

Achte Sitzung – Huitième séance**Mittwoch, 8. Juni 1994, Vormittag**
Mercredi 8 juin 1994, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Haller Gret (S, BE)

94.035

**Strassentransitverkehr
im Alpengebiet.
Bundesgesetz
Transit routier
dans la région alpine.
Loi fédérale**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 893 hiervor – Voir page 893 ci-devant

Art. 4*Antrag der Kommission**Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3 Einleitung

.... Verkehrskapazität der Transitstrassen gilt

Abs. 3 Bst. a, b

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 3 Bst. c**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Hildbrand, Mamie, Schmidhalter, Schmied Walter, Zwahlen)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 4**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Vollmer, Béguelin, Bircher Peter, Diener, Hämmerle, Herczog, Schmid peter, Steiger Hans, Zwygart)

.... Verkehrskapazität, sofern die Bestimmungen nach Absatz 3 eingehalten werden.

*Antrag Schmied Walter**Abs. 5 (neu)*

Die Anwendung der von der Schweiz abgeschlossenen internationalen Übereinkommen bleibt vorbehalten.

Art. 4*Proposition de la commission**Al. 1, 2*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3 introduction

.... de la capacité des routes de transit, on entend

Al. 3 let. a, b

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 3 let. c**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Hildbrand, Mamie, Schmidhalter, Schmied Walter, Zwahlen)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 4**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Vollmer, Béguelin, Bircher Peter, Diener, Hämmerle, Herczog, Schmid peter, Steiger Hans, Zwygart)

.... capacité, pour autant que les dispositions de l'alinéa 3 soient respectées.

*Proposition Schmied Walter**Al. 5 (nouveau)*

L'application des accords internationaux conclus par la Suisse est réservée.

Abs. 1, 2, 3 Einleitung, Bst. a, b – Al. 1, 2, 3 introduction, let. a, b
*Angenommen – Adopté**Abs. 3 Bst. c – Al. 3 let. c*

Bezzola Duri (R, GR), Sprecher der Minderheit: Bei diesem Artikel geht es um die Verkehrskapazität. Es wird aufgezählt, was die Verkehrskapazität der Transitstrassen erhöhen würde. Aber in diesem Artikel geht es auch um die Verkehrssicherheit. Im Namen der Kommissionsminderheit und auch im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen, diesen Buchstaben *c* zu streichen; übrigens auch gemäss Beschluss des Ständerates. Die Kommission hat diesen Antrag mit 12 zu 11 Stimmen abgelehnt. Es geht bei Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe *c* um «Veränderungen der Linienführung, die der Beschleunigung des Verkehrsflusses dienen». Die Veränderung einer Linienführung auf der Teilstrecke einer Transitstrasse erhöht nicht die Verkehrskapazität, sondern dient in erster Linie der Verkehrssicherheit. Wir sprechen zurzeit über Strassen im Alpengebiet, wo die Witterungsverhältnisse – Schnee, Eis und schlechte Sicht – den Verkehr zusätzlich behindern. Die Möglichkeit, bestehende Hindernisse zu entfernen, muss deshalb unbedingt erhalten bleiben. Werden auf Strassenabschnitten Kurvenradien vergrössert, das Gefälle geändert, eventuell auch Teilstücke verbreitert, werden Schikanen abgebaut, so erhöht dies nicht die Verkehrskapazität, sondern vor allem die Verkehrssicherheit. Die Sanierung lediglich eines Teilstückes einer Transitstrasse erhöht bestimmt nicht die Verkehrskapazität.

Es ist wie bei der Wasserleitung, bei der ein kurzes Zwischenstück einen grösseren Rohrdurchmesser aufweist – deswegen kann auch nicht mehr Wasser fliessen. Nicht zusätzliche Schikanen ins Gesetz einbauen, sondern zugunsten der Verkehrssicherheit Schikanen auf Transitstrassen abbauen, das muss unser Ziel sein.

Ich bitte Sie – auch im Namen der FDP-Fraktion –, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: Ici, la commission a pris, par 12 voix contre 11, la décision de suivre le projet du Conseil fédéral et de considérer par conséquent que les modifications du tracé destinées à accélérer le flux de trafic sont pratiquement réputées comme étant des augmentations de la capacité de ces routes.

Toutefois, vous avez vu que le résultat en commission était assez serré: d'un côté, M. Bezzola vous a expliqué le point de vue de la minorité, de l'autre, la majorité ne veut même pas donner cette opportunité, même si les éventuelles modifications de tracés ne provoquent pas une augmentation de la capacité des routes.

Je pense que je dois défendre ici la majorité, et en tout cas ce sera le Conseil national qui devra prendre position sur cette proposition de minorité.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Der Buchstabe c war in der Kommission umstritten. Wir haben dann den Entscheid auch mit 12 zu 11 Stimmen gefällt. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, man sollte Buchstabe c betreffend «Veränderungen der Linienführung, die der Beschleunigung des Verkehrsflusses dienen», so stehen lassen. Die Minderheit, zu der auch ich gehöre, ist der Meinung, dass zum Beispiel Kurvenbegradigungen im Sinne der Sicherheit und der Übersichtlichkeit der Strassen gezwungenermassen zu einer gewissen Beschleunigung führen würden.

Ich muss Sie aber im Auftrag der Kommission bitten, der Mehrheit zu folgen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Zunächst zum Grundsatz des Artikels 4: Hier ist ganz klar festgehalten – und es ist unbestritten –, dass die Verkehrskapazität auf Transitstrassen nicht erhöht werden darf.

Im Absatz 3 wird erklärt, was darunter zu verstehen ist: Der Neubau von Strassen mit gleicher Funktion soll nicht zulässig sein. Es ist auch vom Spurausbau und weiter von der Veränderung der Linienführung die Rede.

Den Buchstaben c hat der Ständerat gestrichen. Ihre Mehrheit will ihn aufrechterhalten. Sie würden also eine Differenz zum Ständerat schaffen, wenn Sie der Mehrheit folgen. Sollten Sie der Mehrheit nicht folgen, möchte ich zuhanden des Protokolls ausdrücklich festhalten, dass die Streichung, sofern Sie diese vornehmen, eine blosser Entschlackung des Textes ist, materiell aber nicht bedeutet, dass wegen der Streichung Fälle nach Buchstabe c zuzulassen wären.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	69 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	64 Stimmen

Abs. 4 – Al. 4

Vollmer Peter (S, BE), Sprecher der Minderheit: In diesem Artikel 4, das haben wir vorher bereits diskutiert, geht es um die Verkehrskapazität, die nicht erhöht werden darf. Der Bundesrat, das möchte ich ausdrücklich anerkennen, hat klar zum Ausdruck gebracht, dass im Bereich der Verkehrskapazität Probleme bei der Interpretation des Verfassungsartikels entstehen können. Er hat deshalb in diesem Artikel 4 eine präzisere Umschreibung von Fällen gemacht, bei denen krasse Verkehrskapazitätserhöhungen allenfalls möglich wären und die er mit diesem Gesetz ausschliessen will. So weit, so gut. Aber jetzt folgt in Absatz 4, in einer Ausnahmeklausel, die Möglichkeit, aus Gründen der Verkehrssicherheit diese Einschränkungen, die man in den ersten Absätzen gemacht hat, praktisch wieder zu unterlaufen. Wenn es um die Verkehrssicherheit geht, kann nach diesem Absatz die Verkehrskapazität wieder erhöht werden. Ich muss zugeben: Die Bedeutung dieses Absatzes ist heute insofern entschärft, als wir gestern einen Konzeptwandel vorgenommen haben. Dieser Absatz 4 ist eigentlich noch ein Kind des Konzeptes mit der Prozentklausel. Sie erinnern sich: Dummerweise ist mit dieser Prozentklausel, die uns vom Bundesrat vorgelegt wurde, auch die Rheintal-Hauptstrasse in das Transitgebiet hineingerutscht. Es ist klar: Die Rheintal-Autobahn möchte man auf vier Spuren ausbauen. Deshalb hat man einen Ausnahmetypus gemacht, damit man sie trotzdem ausbauen kann. Wir haben jetzt aber einen Konzeptwechsel vorgenommen. Die Rheintalstrasse fällt nicht mehr unter das Ausbauverbot der Alpen-Initiative. Wir haben jetzt die Strecken bezeichnet, und deshalb müssten wir auch nicht mehr in dem Sinne Ausnahmen machen, dass «versehentlich» einbezogene Transitstrassen trotzdem ausgebaut werden können.

Die Gefahr in diesem Artikel ist aber evident. Niemand – ich möchte das ausdrücklich festhalten – bestreitet, dass es nötig sein kann, aus Gründen der Verkehrssicherheit am Strassenetz irgendwelche Ausbauten, Korrekturen oder Verbesserungen vorzunehmen. Das ist selbstverständlich; die Verkehrssicherheit geht hier vor. Verkehrsingenieure weisen heute jedoch darauf hin, dass es durchaus möglich ist, Massnahmen zur Verkehrssicherheit vorzunehmen, die nicht zwingend eine

Verkehrskapazitätserhöhung mit sich bringen. Im Gegenteil, man kann auch zweispurige Fahrbahnen, also gefährliche Strassenstücke, richtungsgetreunt bauen, ohne dass unbedingt ein Ausbau auf vier Spuren vorgenommen werden muss. Auch wenn die Rheintalstrasse nicht mehr zur Debatte steht, müssen wir doch, nach dieser bundesrätlichen Fassung, wenn wir die Botschaft genau lesen, festhalten: Die bundesrätliche Logik, mit diesem Verkehrssicherheitsartikel den Ausbau der Rheintalautobahn auf vier Spuren zu begründen, kann fatalerweise ohne weiteres auch am Gotthard angewandt werden. Auch dort haben wir die Situation, dass es aus Gründen der Verkehrssicherheit plötzlich angezeigt wäre zu sagen: Jetzt bauen wir hier doch vier Spuren, erstellen eine neue Röhre, damit wir aus Gründen der Verkehrssicherheit dieses Problem entschärfen können. Damit hätten wir uns eine ganz massive und krasse Verkehrskapazitätserhöhung eingehandelt. Genau die gleiche Argumentation gilt auch für die Rampen des San Bernardino. Ich möchte Ihnen noch einen Hinweis geben: In der Kommission haben wir zu diesem Problem Fragen an den Bundesrat und an die Verwaltung gestellt. Herr Direktor Suter vom Bundesamt für Strassenbau – hören Sie gut zu! – hat ausdrücklich gesagt, dass es seiner Meinung nach ohne weiteres möglich und vielleicht auch sinnvoll sei, beispielsweise am San Bernardino aus Gründen der Verkehrssicherheit neue Kriechspuren für die Lastwagen zu bauen. Sie sehen, bei diesem Artikel 5 Absatz 4, so wird er von der Verwaltung interpretiert, geht man bereits heute davon aus, dass zusätzliche Kriechspuren gebaut werden können! Ich frage Sie: Was ist das anderes als eine ganz massive und krasse Kapazitätserhöhung dieser Transitstrassen, die wir gestern explizit und ausdrücklich als nicht ausbaufähig bezeichnet haben?

Zugegeben, auch Herr Bundesrat Ogi hat in bezug auf den Gotthard in der Kommission gesagt, der Gotthard könne aufgrund dieses Absatzes 4 nicht ausgebaut werden. Ich möchte Herrn Ogi jetzt nicht quälen; er hat gestern hier eine mutige Erklärung abgegeben und bewiesen, dass er lernfähig ist. Ich möchte trotzdem darauf hinweisen, dass derartige Aussagen vielleicht morgen schon anders interpretiert werden. Morgen wird vielleicht auf einem Strassenstück irgendein Unfall stattfinden, und dann wird man sagen: Jetzt müssen wir auf vier Spuren ausbauen. Die ganze Konzeption wird damit wieder über den Haufen geworfen, wir haben wieder eine massive Kapazitätserhöhung.

Wir möchten mit unserem Antrag nichts anderes tun, als die Verkehrskapazitätserhöhung dort einzuschränken, wo sie eben krass ist; reine Verkehrssicherheitsmassnahmen möchten wir hingegen zulassen. Es gibt viele Verkehrssicherheitsmassnahmen, die die Kapazität nicht oder nur bescheiden erhöhen: Bauen Sie einen Kreislauf, tragen Sie zur Verkehrssicherheit bei, und Sie haben sich damit eine leichte Verkehrskapazitätserhöhung eingehandelt. Das möchten wir alles zulassen. Nicht zulassen jedoch wollen wir, dass die Beschränkung auf krasse Fälle der Kapazitätserhöhung, wie wir sie selber in diesem Gesetz jetzt festgeschrieben haben, unter dem Vorwand einer Verkehrssicherheitsmassnahme wieder ausgehöhlt wird.

Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen. Auch bei diesem Minderheitsantrag geht es um ein Stück politische Glaubwürdigkeit. Es wäre fatal, wenn dieser Rat heute schon wieder einen Beschluss fassen würde, mit dem der Grundgedanke des Verfassungsartikels, wonach die Transitstrassen nicht ausgebaut werden können, aufgrund der Ausnahmeklausel der Verkehrssicherheit einmal mehr in eklatanter Weise ausgehöhlt würde. Wenn ich hier diesen Minderheitsantrag vertrete, dann ist es wirklich eine Frage der politischen Glaubwürdigkeit. Wir haben genügend Möglichkeiten, auch bei Annahme dieses Minderheitsantrages Verkehrssicherheitsmassnahmen vorzusehen, die bescheidene Verkehrskapazitätserhöhungen zwangsläufig mit sich bringen. Wir möchten aber ausdrücklich und explizit die krassen Fälle der Verkehrskapazitätserhöhung verhindern, die wir in diesem Gesetz aufzählen – dazu gehören insbesondere der Bau zusätzlicher Spuren, seien das Kriechspuren, seien das neue Spuren, eben der Ausbau von zweispurigen Strassen auf vier Spuren.

Das darf nicht möglich sein, sonst verletzen wir den Verfassungsartikel mit diesem Gesetz noch einmal in eklatanter Weise.

Ich bitte Sie deshalb: Sagen Sie hier zu diesem Minderheitsantrag ja, setzen Sie hier ganz klare Schranken. Das kann uns heute um so leichter fallen, als wir die Transitstrassen gestern ja eindeutig und klar auf bestimmte, fixierte Strassenstücke beschränkt haben. Dort gibt es diese Schwierigkeiten nicht mehr, die der Bundesrat noch gesehen hat, als er seine Botschaft aufgrund seines Prozentklauselgesetzes ausarbeitete. Ich meine, nach dem Systemwechsel sollte es ein Stück Fairness auch gegenüber dem Volk sein, jetzt ganz klar und deutlich auch Schranken zu setzen gegen eine Aushöhlung der Bestimmung, die Verkehrskapazität nicht zu erhöhen.

Ich bitte Sie deshalb: Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu.

Bezzola Duri (R, GR): Bei diesem Artikel geht es um die Erhöhung der Verkehrskapazität, vor allem aber auch um die Verkehrssicherheit. Im Namen der FDP-Fraktion und der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, bei diesem Artikel den Minderheitsantrag abzulehnen.

Ich wiederhole, was ich vorher zu Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c gesagt habe. Ich finde es übertrieben, wenn man hier von politischer Glaubwürdigkeit spricht und dabei vergisst, was es bedeutet, Bauwerke im Alpengebiet in schwierigem Gelände zu erstellen.

Wir sprechen jetzt über die Alpen-Initiative, wir sprechen über den Bau von Transitstrassen im Gebirge, und ein wesentlicher Teil der Mittel für den Strassenbau im Gebirge dient der Substanzerhaltung. Die Strassen sind in schwierigem Gelände gebaut, Schäden durch Witterungseinflüsse sind an der Tagesordnung: Ich denke an Frostschäden, Lawinen, Steinschläge usw. Ich verstehe unter Substanzerhaltung die Erhaltung der bestehenden Trassees, der Kunstbauten usw., nicht den Bau von zusätzlichen Spuren und den weiteren Ausbau der Kapazität. Unterhalt, Reparaturen, Sanierungen und die Substanzerhaltung erfordern nicht selten eine Anpassung der Linienführung.

Dass bei der Sanierung einer bestehenden Strasse eine bessere Linienführung, eine Verbreiterung eines Teilstückes möglich sein müssen, sollte selbstverständlich sein. Eine solche Massnahme würde nicht der Erhöhung der Verkehrskapazität dienen, sondern in erster Linie der Verkehrssicherheit. Entscheidend für die Erhöhung der Verkehrskapazität einer Transitstrasse ist sicherlich nicht die Sanierung einzelner kleiner Strassenstücke. Wenn es darum geht, die Substanz wirklich auch zu erhalten, dann würde man mit dieser Bestimmung so, wie sie die Kommissionsminderheit vorschlägt, bei jedem Bauwerk einen Grund finden, es zu verhindern. Es geht doch auch hier darum, bei der Sanierung eines Teilstückes – sinnvolle – Verbesserungen zu ermöglichen.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Unsere Partei heisst Freiheits-Partei. Ich bin auch sehr glücklich darüber.

Wissen Sie, vor allem die Leute der CVP, wegen der Abstimmung, wie der Artikel richtig heisst? «Der Umbau bestehender Strassen, der in erster Linie der Verkehrssicherheit dient ...» Wenn wir der Minderheit zustimmen, wollen wir also verhindern, dass die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Wir verhindern, dass die Verkehrssicherheit auf Transitstrassen erhöht werden kann. Das ist die Tatsache.

Eine Kriechspur am San Bernardino dient nicht dem Ausbau, sie dient der Sicherheit des privaten Verkehrs, sie dient aber auch der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs. Sie wissen, dass eine Buslinie über den San Bernardino führt. Diese Busse fahren hinter langsam kriechenden Lastwagen her, weil keine Kriechspur besteht. Im weiteren ist bei dieser Kriechspur unbedingt auch der ökologische Aspekt zu beachten. Sie halten damit nicht den Verkehrsfluss auf. Es ist natürlich romantisches Denken hier im Saal, wenn jemand von einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard spricht. Das wissen Sie alle, dass das leider nicht umzusetzen ist.

Ich bitte Sie dringend, diesem Minderheitsantrag nicht zuzustimmen. Denken Sie an die Verkehrssicherheit. Wir können nicht immer von Temporeduktionen sprechen, von Verminderung von Unfällen, und dann mit einem solchen Gesetz alle Massnahmen zunichte machen, die der Sicherheit im Strassenverkehr dienen würden.

Hämmerle Andrea (S, GR): Sie haben gestern mehrere Male gesagt, die Verfassungsbestimmung sei unklar formuliert. In diesem Punkt ist sie absolut klar, und es besteht überhaupt kein Zweifel. Die Verfassungsbestimmung sieht eine Ausnahme vor, bei welcher die Erweiterung der Kapazität möglich ist, nämlich für Umfahrungsstrassen zur Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Dies ist die einzige Ausnahme zur Erhöhung der Kapazität, welche die Verfassung vorsieht. Und nun wollen Sie mit diesem Absatz eine andere Ausnahme in das Gesetz hineinbringen, eine Ausnahme, die die Verfassung ausdrücklich nicht vorsieht. Wenn Sie das tun, dann ritzen Sie die Verfassung noch einmal, und Sie biegen sie noch einmal zurecht, genau so, wie Sie es gestern in flagranter Art getan haben. Wir haben eine Ausnahmebestimmung in der Verfassung, und diese zählt abschliessend alle Ausnahmen auf.

Herr Bezzola und Herr Giezendanner, es sind alle Massnahmen zur Substanzerhaltung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch auf diesen Transitstrassen möglich. Alle Massnahmen sind möglich ausser einer, nämlich der Erhöhung der Kapazität. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass jede Brücke saniert werden kann, dass jeder Tunnel erhalten werden kann; das ist selbstverständlich, dafür brauchen wir gar keine Bestimmung. Darüber besteht kein Zweifel. Aber es ist nicht möglich, zusätzliche Spuren zu bauen, die Kapazität zu erweitern. Wenn Sie die Selbstverständlichkeit wollen, dann brauchen Sie Ihren Zusatzartikel nicht, und wenn Sie die Kapazitäten erweitern wollen, was Sie eben tun wollen – Herr Suter vom Bundesamt für Strassenbau hat es klipp und klar gesagt, eine Kriechspur an der N13-Südrampe wäre möglich –, dann ritzen Sie noch einmal in flagranter Art die Verfassung. Ich denke, was Sie gestern angestellt haben, reicht.

Ich bitte Sie dringend, den Minderheitsantrag Vollmer zu unterstützen.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: Pour comprendre la portée de cet alinéa, il faut considérer l'ensemble de cet article 4. Nous avons voté l'alinéa 1er qui dit clairement: «La capacité des routes de transit ne peut être augmentée.» Puis, à l'alinéa 3, que l'on vient de discuter, on a dit quels sont les éléments qui montrent une augmentation de la capacité: la construction de nouvelles routes, l'élargissement de routes par des voies supplémentaires, les modifications du tracé destinées à accélérer le flux du trafic.

Ici, à l'alinéa 4, on a voulu introduire une exception à la rigidité de l'alinéa 3, en particulier pour deux motifs: la sécurité et l'entretien du réseau routier. Si, par contre, on suit la proposition de minorité Vollmer, proposition qui, en commission, avait obtenu 9 voix alors que la majorité en avait obtenu 13, on vide pratiquement cet alinéa de son sens.

En effet, avec cet alinéa 4, on veut donner la possibilité de faire des corrections, des modifications de routes existantes pour autant que des motifs de sécurité, en premier lieu, et d'entretien du réseau routier, ensuite, rendent cela nécessaire, donc pour autant qu'il y ait des raisons valables de faire des corrections.

La capacité des routes ne sera pas augmentée par ces corrections, mais je crois qu'ici nous devons maintenir une certaine flexibilité pour permettre la réalisation de ces corrections, si l'expérience de la réalité quotidienne du trafic les rend nécessaires. Par exemple, si beaucoup d'accidents se produisent sur des tronçons de route qui sont soumis à ce blocage de l'augmentation de la capacité de trafic, il faut voir alors quelles sont les corrections utiles et nécessaires à apporter pour éviter la répétition de ces accidents dans les endroits dangereux.

L'alinéa 4 donne la possibilité de faire ces corrections pour éliminer la cause de ces accidents, tandis que la proposition de minorité Vollmer, très rigide, écarte cette possibilité. Il se peut

que, justement pour éliminer des causes d'accidents, on doit faire des corrections, par exemple en vue d'augmenter la fluidité du trafic. Or, si l'on vote la proposition de minorité Vollmer, cette amélioration de la fluidité du trafic ne sera plus possible, tandis qu'elle le reste avec la proposition de la majorité de la commission.

Avant de conclure, je citerai encore un exemple. Si, à une sortie d'autoroute, des embouteillages sont à l'origine d'accidents fréquents, il faut peut-être faire une correction du tracé pour éviter la formation de ces embouteillages et améliorer la fluidité du trafic. Dans ce sens, avec la proposition de minorité Vollmer, on évite cette correction, tandis que la majorité de la commission est d'avis qu'une flexibilité raisonnable, judicieuse, pour éliminer ces causes d'accidents, pour augmenter la sécurité du trafic et pour entretenir le réseau routier est sûrement nécessaire et ne va pas contre l'esprit de l'article constitutionnel accepté par le peuple.

Rebeaud Laurent (G, GE): J'ai une question de terminologie. Dans le domaine des constructions routières, le concept de «Substanzerhaltung» n'existe pas. C'est un concept qui est en vigueur dans le monde économique et dans le monde bancaire. J'aimerais bien que le rapporteur de langue allemande nous donne si possible une définition précise de ce que signifie ce concept en matière de constructions routières, de manière à ce que la traduction française soit précise. Le texte français, que j'ai contribué à rédiger, parle d'«entretenir le réseau routier». Il semble que les notions ne soient pas tout à fait correspondantes.

J'ai entendu, dans des débats publics, donner de «Substanzerhaltung» des définitions absolument hallucinantes, disant que, par exemple, s'il y avait des travaux sur une piste du tunnel du Gothard, il faudrait creuser un autre tunnel pour qu'en tout temps la capacité routière de la traversée des Alpes par le Gothard puisse être maintenue, ce qui est évidemment une absurdité. Donc, s'il vous plaît, j'aimerais, avant que nous trouvions le terme français précis, qu'il soit donné de «Substanzerhaltung» une définition compréhensible.

En attendant que cette définition soit donnée, je réserve la version française, et je serais reconnaissant à mes collègues de langue française d'être aussi attentifs à la chose, parce que nous devrions si possible nous mettre d'accord sur le sens des termes «entretenir» et «maintenir la substance». Il est important qu'on sache ce que signifient les textes qu'on vote.

Präsidentin: Die LdU/EVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Minderheit unterstützt.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: In Absatz 3 legen wir relativ restriktive Verbote vor. In Buchstabe a sprechen wir den Neubau von Strassen an, in Buchstabe b die Erweiterung bestehender Strassen, in Buchstabe c haben Sie jetzt auch die Veränderung der Linien beschlossen. In Absatz 4 wollen wir eine gewisse Flexibilität in dieses Gesetz bringen. Es gibt dafür zwei Gründe.

Der eine Grund ist die Substanzerhaltung, die Herr Rebeaud angesprochen hat. Nach meiner Meinung bedeutet Substanzerhaltung Erhaltung der bestehenden Strassen, also ihren Unterhalt, ihre Pflege. Der Ständerat hat das so definiert: «wenn schwerwiegende Schäden vorliegen»; zum Beispiel in der Kofferung, im Belag, usw. Es geht nicht um Neubauten entlang einer Strasse, sondern um die Erhaltung des Bestehenden. Das ist auch absolut richtig. Substanzerhaltung dient auch der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, nicht nur der Substanzerhaltung an und für sich. Im übrigen wird es auch schwierig sein, wenn wir Absatz 4 nicht haben, zu definieren und abzugrenzen, wo denn Substanzerhaltung oder Ausbauten aus Sicherheitsgründen noch zulässig sind. Herr Vollmer hat gesagt, auch ein Kreislauf wäre durchaus möglich, trage aber auch zur Kapazitätserhöhung bei. Ich frage Sie, Herr Vollmer: Wieviel Kapazitätserhöhung dulden Sie bei Sicherheitsmassnahmen? Es wird schwierig sein, diese Grenze zu ziehen. Darum bitte ich Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Der Antrag wurde übrigens bereits in der Kommission mit 13 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Diesem Absatz 4 kommt, wie Herr Vollmer richtig bemerkte, nicht mehr die gleiche Bedeutung zu. Er ist anlässlich des Konzepts des Bundesrates entstanden und hätte dort viel mehr Bedeutung gehabt als heute. Absatz 4 beschränkt sich nach unseren gestrigen Beschlüssen auf die vier bezeichneten Strecken. Wir sprechen nicht mehr über die Alpen-Initiative, wir sprechen über das Bundesgesetz, und wir sprechen nur noch in diesem Zusammenhang über die vier Transitstrecken. Substanzerhaltung ist auch eine ökonomische Angelegenheit. Es ist aber auch eine Frage der Sicherheit. Es gibt zudem auch noch ökologische Gedanken, die Sie sich hier machen müssen; Herr Giezendanner hat das treffend angeführt. Auch die Minderheit müsste, wenn man ihre Zusammensetzung betrachtet, vor allem diese ökologischen Überlegungen anstellen.

Ich bitte Sie namens der Kommission, die diesen Antrag wie gesagt mit 13 zu 9 Stimmen abgelehnt hat, der Mehrheit zu folgen.

Vollmer Peter (S, BE), Sprecher der Minderheit: Jetzt wird Verwirrung gestiftet. Lesen Sie bitte meinen Antrag! Wir plädieren nicht für Streichung dieses Absatzes 4. Wir plädieren nicht dafür, dass man Substanz nicht erhalten kann, wie es jetzt korrekt, richtig definiert worden ist. Wir plädieren nicht dafür, dass man keine Anpassungen zur Erhöhung oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit machen kann. Wir streichen diesen Absatz 4 nicht. Wir möchten lediglich bei der Anwendung dieses Absatzes 4 eine Schranke setzen, eine ganz klare Schranke – Herr Binder, da haben Sie nicht richtig zugehört oder den Antrag nicht richtig gelesen –, nämlich eine Schranke mit drei Bedingungen. Man kann alles tun zur Substanzerhaltung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Man darf aber keine neuen Spuren bauen. Man darf keine neuen Strassen bauen, keine Neubauten erstellen, und man darf nicht eine völlig neue Linienführung machen, die nur dem Zwecke der Kapazitätserhöhung oder der Verkehrsbeschleunigung dient. Wir haben damit ganz klare Leitplanken gesetzt, und alles andere ist, aufgrund dieses Absatzes 4, der bestehen bleibt, möglich. Wir möchten nur nicht, dass dieser Absatz 4 plötzlich so weit interpretiert wird, dass wir den Grundgedanken des Verfassungsartikels und auch dieses Gesetzes damit wieder aushöhlen können. Ich bitte Sie, das richtig zu lesen und nicht zu sagen, mit diesem Minderheitsantrag könne man keine Substanz erhalten und keine Massnahmen für die Verkehrssicherheit ergreifen. Das alles ist explizit möglich, mit diesen Beschränkungen, mit diesen drei explizit vom Bundesrat im Gesetz als krasse Fälle der Verkehrskapazitätserhöhung aufgeführten Beispielen. Deshalb schaffen wir mit dieser Ergänzung des Absatzes 4 Klarheit, und Klarheit ist jetzt hier gesagt.

Rebeaud Laurent (G, GE): La définition qui nous a été donnée de «Substanzerhaltung» indique effectivement qu'un concept un peu nouveau fait irruption dans la législation routière. On veut dire par là l'entretien, plus, en cas de destruction par exemple, la reconstruction de ce qui a été détruit par une avalanche ou une autre catastrophe naturelle.

Je vous propose, par conséquent, pour la version française où l'on ne peut en tout cas pas dire «entretien de la substance», ce qui ferait un peu drôle, de dire simplement «entretien et renouvellement». Ainsi, on pourra voter en sachant qu'il ne s'agit pas seulement de l'entretien mais aussi, en cas de destruction d'un ouvrage, de la possibilité de le reconstruire dans les dimensions précédentes.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Herr Vollmer, ich habe nicht gesagt, Sie wollten den Absatz streichen. Ihr Anliegen ist mir völlig klar, ich habe Ihren Minderheitsantrag auch gelesen: Sie wollen verhindern, dass neue Spuren gebaut werden, das ist eindeutig. Ich muss Ihnen einfach sagen: Wir sprechen hier nicht über Strassen im topfebenen Gelände Mittelland, wo es überhaupt keine Probleme gibt, eine bestehende Strasse vielleicht ohne Erweiterung richtungsgetreuen zu machen. Wir sprechen hier von Strassen im Gebirge, in engen Verhältnissen, wo Sie nicht unbedingt eine Richtungstrennung ohne allfällige Erweiterung der Strasse machen können. Ich muss Ih-

nen auch noch sagen – Herr Cavadini Adriano hat dies bereits erwähnt –: Wenn es bei einer Ausfahrt immer wieder zu sehr vielen Staus kommt – Stau ist ein ökologischer Unsinn, Herr Vollmer, da gehen wir miteinander einig –, kann man diesem Phänomen – es gibt dort vielleicht auch viele Unfälle – vielleicht nicht anders begegnen als mit einer zusätzlichen Ausfahrtspur. Das wollen wir mit diesem Antrag ermöglichen.

Herr Rebeaud, zur Substanzerhaltung, das ist absolut klar, gehören auch Reparaturen wegen Lawinen- und Frostschäden – wir sprechen hier von extremem Gelände –, das ist selbstverständlich. Ich gebe jedoch zu, dass man diese tatsächlich auch machen würde, ohne diese Ausnahme hier zu stipulieren. Fegt eine Lawine eine Strasse weg, wird sie selbstverständlich wieder gebaut.

Die Minderheit will eindeutig zusätzliche Spuren verhindern. Es gibt, vor allem im Bereich Sicherheit, auf gewissen Streckenabschnitten vielleicht gar keine andere Möglichkeit, um die Sicherheit zu erhöhen und zu gewährleisten, als – vielleicht nur streckenweise – neue Spuren zu bauen; sie müssen ja nicht über die ganze Strecke gehen, können eventuell nur einen sehr kleinen Abschnitt betreffen. Das ist eigentlich der Kerngedanke dieses Mehrheitsantrages, darauf basiert er.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: M. Rebeaud a fait la proposition d'ajouter le terme de «renouvellement» et donc de dire «entretien et renouvellement», si j'ai bien compris. Je pense qu'on pourrait accepter cette manière de compléter cet alinéa qui devrait donc être formulé de la façon suivante: «... dans le but premier d'entretenir et de renouveler le réseau routier et d'améliorer la sécurité du trafic» Donc, cela doit permettre soit d'entretenir soit, dans le cas où il y a eu des dégâts importants, de reconstruire ce qui a été détruit par des situations naturelles exceptionnelles.

Ogi Adolf, Bundesrat: Herr Vollmer hat im ersten Votum korrekterweise zum Ausdruck gebracht – ich möchte das unterstützen –, dass nach Ihrem Beschluss von gestern bezüglich Konzeptwechsel diese Bestimmung eine geringere Bedeutung bekommt; der Konzeptwechsel nimmt in einem gewissen Sinne der Bestimmung ihren Inhalt.

In Absatz 4 will man festlegen, dass unter überwiegenden öffentlichen Interessen in gewissen Fällen doch eine Kapazitätserhöhung möglich wäre. Es ist denkbar, dass Massnahmen, die diesen Interessen dienen, gleichzeitig einen Tatbestand von Absatz 3 erfüllen. Dann besteht von Gesetzes wegen ein Konflikt, und gemäss Antrag der Kommission minderheit wäre dieser in der Praxis nicht zu lösen. Die Fassung des Ständerates und der Mehrheit Ihrer Kommission würde diesen Konflikt mit Absatz 4 aufheben; dieser geht vor.

Noch etwas: Öffnet man mit dem Sicherheitsargument – es geht ja grundsätzlich um Kriechspuren im Bereich San Bernardino – vorhandenen Ausbauideen Tür und Tor? Der Bundesrat ist nicht der Meinung, es wäre möglich, mit der Sicherheitsargumentation die zweite Tunnelröhre am Gotthard zu bauen; das möchte ich einmal klarstellen. Es muss aber möglich sein, eigentliche Unfallfallen zu sanieren. Als «Lex St. Galler Rheintal» hat die Bestimmung ja jetzt auch keine Bedeutung mehr. Seinerzeit, beim Konzept des Bundesrates, hat man – das möchte ich hier klar und deutlich sagen – in erster Linie an die N 13, ans St. Galler Rheintal, gedacht.

Es sind aber Fälle denkbar, das möchte ich zuhänden des Protokolls sagen, in denen eine Anpassung möglich sein könnte; die südliche San-Bernardino-Route wurde erwähnt. Es ist an Ihnen, jetzt zu entscheiden. Aber es wäre nicht gedacht, dass wir solchen Massnahmen Tür und Tor öffnen würden.

Präsidentin: Herr Rebeaud schlägt die Formulierung «dans le but premier d'entretenir et de renouveler le réseau routier» vor. Die Kommission schliesst sich dieser Formulierung an. Die französische Fassung des Antrages der Mehrheit wäre demzufolge so modifiziert.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	100 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	58 Stimmen

Abs. 5 – Al. 5

Schmied Walter (V, BE): Cette proposition d'amendement n'est pas révolutionnaire. Finalement, du point de vue juridique, elle n'est ni nécessaire ni indispensable. Le droit international, du moins dans le cadre des accords signés par la Suisse, prime sur le droit national, ce qui est juste.

Le but de cette proposition d'amendement est bien davantage d'indiquer aux pays de notre continent l'ouverture de la Suisse aussi dans la concrétisation de l'initiative acceptée par le peuple.

Nous en sommes ici à la phase de la conception des routes dans le futur. C'est un détail par rapport à l'objectif essentiel visé par le texte: le transfert du transit routier sur le rail.

Une proposition semblable avait été présentée et soumise à la commission par M. Poncet. Il l'avait retirée avant le vote parce qu'il n'avait pas ressenti suffisamment d'appui de la part du Conseil fédéral. Je ne sais pas s'il est toujours du même avis, il ne donne pas l'impression d'entendre ce qui se dit actuellement, mais il pourra répondre lui-même.

Je vous propose quand même d'accepter cette proposition d'amendement, uniquement pour indiquer à l'Europe que la concrétisation de l'initiative des Alpes ne doit pas se faire au détriment de notre collaboration et coopération avec elle.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: En commission, on avait déjà discuté une proposition analogue qui avait été présentée par M. Poncet. A la fin de la discussion, M. Poncet avait retiré sa proposition, en voyant que, d'un côté, le Conseil fédéral ne souhaitait pas particulièrement cet alinéa 5 et, de l'autre côté, qu'il y avait un problème de principe à considérer.

Tout en regardant avec sympathie la proposition Schmied Walter, la commission est d'avis qu'il ne faut pas l'introduire pour les raisons suivantes:

Il est vrai que les accords internationaux ont la primauté sur les lois internes, et le Conseil fédéral a confirmé que l'initiative est compatible soit avec l'Accord de transit soit avec la Convention européenne sur les grandes routes nationales. Avec sa proposition, M. Schmied Walter aimerait que, du côté du Parlement, il soit évident que l'on veut respecter les accords internationaux que la Suisse a conclus avec d'autres pays, ceci dans le but d'aider le Conseil fédéral dans ses négociations avec la Communauté. Mais, comme je viens de vous le dire, d'une part ces accords doivent en tout cas être respectés et, d'autre part, on risque d'avoir systématiquement deux types de lois: celles qui portent une référence aux accords internationaux qui doivent être respectés, comme dans le cas de la proposition Schmied Walter, et celles où cette formulation n'est pas spécifiée, mais qui doivent aussi respecter les accords internationaux.

Dès lors, pour éviter de créer deux types de lois, celles dans lesquelles il y a cette allusion et celles où elle n'y est pas, et afin d'éviter de ne plus très bien savoir pourquoi on l'a mise dans certaines lois et pas dans d'autres, la commission a préféré renoncer à vous proposer de mettre explicitement cette référence au respect des accords internationaux, tout en admettant qu'il faut les respecter. D'ailleurs, l'initiative et la loi d'application respectent les décisions auxquelles la Suisse a souscrit avec les Etats étrangers.

C'est pourquoi la commission vous propose de ne pas accepter la proposition Schmied Walter.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Der Antrag Schmied Walter ist von Herrn Poncet bereits in der Kommission eingebracht worden. Nach gewalteter Diskussion hat Herr Poncet diesen Antrag zurückgezogen. Herr Poncet und auch Herr Schmied wollten dem Bundesrat eine gewisse Hilfestellung für internationale Verhandlungen geben, eine gewisse Sicherheit auch. Wir sind der Meinung, dass internationale Abkommen ohnehin eingehalten werden müssen. Das scheint uns klar zu sein. Die Antragsteller haben natürlich das Transitabkommen im Auge. Das ist richtig, aber es gibt eine neue Praxis, ein neues System, indem wir das in diesem Gesetz ausdrücklich erwähnen, währenddem wir es in anderen Gesetzen, mit denen wir

auch internationale Übereinkommen einhalten müssen und tangieren, nicht explizit erwähnt haben. Der Antrag ist nicht falsch, aber er ist – auch nach Meinung der Kommission – nicht nötig.

Ogi Adolf, Bundesrat: Es ist selbstverständlich, dass internationale Übereinkommen einzuhalten sind. Es geht auch um unsere Glaubwürdigkeit. Die ausdrückliche Erwähnung dieses Vorbehaltes stiftet Verwirrung und damit auch Rechtsunsicherheit, weil nicht sofort klar ist, was damit gemeint ist. Es verleitet zum falschen Schluss, das Gesetz als solches widerspreche internationalen Übereinkommen. Dieser Eindruck muss vermieden werden. Sollte damit die Diskriminierungsfrage abgefedert werden, so ist eindeutig darauf hinzuweisen, dass dieses Gesetz über den Strassentransitverkehr keine Diskriminierung beinhaltet. Wir werden uns treffen, wenn es um die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene geht. Der Antrag ist gut gemeint, aber ich schlage Ihnen vor, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Schmied Walter	58 Stimmen
Dagegen	70 Stimmen

Art. 5

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3 (neu)

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Hämmerle, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger Hans, Vollmer, Zwygart)

(Eventualantrag, falls der Antrag der Minderheit zu Artikel 3 angenommen wird)

Abs. 1

Der Bau von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr ist zulässig.

Abs. 2

.... Linienführung verlangen. Der Bau einer zweispurigen Umfahrungsstrasse zwischen Siders und Brig (N 9) ist zulässig.

Abs. 3 (neu)

Wird eine Umfahrungsstrasse gebaut, so ist die entlastete Durchfahrtsstrasse durch die Ortschaft baulich so zu verändern, dass sie ihre Attraktivität als Durchgangsrouten verliert.

Antrag Schmidhalter

Abs. 1

Der Bau und Ausbau von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr ist zulässig.

(Rest des Absatzes streichen)

Abs. 2

(Eventualantrag, falls in Artikel 3, Simplonroute, der Antrag der Minderheit/Spoerry angenommen wird)

.... die entsprechende Linienführung verlangen. Die Strecke Siders–Brig ist als richtungsgrennte, nicht höhengleich kreuzende Nationalstrasse zweiter Klasse als generelles Projekt zu genehmigen und schrittweise zu bauen.

Antrag Spoerry

Abs. 2

Gemäss Antrag der Minderheit

Art. 5

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Hämmerle, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger Hans, Vollmer, Zwygart)

(Proposition subsidiaire, au cas où la proposition de la minorité à l'article 3 serait adoptée)

Al. 1

La construction de routes de contournement visant à décharger les localités est autorisée.

Al. 2

.... ce tracé. La construction d'une route de contournement, à deux pistes entre Sierre et Brigue (N 9) est autorisée.

Al. 3 (nouveau)

Lors de la construction d'une route de contournement, il y a lieu de modifier la construction de la route de transit ainsi déchargée de manière à ce qu'elle perde son attrait en tant que telle.

Proposition Schmidhalter

Al. 1

La construction et l'extension de routes de contournement sont autorisées.

(Biffer le reste de l'alinéa)

Al. 2

(Proposition subsidiaire, en cas d'adoption de la proposition de minorité/Spoerry concernant l'article 3)

.... ce tracé. Il y a lieu d'adopter le tracé Sierre–Brigue comme un projet général de route nationale de deuxième classe, sans croisement au même niveau et pourvu, dans les deux directions, de bandes de roulement séparées.

Proposition Spoerry

Al. 2

Selon la proposition de la minorité

Abs. 1 – Al. 1

Präsidentin: Der Minderheitsantrag Hämmerle als Eventualantrag entfällt gemäss Ihrer Entscheid zu Artikel 3, ebenso der Eventualantrag Schmidhalter zu Absatz 2.

Schmidhalter Paul (C, VS): Ich habe einen Eventualantrag bei Absatz 2 gestellt, der entfällt, weil wir gestern diese Sache bereinigt haben. Aber bei Artikel 5 ist der Absatz 1 noch nach dem Konzept des Bundesrates formuliert. Weil wir jetzt ein neues Konzept haben, müssen wir den zweiten Teil dieses Absatzes 1 streichen. Darum habe ich das noch einmal aufgenommen und dort nur noch das Wort «Ausbau» eingebaut. Neu würde also die Definition der Umfahrungsstrassen heissen: «Der Bau und Ausbau von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr ist zulässig.» Der Rest des Absatzes soll gestrichen werden; weiter geht es dann nach Entwurf des Bundesrates zu Absatz 2.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: On n'a pas discuté de la proposition Schmidhalter en commission. Du point de vue personnel, je pourrais m'y rallier, compte tenu aussi du complément d'explication qu'il vient de nous donner.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor; sie hat ihn nicht diskutiert. Nach meinem persönlichen Empfinden und meiner Beurteilung besteht keine materielle Differenz. Ich könnte mich dem Antrag Schmidhalter anschliessen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Hinweis auf Artikel 4 im Beschluss des Ständerates ist eine präzisierende Ergänzung. Es besteht in dieser Hinsicht keine materielle Differenz zum Antrag der Minderheit und zum Antrag Schmidhalter. Der einzige materielle Unterschied besteht vielleicht darin, dass die Fassungen Ständerat/Schmidhalter nicht bloss den Bau, sondern auch den Ausbau ausdrücklich erwähnen. Dies erscheint dem Bundesrat richtig.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Schmidhalter	76 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	49 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Abs. 3 – Al. 3

Schmid Peter (G, TG), Sprecher der Minderheit: Diejenigen, die das Hohelied der Verkehrssicherheit jetzt immer wieder gesungen haben, müssten diesem Antrag eigentlich zustimmen, meine Herren Kollegen Bezzola und Binder! Untersuchungen haben nämlich gezeigt, dass Ortsdurchfahrten, die unter Umständen schneller und kürzer sind, trotz Umfahrungen benützt werden. Nur die Verkehrsberuhigung innerorts führt zu grösserer Sicherheit. Also ist es folgerichtig, beim Bau von Umfahrungsstrassen die bestehenden Ortsdurchfahrten zu redimensionieren. Das ist gleichsam ein Nebeneffekt.

Der Hauptzweck meines Minderheitsantrages hat jedoch mit der Umsetzung der Alpen-Initiative zu tun. Wenn es Ihnen damit ernst ist, dass der Transitverkehr auf die Schiene kommt, dann brauchen die Strassen automatisch weniger Durchgangsverkehr zu schlucken, und dann dürfen die Kapazitäten nicht noch drastisch erhöht werden. Ohne zusätzliche flankierende Massnahmen wird die Verkehrsentlastung im betreffenden Dorf oder Zentrum nie erreicht. Der Antrag, entlastete Durchfahrtsstrassen durch Ortschaften baulich so zu verändern, dass sie ihre Attraktivität verlieren, ist darum also nur die logische Konsequenz der Umsetzung der Alpen-Initiative. Mit der Redimensionierung der Ortsdurchfahrten wird dem berechtigten Anliegen der Anwohner, vom Verkehr in den Dörfern wirklich entlastet zu werden, konkret entsprochen, und das ist ein wichtiger Teil der Alpen-Initiative.

Wenn Sie diesen Antrag unvoreingenommen prüfen, kommen Sie zum selben Schluss wie Herr Bundesrat Ogi in der Kommissionssitzung. Er hat dazu wie folgt Stellung genommen: «Diesen Antrag können wir annehmen.» Wenn man Umfahrungsstrassen baut, soll man die Ortsdurchfahrten einschränken – das ist die Konsequenz.

Ich bitte Sie daher, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Steiger Hans (S, ZH): Herr Bundesrat Ogi, Sie wurden gestern schon reichlich zitiert, vorhin von Herrn Schmid Peter wieder; und eigentlich möchte auch ich Sie selbst als Zeugen für ein Ja zu seinem Antrag verwenden. Herr Schmid hat Ihre Aussage aus dem Kommissionsprotokoll genommen, gemäss welchem Sie betonten, dass dieser Antrag einfach eine logische Konsequenz sei. Ich habe mir damals in der Kommission sogar Ihre spontane Aussage notiert: «Ein logischer, guter Antrag.» Dies ist eine Aussage, die nicht vor der Abstimmung über die Alpen-Initiative gemacht wurde; sie wurde erst kürzlich gemacht. Ich hoffe, Sie können dazu noch stehen.

Aus langer Erfahrung mit Diskussionen über Strassenbau und Umfahrungen weiss ich nur zu gut, dass solche Absichtserklärungen später, wenn diese Bauten erfolgen, gerne vergessen werden. Wir alle kennen Beispiele, wo Entlastungen nach dem Bau der Umfahrung Theorie blieben. Daraus haben wir gelernt, dass jedes nachträgliche Fordern zu spät kommt und es schon im Vorfeld Sicherungen braucht. Ein aktuelles Beispiel: Umfahrung Zürich mit Uetlibergtunnel in der Nationalstrassenplanung. Dieses Projekt wäre heute kaum umkämpft, wenn die Umfahrfunktion klar wäre, die flankierenden Massnahmen gesichert wären. Nun haben wir endlose Auseinandersetzungen und einen juristischen Kleinkrieg um dieses Projekt. In der Alpen-Initiative, im jetzigen Verfassungsartikel, ist ganz eindeutig die Entlastung von Ortschaften als Ziel für Ausnahmen vom Baustopp an Transitachsen genannt. Dies ist im Gesetz logischerweise festzuschreiben, was, wie Herr Ogi selber gesagt hat, eine ganz logische Konsequenz ist. Die SP-Fraktion stimmt der Minderheit zu.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: La majorité de la commission vous invite à rejeter cette proposition de minorité pour les raisons suivantes:

Selon M. Schmid Peter, si l'on construit une voie de contournement, celle-ci devra décharger le trafic à l'intérieur d'une ville ou d'un village, et il faut alors rendre difficile l'utilisation de

l'ancienne voie qui traversait la ville ou le village. Toutefois, s'il est nécessaire de construire une voie de contournement parce que le trafic de transit est intense et pour soulager un centre, ce trafic de transit utilisera à l'avenir la voie de contournement et n'entrera plus dans la ville ou dans le village, sauf nécessité économique ou commerciale.

Mais il ne faut pas oublier que beaucoup de routes qui traversent des villes et des villages ont aussi une fonction locale et régionale, qui subsiste, même avec la voie de contournement. Par conséquent, on ne peut pas placer des obstacles artificiels sur ces routes uniquement parce qu'on a construit une voie de contournement. Ces routes locales et régionales remplissent d'autres nécessités et on ne peut pas les bloquer et empêcher un trafic qui n'est plus un trafic de transit, mais un trafic d'utilisation normale.

De plus, il s'agit de questions qui sont de la compétence des cantons et des communes. Si un canton ou une commune, après avoir construit une voie de contournement, est d'avis qu'il faut corriger la voie qui traverse la ville ou le village, laissons-leur cette compétence, car ils connaissent mieux la situation et pourront prendre une décision cas par cas.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Es geht um Artikel 5 Absatz 3 (neu) gemäss Antrag Schmid Peter. Herr Schmid hat diesen Antrag bereits in der Kommission gestellt. Herr Bundesrat Ogi hat damals gesagt, das sei ein sehr guter Antrag. Ich habe gesagt, es sei der schlechteste Antrag des Tages.

Warum ist dieser Antrag schlecht? Es geht um die Ortschaften, die allenfalls durch eine Umfahrungsstrasse entlastet werden. Es handelt sich also um Gemeinde-, allenfalls um Kantonsstrassen, und ich bin der Meinung, die Behandlung von solchen Strassen gehöre in die Hoheit der Kantone und der Gemeinden. Die Kantone und Gemeinden sollen dann entscheiden, was sie mit diesen Strassen tun und lassen wollen.

Im übrigen bin ich auch nicht der Meinung, dass die Autofahrer noch durch die Ortschaften fahren, wenn eine solche Umfahrungsstrasse besteht. Mir ist es noch nie in den Sinn gekommen, von Bern nach Zürich oder von Zürich nach Bern durch die Stadt Zürich statt über den Nordring zu fahren. Mir ist es noch nie eingefallen, im Zürcher Weinland durch die Dörfer statt auf der Weinlandstrasse zu fahren. Dieser Antrag ist völlig unnötig und nach meiner Meinung auch nicht gerechtfertigt. Kommt dazu, dass auch der Lokalverkehr – es gibt verschiedenen Dienstleistungsverkehr, ich denke an Sanität, Polizei und Feuerwehren – nicht sehr grosse Freude an dieser Verbauung der Dorfstrassen hat, und auch die Kommission war dieser Meinung. Sie hat den Antrag Schmid Peter mit 13 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Ich bitte Sie auch hier, der Mehrheit zu folgen und diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich stehe selbstverständlich zu dem, was ich in der Kommissionssitzung vom 16. Mai 1994 gesagt habe, also zu dem, was jetzt die Herren Schmid Peter und Steiger Hans aus dem vertraulichen Protokoll, Seite 42, zitiert haben. Ich habe nicht gesagt, es sei ein sehr guter Antrag, Herr Binder. Ich habe das gesagt, was im Protokoll steht, nicht mehr und nicht weniger. Aber ich empfehle Ihnen, diesem Antrag zuzustimmen, aus den Gründen, die hier bereits angeführt wurden. Es ist eine logische Konsequenz: Wenn Sie Umfahrungsstrassen bauen, soll der Dorfkern entlastet werden können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	85 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	63 Stimmen

Art. 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Antrag Bircher Peter

Das Bundesgesetz ist aufzuteilen in Beschluss I und Beschluss II. Der Beschluss I erfährt durch diesen Antrag keine Änderung. Beschluss II (neu) lautet:

Titel

Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Oberwallis vom

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 4. Mai 1994, beschliesst:

Art. 1**Titel**

Simplonstrasse N 9

Wortlaut

Die Strecke zwischen Siders und Brig ist keine Transitstrasse im Alpengebiet. Sie kann als Nationalstrasse ausgebaut werden.

Art. 2**Titel**

Referendum und Inkrafttreten

Abs. 1

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Sollte dieser Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt werden, dann ist in Beschluss I unter Artikel 3 Buchstabe c «Brig» durch «Siders» zu ersetzen.

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Proposition Bircher Peter

Il y a lieu de partager la loi fédérale en un arrêté fédéral I et en un arrêté fédéral II. Cette proposition ne modifie en rien l'arrêté I.

L'arrêté II (nouveau) est formulé comme suit:

Titre

Transit routier dans le Haut-Valais. Loi fédérale du

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 36sexies alinéa 3 de la Constitution fédérale, vu le message du Conseil fédéral du 4 mai 1994, arrête:

Art. 1**Titre**

Route du Simplon N 9

Texte

Le tronçon entre Sierre et Brigue n'est pas une route de transit dans la région alpine. Elle peut être aménagée en tant que route nationale.

Art. 2

Référendum et entrée en vigueur

Al. 1

Cette loi est sujette au référendum facultatif.

Al. 2

En cas de rejet du présent arrêté en votation populaire, «Brigue» est remplacé par «Sierre» à l'arrêté fédéral I, article 3 lettre c.

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe la date d'entrée en vigueur.

Bircher Peter (C, AG): Sie haben nun den ausformulierten Antrag: Er ändert nichts an den Beschlüssen, die gestern und heute morgen gefasst wurden. Er bestätigt diese, er nimmt diese voll auf, schafft aber zusätzlich Transparenz. Es wurde im Vorfeld der Abstimmung über die Initiative klar erklärt – da gibt es ja diese berühmte Zitatliste –, man könne im Wallis nicht bauen. Wir haben das nun anders gewollt und anders interpretiert. Ich stehe dazu, ich habe dem auch zugestimmt. Jetzt geht es darum, dies glaubwürdig und offen auch nach aussen zu präsentieren und darzulegen. Wenn wir das nicht tun, so bleibt doch das berühmte Zitat im Raum hängen. Der Normalbürger interpretiert das dann so, dass die in Bern halt doch machen, was sie wollen, und Verfassungstexte oder -normen nach ihrem Belieben umschreiben.

In dem, was wir gestern beschlossen haben, findet der kritische Stimmbürger überhaupt nirgends eine Silbe darüber, was nun mit der N 9 im Wallis geschieht, obwohl sie zum grossen Zankapfel geworden ist. Nur verdeckt – das wissen wir – kommt das zum Ausdruck, indem die Strecke Siders–Brig bei der Simplonroute unerwähnt bleibt. Strenggenommen – vor allem, wenn wir das konsequent umsetzen möchten, was Frau Spoerry gestern gesagt hat – müssten wir auf Verfassungsebene antreten und dem Volk klipp und klar sagen: Wir müssen eine Korrektur vornehmen. Das wäre aber unverhältnismässig. Wegen der 31 Kilometer Autobahn im Wallis können wir nicht eine erneute Abstimmung auf Verfassungsebene durchführen; darum mein Antrag. Eine Komplikation ergibt sich dadurch nicht. Der Beschluss wird aufgeteilt; was schon feststeht, bleibt bestehen; Teil I und Teil II bilden zusammen ein Ganzes. Wir haben schon verschiedentlich Aufteilungen gemacht. Ein klassischer Fall war zum Beispiel die Abstimmung über die Mehrwertsteuer.

Es ist letztlich auch im Interesse des Wallis, wenn mit diesem separaten Beschluss Klarheit geschaffen wird. Mein Antrag macht auch deutlich, was gestern die Mehrheit wollte: dass dieser Ausbau im Rahmen des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen bedarfsgerecht stattfinden soll. Wir haben uns wirklich nicht länger darüber zu unterhalten, mit welchem Standard und in welcher Ausführung das geschehen soll. Das soll im Rahmen des Nationalstrassengesetzes entschieden werden.

Mein Antrag schafft Transparenz. Wir verdeutlichen, wie wir den Verfassungstext umsetzen wollen. Die umstrittene Frage Wallis liegt referendumpflichtig separat auf dem Tisch. Wir machen aber auch deutlich, dass wir gemäss dem Beschluss der Mehrheit den Ausbau im Wallis wollen. Wir nehmen demokratische Entscheide ernst.

Stimmen Sie diesem Antrag nach langer Debatte zu, er ist ehrlich in den Raum gestellt. Wir haben alle für das hohe Gut in einer direkten Demokratie einzustehen: für die Glaubwürdigkeit.

Poncet Charles (L, GE): Vous permettrez à un modeste membre de la minorité francophone de ce Parlement de vous mettre en garde contre le précédent désastreux que créerait la proposition Bircher Peter si elle était adoptée.

Cette proposition est habile en apparence. Elle consiste à séparer les deux arrêtés et à dire qu'en ce qui concerne le tronçon Sierre–Brigue la loi est sujette au référendum facultatif de manière séparée, avec une sorte d'invitation au référendum dans le deuxième alinéa qui dit, d'ores et déjà: «En cas de rejet du présent arrêté en votation populaire, 'Brigue' remplacé par 'Sierre'»

Comment voulez-vous qu'une proposition de ce genre soit comprise par nos amis valaisans? Comment voulez-vous qu'elle soit comprise par les francophones de ce pays autrement que comme signifiant «nous ne voulons pas, nous, majorité alémanique, prendre le risque que la totalité de cette loi soit soumise au référendum, et par conséquent, pour nous donner bonne conscience, pour conserver une apparence de procédure démocratique, nous sacrifions le cas échéant le tronçon de la N 9 parce que, là, les intérêts qui sont en cause ne sont pas les mêmes».

Deuxième observation qu'il me paraît nécessaire de faire: si vous votez cette proposition, vous créez un précédent désastreux. A chaque fois que, dans un texte de loi que nous voterons, il y aura un article ou une disposition qui concernera Appenzell ou les Grisons, quelqu'un viendra proposer dans cette salle de faire un arrêté séparé de manière à ce que seul le petit problème qui concerne Appenzell, les Grisons ou le canton de Genève soit soumis, le cas échéant, au référendum facultatif.

Je crois que nous devons choisir la cohérence. Nous avons voté une loi qui est un ensemble et qui concerne quatre axes de transit. Si un référendum doit être lancé, qu'il le soit contre l'ensemble de la loi et pas seulement contre le tracé mentionné dans la proposition Bircher Peter. Cela ne peut être ressenti que de manière négative par les Valaisans et par la minorité romande et cela créerait un précédent désastreux.

C'est la raison pour laquelle nous vous invitons à rejeter la proposition Bircher Peter.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Bei diesem Antrag geht es um ein «Weggli-und-Batzen»-Begehren der dynamischen Mitte. Er ist völlig unnötig. Der Beschluss, wie wir ihn jetzt verabschiedet haben, enthält im wesentlichen zwei Elemente: Einerseits geht es um den Wechsel vom System des Bundesrates zu jenem des Ständerates mit der Aufzählung der betroffenen Strecken. Der zweite Hauptentscheid, den wir getroffen haben, ist die Ausklammerung der N 9 von Siders bis nach Brig. Alles andere, was wir noch beschlossen haben, ist Beigemüse, ist nicht so bedeutungsvoll. Nun kommt Herr Bircher Peter und stellt den Antrag, ein Gesetz zu erlassen – mit einer einzigen Negativaussage, die überhaupt nicht mehr Transparenz bringt, Herr Bircher. Dieses Gesetz mit einer einzigen Bestimmung ist für mich ein gesetzgeberisches Horrorkonstrukt. Ich bin der Meinung, dass dieses Vorgehen eines Parlamentes unwürdig ist; es ist ein Klimmzug, der nur Verwirrung und keine Klarheit schafft. Wenn das Volk respektive 50 000 Leute mit diesem Gesetz nicht einverstanden sind, können sie ein generelles Referendum machen, das dann alles enthält. Wenn das Referendum Erfolg haben sollte, so sind wir, der Gesetzgeber, aufgerufen, ein neues Gesetz zu machen, welches diesen Einwänden Rechnung trägt. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Bircher Peter abzulehnen.

Bodenmann Peter (S, VS): 117 Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben dem Volk schriftlich mitgeteilt: Die N 9 zwischen Brig und Siders kann nicht mehr gebaut werden. Die Mehrheit von ihnen hat gestern Wortbruch begangen. Wer bewusst die Unwahrheit sagt, der lügt; wer es unbewusst macht, ist politisch nicht viel verantwortungsvoller.

Was uns jetzt Herr Bircher Peter vorschlägt, ist der nächste Trick in einer langen Reihe. Herr Bircher sagt uns: Machen wir einen separaten Beschluss! Und wenn wir diesen Beschluss anschauen, was stellen wir fest? Herr Bircher sagt uns: Die N 9 kann als Nationalstrasse ausgebaut werden. Frau Spoerry hat gesagt, sie sei mit einer zweispurig klassierten Nationalstrasse einverstanden. Herr Hämmerle hat das gleiche gesagt. Alle Befürworter, die den Volkswillen respektieren wollen, haben vor und nach der Abstimmung immer gesagt: Man kann eine Nationalstrasse bauen, zweispurig, als Umfahrungsstrasse der Ortschaften.

Was geschieht, wenn man gegen den Beschluss II gemäss Antrag Bircher Peter das Referendum ergreift? Wenn das Nein durchkommen sollte, dann kann man keine zweispurige Nationalstrasse mehr bauen. Das ist das konkrete Resultat, Herr Bircher. Sie sind, bewusst oder unbewusst, ein Fallensteller. Sie wollen uns zwingen, das Referendum zu ergreifen, damit wir nachher als die dastehen, die gegen eine zweispurige Nationalstrasse im Oberwallis sind. Das ist eine weitere demokratische Ungeheuerlichkeit. Wenn Sie Ihren Antrag und was dann geschieht kombiniert nehmen, dann ist der Minderheitsantrag Hämmerle, der die N 9 als Umfahrungsstrasse zulässt, nicht mehr realisierbar, und dann haben wir gar nichts – ein Resultat, das niemand will.

Sie wollen uns mit einer solchen Abstimmung, in Absprache mit dem Departement, das bei der Formulierung natürlich wieder aktiv dabei war, in eine neue Falle locken. Hier muss ich sagen: So geht es nicht weiter, Herr Bircher! Wenn man schon einmal Wortbruch begeht, dann muss man nicht noch ein zweites Mal jenen, welche man eigentlich übergangen hat, eine Falle stellen.

Im übrigen machen Sie eine Sache, die auch rechtlich nicht angeht. Sie können doch nicht sagen: Wenn das Bundesgesetz abgelehnt wird, dann wird ein anderes verändert. Das geht doch rechtlich nicht! Wenn das Volk nein sagt, ist nein. Dann ist nichts mit dem Bundesbeschluss, und dann ist nicht plötzlich «Bingo», und ein anderes Gesetz wird abgeändert. Das geht rechtlich gar nicht. Da haben Sie sich eine Konstruktion ausgedacht, die aus einer politischen Küche kommt, in der man einfach Wortbruch begeht und nachträglich versucht, mit Tricks noch einmal den Eindruck zu erwecken, man sei ein echter Demokrat. Das Gegenteil ist der Fall.

Schmidhalter Paul (C, VS): Eingangs kann ich festhalten: Ich bin für einmal einig mit Herrn Bodenmann, aber nicht mit der gleichen Begründung. (Beifall)

Ich möchte vor der Aufteilung dieser Vorlage warnen, und zwar weil es ein Präzedenzfall wäre. Wir haben es mit der Einheit der Materie zu tun und sollten diese Vorlage nicht aufsplintern. Wenn Sie heute beschliessen, eine eigene Vorlage für die Simplonroute zu unterbreiten, habe ich den Antrag bereits bereit, auch einen solchen Entwurf für die Gotthard- und die San-Bernardino-Route zu verlangen. Wir haben nämlich auch bei der San-Bernardino- und der Gotthardroute über strittige Strecken diskutiert und abgestimmt – zum Beispiel statt Reichenau Thuisis genommen, statt Bellinzona wollten die Grünen Chiasso usw. Sie sehen also: Wir müssten in dem Moment konsequenterweise eine «Lex Wallis», eine «Lex Graubünden», eine «Lex Uri» und eine «Lex Tessin» vorsehen, das wäre das richtige Vorgehen. Dann könnte gegen jedes Teilgebiet einzeln das Referendum ergriffen werden. Was uns Herr Bircher Peter vorschlägt, ist Ungleichbehandlung. Wir haben gestern über die Frage abgestimmt, ob die Strecke Siders–Brig eine Transitstrecke ist oder nicht. Wir haben nicht über die Glaubwürdigkeit des Bundesrates oder der Parlamentarier abgestimmt. Wir haben über das abgestimmt, was wir, laut Verfassung, festzulegen hatten; wir mussten hier beschliessen, welche Strecken Transitstrecken sind.

Die Strecke Siders–Brig hat ein Transitaufkommen von 1,5 Prozent und ist eine Talstrecke. Wir haben ausdrücklich nur die Bergstrecken als Transitstrassen in die Vorlage hineingenommen. Also haben wir hier sachlich, rechtlich und technisch richtig entschieden. Wer heute im Hinblick auf die Strecke Siders–Brig gefordert ist, das sind der Bundesrat und der Staatsrat des Kantons Wallis. Diese beiden haben laut Gesetz den Ausbaugrad dieser Strecke zu bestimmen. Nun sind diese Leute nach dieser Diskussion gefordert, einen Konsens zu finden. Ich stehe für diesen Konsens ein und bin der Meinung, dass wir die Meinungen der Roten und der Grünen – aber auch der Netten – im Wallis bei dieser Projektierung einmal berücksichtigen müssten.

Ein zweites Element, der Röstigraben: Mit dieser Aufteilung vertiefen wir den Graben zwischen der Suisse romande und der deutschen Schweiz. Der Simplon und der Lötschberg für Bahn und Strasse, das ist ein verkehrspolitisches Anliegen der Suisse romande und des Kantons Bern. Teilen wir heute diese Vorlage, so ist das wirklich ein «Buebetrückli» gegen diese sechs Kantone.

Das Referendum gegen die gesamte Vorlage ist garantiert. Alle, die der Meinung sind, dass wir nicht verfassungskonform gehandelt hätten, sollen Unterschriften sammeln, das Schweizervolk hat das letzte Wort – und ich habe Vertrauen in dieses Volk.

Maitre Jean-Philippe (C, GE): Pour parler tout à fait clair, la proposition Bircher Peter est une forme de provocation. C'est une forme de provocation qui a une signification politique grave, parce qu'elle serait en passe de nous dire: «Il y a, dans ce pays, des régions ou des cantons de première catégorie, il y a des cantons de deuxième catégorie, et le Valais est un canton de deuxième catégorie.» Cette proposition consiste à nous dire en langage politique clair: «Nous avons, sur certains tronçons, sauvé les meubles; tant pis pour le Valais.» Cette proposition est, dans ce contexte-là, inacceptable, parce qu'elle introduit une forme de fédéralisme à deux vitesses.

En termes clairs, une fois encore, on vient nous dire ici: «Nous avons réussi à préserver du référendum certains secteurs, et nous voudrions inciter au référendum sur un autre secteur, en l'occurrence celui entre Sierre et Brigue.» Cette interprétation-là se trouve confirmée par l'article 2 de la proposition Bircher Peter, puisqu'il est l'expression même de ce que l'on spéculait sur un référendum sur le tronçon Sierre–Brigue, et que l'on est assuré qu'il n'y aura pas de référendum sur les autres secteurs, puisque l'article 2 dit: «Voyez, si le référendum passe, on devra modifier l'autre arrêté, c'est-à-dire qu'on est sûr que l'autre arrêté, lui, est désormais acquis au droit positif.»

Une telle proposition est décidément inacceptable, et le meilleur sort que pourrait lui réserver son auteur serait de la retirer.

Bonny Jean-Pierre (R, BE): Persönlich bin ich aus präjudizierten Gründen gegen den Antrag Bircher Peter; sie wurden sehr gut von Kollege Poncet und jetzt von Kollege Maitre dargelegt. Das Wort für eine Erklärung habe ich aufgrund des Votums von Herrn Kollege Bodenmann verlangt.

1. Ich finde es eine Frechheit und eine Unverschämtheit, Herr Bodenmann, dass Sie in Ihrem Votum die 117 Mitglieder des Komitees gegen die Alpen-Initiative dreimal des Wortbruches bezichtigt haben. Das ist in Ihrem Votum vorgekommen! Ich verwehre mich dagegen und möchte klar festhalten – das wissen Sie ganz genau –, dass dies in einem Satz des Argumentariums stand und dass dieser Satz nicht für alle 117 Mitglieder in diesem Komitee verbindlich sein kann. Sie wissen, wie ein solches Argumentarium entsteht und dass die 117 Mitglieder keine Möglichkeit hatten, dieses Argumentarium zu gestalten. (*Unruhe*) Sie bekamen das fertige Dokument zugestellt.

2. Es gab – ich bin nicht der einzige, aber ich gehöre auch dazu – in diesem Komitee Mitglieder, die eine andere Argumentationslinie gewählt haben, die nie dieses Argument verwendet und statt dessen gesagt haben, der Begriff der Transitstrassenkapazität sei ein schwammiger Begriff. Er ist von den Initianten zu verantworten! Ich persönlich habe dort, wo ich aufgetreten bin, immer klargestellt – ich kenne das Oberwallis aus dem Militärdienst sehr gut –, dass es auf der besagten Strecke um keine Frage des Transits gehe, sondern dass sehr viel Verkehr durch Pendler verursacht werde. Ich lasse mir solche Sachen nicht unterjubeln.

Bodenmann Peter (S, VS): Ich verstehe die Aufregung. Wer ein schlechtes Gewissen hat, wird nicht gerne daran erinnert. Was sagt uns Herr Bonny? Herr Bonny sagt, die 117 Parlamentarierinnen und Parlamentarier hätten nicht gewusst und seien nicht verantwortlich für das, was im entsprechenden Prospekt stand. Ich will ihm zugeben, dass er ihn vorher nicht gelesen hat. Aber zumindest dann, als der Prospekt auf dem Markt war, mit Ihrem Namen, hätten Sie, wenn Sie eine andere Meinung gehabt hätten, dies öffentlich, klar und schriftlich bekanntgeben müssen. Die ganze Kampagne von Bundesrat Ogi und seinem Anhang lief natürlich schwergewichtig über die N 9. Und wer heute kommt und sagt, für das, wofür er mit seinem Namen geradestehe, könne er nichts, Herr Bonny, der führt sich selber dem Volk als jemanden vor, den man nicht mehr ernst nehmen kann!

Es gab wenige Gegner und Gegnerinnen der Initiative, die korrekt waren, zum Beispiel Frau Spoerry, Herr Stucky und andere, die gesagt haben: Ja, wir haben das vorher vertreten, und wir stehen auch nachher dazu. Es gibt meines Wissens nur Herrn Schmidhalter, der im Vorfeld gesagt hat, man könne alles trotzdem bauen, unabhängig von dem, was im Bundesbüchlein stehe. Aber der Rest, die grosse Mehrheit, hat Wortbruch begangen, Herr Bonny, und daran ändert sich nichts.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: La commission n'a pas discuté de la proposition Bircher Peter parce qu'elle vient d'être déposée. Toutefois, à titre personnel, j'ajouterai quelques considérations.

A mon avis, il s'agit d'une proposition dangereuse du point de vue politique. C'est de l'explosif qui nous est ainsi donné par la proposition Bircher, présentée à la dernière minute. Je crois que nous ne pouvons pas accepter qu'on ôte un seul canton d'une loi qui doit faire l'objet d'une décision au niveau suisse. On isole ce canton et on le met dans une position très difficile lors d'un vote populaire, car l'application de cet article constitutionnel doit être vue dans son ensemble.

Quelles seraient les conséquences de la proposition Bircher Peter? On risque, par exemple, de trouver, en Suisse alémanique, une majorité en faveur de cette proposition. D'autre part, les cantons romands seraient solidaires du Valais, et à la fin de cet exercice, nous risquerions vraiment d'avoir un affrontement de plus entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Je ne crois donc pas que c'est une solution que nous devons choisir et suivre en l'occurrence.

En plus, nous introduirions un précédent qui pourrait être dangereux concernant d'autres décisions qui doivent être prises au niveau fédéral, mais qui risqueraient de mettre en difficulté un canton, si on isole le canton en premier concerné par cette décision.

C'est pour ces raisons que, personnellement, je vous invite à refuser la proposition Bircher Peter, qui devrait être retirée. Il faut encore admettre que M. Bodenmann a raison. En effet, du point de vue technique, à part les conséquences politiques que la proposition Bircher Peter aurait, et que j'ai soulignées, elle priverait le Valais de toute possibilité de réaliser une route entre Sierre et Brigue, même pas une route à deux voies.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Wir sprechen hier über einen allfälligen zusätzlichen Beschluss, das «Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Oberwallis». Politik ist die Kunst des Machbaren. Mir scheint, dass wir uns mit diesem Splitting, dieser Aufteilung der Vorlage betreffend N 9 und Simplon, in dieser Kunst üben. Diese Trennung würde tatsächlich kein Novum darstellen; in anderen Vorlagen haben wir schon gleich gehandelt. Ich erinnere an den 28. November 1993, an die Mehrwertsteuer.

In Artikel 1 hält Herr Bircher am gestern hier in diesem Rat mit 100 zu 67 Stimmen getroffenen Beschluss fest. Wir beschlossen gestern, die Strecke Brig–Gondo als Transitstrasse zu bezeichnen. Somit wird diese dem Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet unterstellt. Die N 9 im Wallis, diese 32 Kilometer zwischen Siders und Brig, sind frei. Dies hält Artikel 1 fest: «Die Strecke zwischen Siders und Brig ist keine Transitstrasse im Alpengebiet. Sie kann als Nationalstrasse ausgebaut werden.» Dieser Text ist die absolut logische Folge der gestrigen Beschlüsse.

In Artikel 2 heisst es, dass das Referendum ergriffen werden kann. Nicht von der Hand zu weisen ist eine gewisse Präjudizwirkung. Ich sagte Ihnen gestern schon: Lokale Probleme eidgenössisch zu lösen, das bringt eine sehr grosse Schwierigkeit. Ich bin der Meinung, dass wir hier nicht um den «Röstigraben», der für mich ohnehin eine Konstruktion ist, diskutieren müssen. Wir führen jedoch eine Praxis ein – oder allenfalls weiter – zur Rettung von vielleicht unangenehmen Entscheidungen. Ich bin auch der Meinung, dass vor allem Artikel 2 Absatz 2 rechtlich höchst bedenklich ist.

Ich bin nicht Jurist, aber nach meinem Empfinden geht dies so, wie es hier formuliert ist, nicht. Mindestens eine andere Formulierung müsste hier gefunden werden.

In der Kommission hatten wir keine Möglichkeit, über den Antrag Bircher Peter zu sprechen. In diesem Fall kann ich Ihnen nicht, auch nicht im Namen der Kommission, eine Empfehlung abgeben. Ich persönlich werde diesem Antrag Bircher Peter nicht zustimmen – nicht zuletzt auch, um an den Beschlüssen der Kommission festzuhalten, aber auch aus persönlichen Motiven, vor allem wegen der nach meinem Empfinden höchst bedenklichen Rechtsauslegung.

Bircher Peter (C, AG): Ich bin massiv angeschossen worden, vor allem von Herrn Bodenmann, der mich als Fallensteller bezeichnet hat. Ich habe diesen Antrag in aller Fairness aufgrund der gestrigen Debatte entwickelt. Vergegenwärtigen Sie sich noch einmal die gestrige Debatte!

Es war nicht meine Absicht, den Sonderfall Wallis zu statuieren; er ist im ganzen Argumentationsumfeld rund um diese Alpen-Initiative entstanden. Das führte auch zum gestrigen Auftritt von Frau Spoerry, zu all den verschiedenen Voten, den Interpretationen einer Volksabstimmung.

Mein lieber Kollege Fischer-Seengen, ich möchte mich auch dagegen verwehren, als Vertreter einer «Weggli-und-Batzen»-Fraktion bezeichnet zu werden. Ich habe diesen Antrag in eigener Verantwortung als Bircher Peter gestellt. Das wird doch wohl noch erlaubt sein! Das wird wohl noch gestattet sein in diesem Parlament! Nun werden noch der «Röstigraben» und wer weiss was für Komplexe zelebriert und das Papier in der Luft zerrissen.

Ich gebe zu, ich bin nicht gerade Starjurist und kann nicht alles selber nach letzter Raffinesse ausformulieren, weise aber zurück, dass da das Departement Ogi gross tätig gewesen sei.

Ich habe diesen Antrag mit verschiedenen Kollegen besprochen und so eingereicht.

Es war ein ehrlicher Versuch, nach der gestrigen Debatte Transparenz herzustellen. Aber mein Antrag ist nicht konsensfähig. Aufgrund des Zerrisses ziehe ich ihn zurück. *(Beifall)*

Präsidentin: Herr Peter Bircher hat seinen Antrag zurückgezogen.

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Aubry, Béguelin, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bonny, Borel François, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Brunner Christiane, Bürgi, Camponovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Comby, Couchepin, Daepf, Darbellay, David, Deiss, Dormann, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Surse, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Gobet, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gysin, Hari, Hegetschweiler, Hess Peter, Hildbrand, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jenni Peter, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Maître, Mamie, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Oehler, Perey, Philipona, Pini, Poncet, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Spielmann, Stalder, Stamm Judith, Steffen, Steinemann, Steiner Rudolf, Theubet, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Weyeneth, Wick, Wyss William, Zisyadis, Zwahlen (111)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Bär, Baumann, Bäuml, Blocher, Bodenmann, Brügger Cyrill, Bühler Simeon, Bühlmann, Bundi, Carobbio, Caspar-Hutter, Columberg, Danuser, Dünki, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hess Otto, Hollenstein, Hubacher, Ledergerber, Leemann, Maeder, Marti Werner, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Misteli, Ostermann, Rebeaud, Rechsteiner, Robert, Schmid Peter, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Vollmer, Zbinden, Ziegler Jean, Züger, Zwygart (51)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bührer Gerold, Caccia, Dettling, Fasel, Fritschi Oscar, Früh, Heberlein, Leuenberger Ernst, Meyer Theo, Nebiker, Seiler Rolf, Spoerry, Stamm Luzi, Stucky, Wittenwiler, Wyss Paul (16)

Abwesend sind – Sont absents:

Allenspach, Aregger, Baumberger, de Dardel, Diener, Jaeger, Jäggi Paul, Jöri, Leuenberger Moritz, Maurer, Nabholz, Narbel, Neuenschwander, Pidoux, Rychen, Segmüller, Sieber, Steinegger, Suter, Weder Hansjürg, Wiederkehr (21)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller (1)

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: Je précise qu'à la page 1 du message figurent six interventions parlementaires – trois initiatives parlementaires et trois motions – qui n'ont pas encore été discutées par la commission.

Trois de ces interventions concernent l'article 36sexies alinéa 3, et trois l'ensemble de la législation d'application découlant de ce nouvel article constitutionnel.

Elles doivent donc rester en suspens, en attendant que la commission les discute ou que leurs auteurs les retirent en fonction des décisions que nous avons prises.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Es gibt der Vollständigkeit halber noch etwas zu parlamentarischen Vorstössen zu sagen: Es sind drei Initiativen und drei Motionen zu diesem

Thema hängig. Drei davon betreffen Absatz 3 des eben beschlossenen Bundesgesetzes, drei den ganzen Artikel 36. Die Kommission hat über diese Geschäfte noch nicht befunden. Sie bleiben aufrechterhalten, bis sie behandelt sind oder allenfalls aufgrund der gestrigen und der heutigen Beschlüsse zurückgezogen werden.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

93.022

Änderung des Zivilgesetzbuches (Herabsetzung des zivilrechtlichen Mündigkeits- und Ehefähigkeitsalters)

Code civil. Révision (Abaissement de l'âge de la majorité civile et matrimoniale)

Botschaft und Gesetzentwurf vom 17. Februar 1993 (BBl I 1169)

Message et projet de loi du 17 février 1993 (FF I 1093)

Beschluss des Ständerates vom 23. September 1993

Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1993

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Stamm Judith, Frey Claude, Poncet)

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Stamm Judith, Frey Claude, Poncet)

Ne pas entrer en matière

Marti Werner (S, GL), Berichterstatter: Herabsetzung des zivilrechtlichen Mündigkeitsalters auf 18 Jahre – dieses Thema ist nicht neu. Es wurde bereits bei der Revision des Kindesrechts im Jahre 1976 diskutiert. Der eigentliche Startschuss für diese Vorlage war aber die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters auf 18 Jahre. Bereits in der Botschaft des Bundesrates wurde damals angekündigt, dass auch das Mündigkeitsalter angepasst werden sollte. In der Folge wurden dann parlamentarische Initiativen eingereicht, denen vorerst keine Folge gegeben wurde; gleichzeitig erhielt der Bundesrat aber den Auftrag, eine separate Vorlage auszuarbeiten, um diese Anpassung vorzunehmen.

In Anbetracht des üblichen Tempos des bundesrechtlichen Gesetzgebungsverfahrens im Zivilrecht kann man hier sagen, dass diese Gesetzgebung in eigentlichem Schnellzugtempo vorangekommen ist. Die Vernehmlassung stiess auf breite Unterstützung. Im Rahmen der Vernehmlassung ist praktisch keine Opposition entstanden. Auch im Ständerat passierte die Vorlage praktisch widerspruchsfrei mit 33 zu 1 Stimmen.

In der nationalrätlichen Kommission wurden dann aber Bedenken gegenüber dieser Vorlage geäussert. Das hat dazu geführt, dass wir von einem Rückweisungsbeschluss abgesehen, aber zusätzliche Abklärungen zur Botschaft verlangt haben. Diese zusätzlichen Abklärungen betrafen schwerwiegend das Verhältnis zu den Kinderschutzmassnahmen; das Verhältnis zum Strafrecht, insbesondere zum Jugendstrafrecht; die Frage der Unterhaltspflicht der Eltern; den Schutz vor unüberlegten finanziellen Verpflichtungen sowie sozialversicherungsrechtliche Aspekte im weiteren Sinne, unter Einbezug der beruflichen Vorsorge.

Strassentransitverkehr im Alpengebiet. Bundesgesetz

Transit routier dans la région alpine. Loi fédérale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.035
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	919-929
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 108

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.