die durch den

Strassenbau beseitigt oder beeinträchtigt wurden. Art. 19 Proposition de la commission Al. 1 Majorité ...à protéger l'environnement. La Confédération peut en outre verser des contributions aux frais de construction d'embranchements ferroviaires privés. Minorité (Basler, Bircher, Bundi, Hofmann, Hubacher, Jaeger, Longet, Mauch, Seiler, Vannay) ... et le trafic privé ainsi que le trafic motorisé du trafic non motorisé. Al. 2, 3 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Thévoz Al. 1 ... trafic non motorisé et agricole. Proposition Gurtner (retirée) Al. 1 ... et le trafic privé ainsi que le trafic motorisé du trafic non motorisé. Cela s'applique en particulier aux chemins pédestres et aux pistes cyclables qui ont été supprimés ou dont l'usage a été entravé du fait de la construction de routes.

Oehler, Berichterstatter: Wir schlagen Ihnen neu vor, dass der Bund Beiträge an die Kosten der Erstellung privater Anschlussgeleise leisten kann. Die private Wirtschaft hat in den vergangenen Jahren für 3 Milliarden Franken private Anschlussgeleise finanziert und damit die SBB entlastet. Diese Privatgeleisehalter sind in einem Verband mit 400 Mitgliedern organisiert. Die Kommission ist einhellig der Meinung, dass wir mit der Mitfinanzierung - gleich Subventionierung - neuer und heute kostspieliger Geleiseanschlüsse einen wesentlichen Beitrag zur Erschliessung bestimmter Industriegebiete oder einzelner Regionen, die Industrien anziehen, leisten könnten. Weiter glauben wir, dass wir auf diese Art und Weise einen Beitrag an den Umweltschutz bzw. die Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr leisten können, da die privaten Anschlussgeleise dann und wann das entscheidende Pünktchen auf dem i sind. Wir haben entsprechend so beschlossen und bitten Sie, uns nachzuziehen. M. Guidici, rapporteur: A l'article 19, nous vous proposons, afin de tenir compte de la décision que vous avez adoptée en ce qui concerne l'article 4, de compléter les textes en conséquence en prévoyant la possibilité des contributions aux embranchements ferroviaires privés. 210-N Abs. 1 1. Satz-Al. 1er phrase Angenommen gemäss Antrag der Minderheit/Thévoz (siehe Entscheid bei Art. 4 Bst. c Ziff. 1) Adopté selon la proposition de la minorité/Thevoz (voir décision à l'art. 4 let. c ch. 1) Abs. 1 2. Satz, 2, 3 Al. 2e phrase, 2, 3 Angenommen - Adopté Art. 20 Antrag der Kommission Abs. 1 ... betragen 40 bis 70 Prozent... Abs. 2-4 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Flubacher Abs. 1 ... betragen 40 bis 80 Prozent Art. 20 Proposition de la commission Al. 1 ... s'élèvent à 40 à 70 pour cent... Al. 2 à 4 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Flubacher Al. 1 ... s'élèvent à 40 à 80 pour cent... Abs. 1 -Al. 1 Flubacher: Ich bin froh, dass die Kommission selbst schon die Minimalsubventionsbeiträge erhöht hat. Wir müssen aber nun die Tatsachen sehen. Erstens haben wir nach meiner Meinung kein Recht, durch zu geringe Subventionen den Bau von Unterführungen, Überführungen und Sicherungen von Geleiseanlagen aufs Eis zu legen. Ich habe in den letzten Jahren in der Bautengruppe und dann in der Sektion Bauten der Finanzkommission verschiedentlich mit der Verwaltung über mögliche zusätzliche Subventionen, in erster Linie für finanzschwache Gemeinden, gesprochen. Aufgrund eines Falles in meiner Nachbar- und Heimatgemeinde möchte ich Sie bitten - ich bin überzeugt, dass es kein Einzelfall ist-, der Erhöhung der Maximalsubventionsätze auf 80 Prozent zuzustimmen. Ich spreche vom unbewachten Übergang an der alten Haussteinlinie. Heute fahren öfters Schnellzüge vorbei. Der Übergang ist 80 Meter von einem Tunnel entfernt. Seit 15 Jahren verhandelt diese Gemeinde mit den SBB über die Sicherung dieses Niveauüberganges. Man hat die Gemeinde immer wieder vertröstet, und auch ich habe die Gemeinde aufgrund von Gesprächen mit dem Amt für Strassenbau vertröstet. Vor einigen Wochen hat es nun einen Todesfall gegeben. Vielleicht gibt es morgen oder übermorgen einen zweiten, vielleicht trifft es einmal ein Kind. Die SBB haben vorgeschlagen, diesen

Übergang mit einer elektrischen Barriere abzusichern. Kosten für die - finanzschwache - Gemeinde mit knapp 600 Einwohnern: 430 000 Schweizerfranken. Es gibt sicher viele solche Fälle in der Schweiz. Ich weiss, wir gehen jetzt ziemlich weit, aber ich möchte, dass man noch etwas weiter geht: Wir bewilligten in den letzten Jahren stets Budgetbeträge für solche Sanierungen, ohne dass sie dann auch ausgeschöpft wurden. Meistens waren es nicht Schwierigkeiten in der Planung, sondern war es die Unmöglichkeit der Gemeinden, diese Beträge überhaupt bei ihren Stimmbürgern durchzubringen.

Droits d'entrée sur les carburants 1664 N 5 décembre 1984 Ich frage mich: Haben wir wirklich das Recht - ich weiss, dass es verfassungsmässig möglich ist -, da Limiten zu setzen? Aber es ist das Geld von uns Autofahrern, und ich habe noch keinen Autofahrer angetroffen, der gesagt hätte, man solle bei der Sicherung von Bahnüberführungen nicht grosszügig sein. Als Autofahrer erwarte ich das. Ich glaube, das könnte auch mithelfen, dass das Gesetz nicht allzu stark unter Beschuss kommt. Ich möchte Sie bitten, die Maximalansätze auf 80 Prozent festzulegen. Oehler, Berichterstatter: Herr Flubacher hat zu Recht festgehalten, dass die Kommission aufgrund einer Diskussion und eines Antrages von Frau Mauch die untere Grenze von 30 auf 40 Prozent erhöht hat. Wir haben auch einen Antrag, ähnlich dem von Herrn Flubacher, damals gestellt von Frau Mauch, die obere Grenze auf 80 Prozent festzusetzen, diskutiert, sind dann aber davon ausgegangen, dass im Artikel 19 Absatz 3 neu, gemäss Fassung des Ständerates, eine wesentliche Änderung eingetreten ist, indem der Bund nun die Beiträge an die Gesamtkosten leistet und nicht, wie es bis anhin der Fall war, nur an die Kosten, welche dem Strasseneigentümer anfallen. Aufgrund von Berechnungen mussten wir uns dann sagen lassen, dass letztlich wegen dieser Subventionspraxis möglicherweise Beiträge im Maximalfall von über 100 Prozent ausgerichtet werden mussten. Ich glaube, Sie sind auch unserer Meinung, dass das nicht der Fall sein kann. Wieso entsteht das? Das entsteht, weil letztlich nicht nur von den Strasseneigentümern, also Regionen, Gemeinden und Kantonen, Beiträge entrichtet und Auslagen bezahlt werden, sondern ein Teil auch zu Lasten der Bahnen geht. Der Vorschlag von Herrn Flubacher, die obere Grenze auf 80 Prozent anzusetzen, ist, wenn Sie ihn genau lesen, kein MUSS, sondern ein Kann. Der Bundesrat hätte immer noch die Möglichkeit, so zu entscheiden, dass nicht über 100 Prozent der Kosten ausgerichtet werden, sondern dies in einem für die einzelnen Regionen tragbaren Verhältnis geschieht. Die Kommission hat mit 9 zu 7 Stimmen entschieden, wie auf der Fahne steht. In Anbetracht der besonderen Umstände und insbesondere der tragischen Schicksale in einzelnen Regionen und der Kosten, die jenen Regionen anfallen, könnten wir uns durchaus überlegen, etwas grosszügiger zu sein. Vielleicht kann uns der Bundesrat seine Überlegungen zum Antrag von Herrn Flubacher darlegen. In diesem Sinne würde ich sagen: Man kann das eine tun und das andere nicht lassen. M. Giudici, rapporteur: L'article 20,1" alinéa, fixe les contributions de la Confédération aux frais de suppression et de modernisation des passages à niveau, de construction d'embranchements ferroviaires privés - que vous venez d'introduire dans les mesures techniques - et d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé. Dans le projet du Conseil fédéral, adopté par le Conseil des Etats, ces contributions s'élèvent de 30 à 70 pour cent. Aujourd'hui leur taux maximum est de 50 pour cent. Ces travaux sont particulièrement coûteux et un relèvement de la participation minimale de la Confédération pourrait encourager les intéressés à les entreprendre dans l'intérêt de la sécurité du trafic et de la protection de l'environnement. Votre commission vous propose donc de porter le taux minimum de 30 à 40 pour cent. M. Flubacher suggère maintenant d'aller plus loin et de porter le taux maximum à 80 pour cent. Le Conseil des Etats a modifié

l'alinéa 3 de l'article 19 de sorte que les contributions de la Confédération sont versées pour les coûts totaux et pas seulement pour les coûts à la charge du propriétaire de la route. Avec la proposition de M. Flubacher, en rapport avec l'article 19 modifié par le Conseil des Etats, des contributions de la Confédération pourraient dépasser les 100 pour cent. Il y a là, à l'article 20, une formulation potestative qui laisse au Conseil fédéral une certaine marge de manœuvre, permettant ainsi d'éviter ce dépassement de 100 pour cent, dont personne ne veut. La commission s'en tient à sa proposition; elle pourrait toutefois accepter, dans ces limites bien précises, celle de M. Flubacher. Bundespräsident Schlumpf: Die Zuteilung Schiene/Strasse erfolgt jeweils nach Interessenz. Nehmen wir an, die Bahninteressenz für eine Aufhebung eines Niveauüberganges sei 25 Prozent und die Interessenz der Strasse werde auf 75 Prozent festgelegt, was etwa im üblichen Rahmen liegt. Nun haben Sie aber die Beitragsleistungen auf die Gesamtkosten bezogen, wie die Herren Referenten sagten. 80 Prozent von den Gesamtkosten geben 80 Prozent vom Total für die Strassenseite und 25 Prozent Bahninteressenz. Damit kommen Sie auf 105 Prozent. Es kommt hinzu, dass wir im Artikel 20 Absatz 3 die Möglichkeit schaffen, dass der Bundesrat in besonderen Fällen noch 10 Prozent über diese Ansätze von 70 Prozent hinausgehen kann, was er in einem solchen Fall dann natürlich nicht mehr machen würde. Es ist keine fundamentale Sache, aber wir kommen, Nationalrat Flubacher, mit dem neuen System, bezogen auf die Gesamtkosten - das ist Ihnen vielleicht entgangen -, unter Umständen auf 100 Prozent Übernahme der Gesamtkosten von Bahn und Strasse. Wir haben übrigens in den letzten Jahren nie Finanzierungsschwierigkeiten für die Aufhebung solcher Bahnübergänge gehabt. Die Schwierigkeiten liegen im Verfahren. Dass man an Orten, wo tragische Unfälle vorgekommen sind, nicht rascher vorangekommen ist, war kein Finanzierungsproblem, sondern ein reines Verfahrensproblem. Ich könnte Ihnen viele solche Fälle nennen. Wir haben zum Beispiel im Budget der Eidgenossenschaft für 1984 den Kredit um 10 Millionen Franken erhöht, um mehr tun zu können. Klein und hässlich muss ich zur Kenntnis nehmen, dass wir diese 10 Millionen nicht brauchen und auch die ursprünglich vorgesehenen 20 Millionen nicht. Wir brauchen etwa 18 Millionen, weil eben die Verfahren nicht rascher vorangehen. Das ist die praktische Situation. Ich würde im Antrag von Herrn Flubacher keinen Gewinn für das Problem sehen. Aber wenn Sie ihn trotzdem jetzt, zu später Stunde, gutheissen wollen, werden wir dennoch das Fraktionsmittagessen geniessen! Abstimmung - Vote Für den Antrag Flubacher 80 Stimmen Für den Antrag der Kommission 24 Stimmen Abs. 2-4-AI. 2-4 Angenommen - Adopté Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen Le débat sur cet objet est interrompu Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr La séance est levée à 12 h 55

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Treibstoffzölle Droits d'entrée sur les carburants In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1984 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 07 Séance Seduta Geschäftsnummer 84.020 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 05.12.1984 - 10:00 Date Data Seite 1648-1664 Page Pagina Ref. No 20 012 944 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.