

84.093

**Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen.
Volksinitiative****«Pour sauver le Simmental des routes
nationales». Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Dezember 1984

(BBI 1985 I, 521)

Message et projet d'arrêté du 17 décembre 1984 (FF 1985 I, 529)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Steinegger, Berichterstatter: Am 1. Oktober 1982 hat die Helvetia Nostra eine mit 124 738 Unterschriften versehene Volksinitiative für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen eingereicht. Die Initiative lautet: «Zwischen Wimmis und dem Rhönental darf keine durch das Simmental führende Nationalstrasse erstellt oder betrieben werden».

Diese Initiative ist gültig zustande gekommen.

Die Volksinitiative ist eine Reaktion auf die Empfehlungen der NUP-Kommission, welche aus staatspolitischen und verkehrspolitischen Gründen den Bau der Rawil-Strecke befürwortet hat. Ende Februar 1982 wurde deshalb die Volksinitiative lanciert.

Bei wörtlicher Auslegung richtet sich die Initiative nicht gegen eine Verbindung Bern–Wallis durch oder über die Berner Alpen, sondern nur gegen die Inanspruchnahme des Simmentals, so dass nurmehr das Kandertal, das Engstlimental, das Lauterbrunnental oder die Grimsel zur Verfügung stehen würden.

Gemäss geltender Verfassung stellt der Bund auf dem Weg der Gesetzgebung die Errichtung und Benutzung eines Netzes von Nationalstrassen sicher (Artikel 36bis). Mit der Annahme der Initiative würde dieser Auftrag eingeschränkt, indem das Simmental zur unberührbaren Zone erklärt würde. Die Initiative nimmt einen Entscheid voraus, der nach geltendem Recht nicht von Volk und Ständen zu treffen ist, sondern von uns, der Bundesversammlung. Sollte diese Initiative von Volk und Ständen gutgeheissen werden, liessen sich auch für andere Nationalstrassenabschnitte und später für «Bahn 2000» usw. gleiche Volksbegehren denken. Damit wäre ein verkehrstechnisch vernünftiges Nationalstrassennetz kaum mehr möglich. So könnten – unabhängig von den Wünschen der Tessiner – die Urner sich der besonderen Schönheit des Reusstals erinnern und versuchen, das Reusstal auf Verfassungsstufe für die Nationalstrassen zu sperren. Aehnliche Ueberlegungen könnten unsere Kollegen am Walensee anstellen und dieses Teilstück auch sperren.

Damit gebe ich einfach zum Ausdruck, dass regionale Ueberlegungen den Zusammenhalt der Eidgenossenschaft durchaus sprengen könnten. Die bisherige Kompetenzordnung im Nationalstrassenbau hat sich bewährt. Der grösste Teil des 1915 km umfassenden Nationalstrassennetzes konnte effizient und unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten erstellt werden. Diese Zuständigkeitsordnung im Einzelfall zu durchbrechen ist falsch. Die Initiative ist deshalb aus staatsrechtlichen und staatspolitischen Gründen abzulehnen.

Auch hier erinnere ich daran, dass wir ja gelegentlich die «Bahn 2000» realisieren werden. In sachlicher Hinsicht wird die Initiative durch die Streichung der N 9 – wie Sie es gestern beschlossen haben – obsolet.

Ich beantrage Ihnen deshalb namens der Kommission, den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen.

M. de Chastonay, rapporteur: Par 12 voix contre 8, la commission vous propose le rejet pur et simple de cette initiative «pour sauver le Simmental des routes nationales».

Les raisons invoquées sont les suivantes: la constitution doit, par principe, contenir des dispositions fondamentales, donc de nature générale et abstraite. Or, ce qui est proposé dans le texte de l'initiative règle un cas concret. De plus, actuellement, l'article 36bis donne des compétences précises à la Confédération en matière d'établissement et d'utilisation d'un réseau de routes nationales.

L'article constitutionnel proposé réduirait, par une disposition spécifique, une compétence fédérale qui est pourtant clairement définie. En imposant une décision isolée au souverain, alors que le problème relève en fait de la seule compétence de l'Assemblée fédérale, on crée un précédent fort dangereux, car rien n'interdirait de penser que des demandes analogues seraient formulées pour d'autres tronçons d'autoroutes contestés.

En donnant suite à une initiative telle que celle qui veut «sauver le Simmental des routes nationales», on amoindrirait les compétences du Parlement en la matière, ce qui créerait immanquablement une situation qui pourrait devenir catastrophique. Le peuple et les cantons suisses l'ont d'ailleurs bien compris, puisqu'ils ont rejeté à l'époque à une nette majorité l'initiative Weber «pour une démocratie dans la construction routes nationales».

Pour éviter l'anarchie en Suisse, la prédominance, ou le diktat de certaines régions, bernoise en l'occurrence, par rapport à d'autres, avec les conséquences que l'on a connues, on a expressément et volontairement donné des compétences précises à l'Assemblée fédérale en matière d'autoroutes. Ce n'est pas le moment de déroger à ce principe, sous peine de tomber dans une totale incohérence.

Il en est de même en matière routière proprement dite. La cohérence est une condition élémentaire pour définir un réseau qui doit s'insérer dans un système de voies européennes, nationales, intercantionales et intercommunales. En acceptant l'initiative, on pourrait aboutir à des discontinuités, à des situations grotesques qui, en définitive, mettraient en danger tout le réseau des routes nationales. Une poignée de citoyens du Simmental ou d'ailleurs pourraient ainsi remettre en question des solutions nécessaires, tout simplement par mauvaise humeur, sous le coup de difficultés momentanées des finances publiques ou d'émotions écologiques malignement utilisées. Monsieur Bäumlín, si votre initiative était acceptée, le Conseil-exécutif bernois ne serait plus à même de requérir le classement jusqu'à Zweisimmen d'une route nationale à travers le Simmental.

Au vu de tous les dangers résultant de ces graves inconvénients et des évidentes entorses à la stabilité et à la sérénité que le droit constitutionnel nous confère en matière de routes nationales, je vous demande le rejet pur et simple de l'initiative intitulée «pour sauver le Simmental des routes nationales».

Bäumlin: Ich war eigentlich gar nicht mehr darauf vorbereitet zu sprechen, weil auch Kollegin Robert einen Antrag gestellt hat, aber ich will soviel sagen: Wir empfehlen natürlich, die Initiative sei Volk und Ständen mit der Empfehlung auf Annahme zu unterbreiten.

Aus verfassungsrechtlichen Gründen finde ich es nicht schön, wenn Details in der Verfassung stehen, aber zulässig ist die Initiative ohne Zweifel. Ich danke dem Bundesrat dafür, dass er das auch anerkennt.

Die Initiative ist ein Druckmittel, ein legitimes Druckmittel in unserer Demokratie. Wenn der Rawil rechtskräftig, aufgrund der Beschlüsse beider Kammern, gestrichen ist, werden wir die Initiative zurückziehen. Ich habe auch mit Herrn Franz Weber darüber gesprochen. Er hat mir das schriftlich bestätigt. Das ist meine Auffassung, und das ist die Auffassung aller, die ich aus dem Initiativkomitee persönlich kenne. Diese Erklärung wollte ich in aller Kürze abgeben.

Müller-Scharnachtal: Wo kämen wir hin, wenn wir solche Dinge, wie sie Franz Weber will, in die Verfassung einbauen

würden? Als nächstes kämen: das Kernkraftwerk Kaiser-augst, die Robbenbabies, die Wale. Nach der unglücklichen Diskussion um die basellandschaftliche Verfassung hier im Rat sind wir auf dem besten Wege dazu! Man würde weiter mit der «Bahn 2000» und vielen anderen Sachbereichen entsprechend verfahren, also immer dann, wenn regionale über nationale Interessen gestellt würden. Das ist ein höchst kurioses Demokratieverständnis.

Alle diejenigen, die der Totalrevision der Bundesverfassung das Wort reden, sollten dabei bleiben und nicht zulassen, dass durch doppelzüngiges Tun in die Bundesverfassung überflüssige, sehr fragwürdige und konkordanzwidrige Bestimmungen aufgenommen werden. Die SVP-Fraktion hofft, dass die Vernunft obsiegen wird.

M. Kohler Raoul: Le groupe radical vous invite à rejeter l'initiative «pour sauver le Simmental des routes nationales». Prise au pied de la lettre, l'initiative ne vise pas à empêcher toute liaison nord-sud par une route nationale entre l'Oberland bernois et le Valais, elle s'oppose à l'aménagement d'une route nationale dans le Simmental. Les décisions que notre Conseil a prises hier au sujet de la N 6 répondent à l'exigence de l'initiative de sorte qu'il est vraisemblable, comme vient de le dire M. Bäumlín, que celle-ci soit retirée.

Néanmoins en l'état actuel des choses, nous sommes appelés à prendre position. C'est surtout pour des raisons juridiques que le groupe radical rejette l'initiative. Il s'oppose au règlement de cas particuliers sur le plan constitutionnel. La définition actuelle des compétences pour fixer le réseau et le tracé des routes nationales est judicieuse. Il n'y a pas lieu de la changer dans des cas particuliers. On peut craindre d'ailleurs, si cette initiative était acceptée, que des requêtes du même genre au sujet d'autres tronçons de routes nationales ou de constructions de la Confédération soient présentées sous la forme d'initiatives populaires. Il ne faut pas encourager ce penchant.

C'est pourquoi nous vous invitons à recommander le rejet de cette initiative.

Präsident: Herr Massy lässt mitteilen, dass die liberale Fraktion die Initiative ablehnt. Die Kommissionssprecher verzichten auf das Wort.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat beantragt Ihnen wie die Kommissionsmehrheit Ablehnung der Volksinitiative, und zwar ohne Gegenvorschlag. Die Gründe wurden dargelegt. Ich unterstreiche nur das Wesentliche: Die Initiative mag rechtlich zulässig sein – das heisst aber nicht, dass man ihr von der Sache her oder aus grundsätzlichen Erwägungen zustimmen kann. Nationalrat Müller hat darauf hingewiesen und die Frage in den Raum gestellt: Wo kämen wir hin, wenn wir unsere Verfassung mit reinen Sperrnormen, mit Verboten, mit Regeln anreichern würden? Da lässt sich allerdings vieles denken, was auch noch hineingebracht werden könnte, was aber zu unlösbaren Widersprüchlichkeiten führen würde. Wir würden nach diesem Verfassungstext im gleichen Artikel unmittelbar nacheinander sagen, dass wir auf dem Wege der Gesetzgebung ein Nationalstrassennetz anlegen, dass nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse die Bundesversammlung zuständig sei – und im nächsten Absatz würden wir sagen, durch das Simmental dürfe keine Nationalstrasse führen. Im Laufe der Jahre käme ein reichhaltiger Katalog hinzu, was alles in diesem Lande nicht gemacht werden darf.

Das ist keine Verfassungsgebung. Wenn die Initiative auch rechtlich zulässig ist, so ist sie doch absolut verfassungsunwürdig! Der Bundesrat bittet Sie um Ablehnung. Wir rechnen natürlich damit, dass sie nach der Behandlung der Rawil-Frage, N 6, zurückgezogen werden kann, wie das Professor Bäumlín auch angekündigt hat.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Robert

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Antrag Ruf-Bern

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Robert

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Proposition Ruf-Berne

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Frau Robert: Ich habe Ihnen den Antrag gestellt, den Sie gehört haben. Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen. Ich spreche hier als eine von den elf Initianten, die 1982 dieses Volksbegehren eingereicht haben. Hier im Saal sitzt neben mir noch Herr Kollege Bäumlín, der auch zu diesem Initiativkomitee gehört.

Wir haben diese Initiative damals eingereicht, als sich abzeichnete, dass der Rawil vermutlich gebaut werden sollte. Wir haben die Initiative eingereicht als Notbremse, falls alle Stricke der Vernunft reissen sollten bei Behörden und Parlament, und wir haben beim Volk innert weniger Monate 125 000 Unterschriften gesammelt.

Wir haben nun gestern den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates angenommen, der inhaltlich auf dasselbe herausläuft, nämlich Streichung dieses Abschnittes aus dem Nationalstrassennetz. Ich danke Ihnen allen nochmals für diesen Entscheid im Namen der Initianten, im Namen der Simmentaler, der Berner und vermutlich einer Mehrheit des Schweizervolkes. Wenn dieser Entscheid im Ständerat bestätigt wird, das hat Ihnen bereits Herr Bäumlín gesagt, werden wir diese Initiative zurückziehen. Diese Garantie können wir heute und hier geben.

Dieser Entscheid ist aber noch nicht gefallen. Solange dieser Entscheid noch nicht gefallen ist, müssen alle Sicherungen eingebaut bleiben. Nach dem gestrigen Entscheid ist es für mich im übrigen logisch, dass wir die Initiative Weber dem Volk zur Annahme und nicht zur Ablehnung empfehlen. Sie haben von verschiedenen Seiten gehört: sachlich kann man dagegen nichts sagen. Sie sei juristisch in Ordnung, sie kommt in der Sache auf dasselbe heraus wie das, was wir gestern beschlossen haben. Sie ist formell, für die Juristen, offenbar unbefriedigend, weil ein Einzelfall geregelt werden soll. Aber sagen Sie doch selbst: Wie viele Einzelfälle haben wir in diesem Sinne in der Verfassung geregelt? Das wäre nicht der erste Schönheitsfehler; für die Bevölkerung spielt die Sache eine Rolle und nicht die formaljuristische Paragraphenreiterei. Das Volk würde nicht verstehen, und es mit Recht als Doppelzüngigkeit auslegen, wenn man uns einer-

seits sagt, eigentlich sind wir gegen den Rawil, aber wir wollen diese Initiative, die unsere letzte Sicherung ist in dieser Frage, trotzdem ablehnen. Dann kommt nämlich die Bevölkerung nicht mehr draus. Das ist meines Erachtens doppelzünftig und ein eher merkwürdiges Demokratieverständnis.

Noch ein kurzes Wort zu dieser Initiative Franz Weber im Zusammenhang mit den Aeusserungen, die hier gegen Franz Weber gemacht worden sind. Schon gestern hat sein Namenskollege Herr Weber gesagt, man sollte Franz Weber diesen Sieg nicht gönnen und darum von uns aus gegen den Rawil sein. Herr Müller hat sich auch nicht gerade sehr lobend über Franz Weber ausgesprochen. Ich möchte hier nun doch für Franz Weber eine Lanze brechen. Die Schweiz hat Franz Weber viel zu verdanken. Wir hätten ohne Franz Weber noch wesentlich weniger Umweltbewusstsein und noch wesentlich mehr Beton in der Schweiz. Das muss auch einmal gesagt sein. Es braucht Leute wie Franz Weber, die gewillt sind, ihren Namen während Jahren durch den Dreck ziehen zu lassen und sich lächerlich machen zu lassen, damit überhaupt etwas in Bewegung kommt. Mein Dank gilt hier auch Franz Weber.

Ich bitte Sie, folgen Sie inhaltlich dem, was wir gestern beschlossen haben. Haben Sie den Mut, nun auch hier zu dieser Volksinitiative ja zu sagen, sie dem Volk zur Empfehlung vorzulegen. Für mich ist das die einzig logische und glaubwürdige Konsequenz zum gestrigen Entschluss.

Ruf-Bern: Mit Ihrem Entscheid zugunsten eines Verzichts auf die Simmental-Autobahn und den Rawiltunnel haben Sie gestern einen mutigen und zukunftsgerichteten Entscheid gefällt. Sollte sich der Ständerat dieser Haltung anschliessen, so würde Franz Weber, wie wir mehrmals gehört haben, seine Initiative zurückziehen. Kennt man jedoch die Wirtschafts- und Wachstumsgläubigkeit, die im Ständerat noch viel mehr dominiert als in diesem Saale, so muss allerdings bezweifelt werden, ob er sich der umweltbewussten Haltung unserer Kammer wirklich anschliessen oder ob er nicht noch eine Kursänderung vornehmen wird.

Glücklicherweise steht also noch die Initiative von Franz Weber als Drohfinger im Raum, deren Motive uns ja bekannt sind und die den weitaus grössten Teil des Schweizervolkes hinter sich vereinigen kann. Es geht ja ein Schrei durchs Land. In diesem Falle wie in anderen, ähnlichen Fällen auch. So etwas darf doch nicht sein: Wir dürfen doch das Simmental nicht einer Autobahn opfern. Das Simmental, hört man von allen Seiten, gehört uns allen. Das Simmental ist ein letztes Stück Heimat, das noch schön geblieben ist.

Das Simmental ist tatsächlich ein Stück ursprüngliche Schweiz. Das Simmental ist in unserer betonierten, verschachtelten, verlärmten, durch Verbauungen entwürdigten Heimat, eine Enklave, ein Zufluchtsort geworden. Das Simmental ist ein Gebiet, das wir unseren Kindern noch zeigen können. Im Simmental können wir unseren Kindern noch zeigen, wie Bauernhöfe aussehen, wie Kühe in einer stillen, schönen Natur weiden. Im Simmental können noch intakte Dörfer in einer intakten Natur gezeigt werden. Das ist selten geworden in unserem Lande. Gerade deshalb ist es unsere Pflicht, diese Oase unter allen Umständen zu erhalten. Wir brauchen den stillen Anblick dieser schönen Häuser mit ihren Nelken und Geranien auf den Fenstersimsen und in den Lauben. Wir brauchen auch den stillen Anblick der Hausgärten, in denen das Gemüse wächst, wo Rosen und Nelken blühen, um nur einige kleine Einzelheiten aufzuführen.

Wir alle brauchen also die Schönheit und die Stille des Simmentals. Diese Stille, diese Schönheit, würde die Autobahn mit Lärm, Gestank und Hässlichkeit – die Mehrheit dieses Rates ist sich darin einig – für immer zerstören.

Wofür zerstört? Für Crans-Montana? Für Thyon 2000? Für Super-Nendaz und weitere öde, hässliche Betonwüsten, in denen sich die Spekulanten tummeln? Man wollte das Simmental für ein paar Grossverdiener, für ein paar Grossspekulanten für immer verschandeln. Das dürfen wir natürlich nicht zulassen. Wir müssen das Simmental nun endgültig

retten, und dafür bietet diese Initiative einen willkommenen Weg.

Man spricht heute viel von der sogenannten Verkehrssicherheit, und viele schwatzen diese Phrasen gedankenlos nach. Schwatzen nach, dass wir das Simmental der Verkehrssicherheit opfern müssten. Ich habe dieser Tage im Gespräch mit einem Ständerat festgestellt, dass diese Denkweise noch immer vorherrscht. Es wird gesagt, das Simmental müsse der Verkehrssicherheit geopfert werden, anstatt dass man meinen würde, die Verkehrssicherheit hänge vom Autofahrer ab. Der Autofahrer muss wissen, dass er gegenüber der Landschaft, die er durchfährt, in jedem Falle eine gewisse Verantwortung trägt. Warum sollte er durchs Simmental rasen? Damit er so rasch als möglich in den Walliser Betonburgen ankommt? Ich glaube kaum. Wir müssen nun endgültig verhindern, dass das Simmental den Bauern geraubt wird, dass 270 Hektaren bestes Kulturland unbrauchbar gemacht werden und 70 Hektaren Wald zerstört werden. So weit dürfen wir es nicht kommen lassen. Die Initiative ist bekanntlich innert 6 Monaten mit 125 000 Unterschriften zustande gekommen. Allein rund 50 000 Unterschriften stammten aus dem Kanton Bern. Wahrlich ein eindrückliches Ergebnis. Bedenkt man, dass unsere Verfassung – und damit nehme ich Bezug auf die geäußerte Kritik seitens einiger Redner – bereits sehr viele Details in den verschiedensten Bereichen enthält, so ergeben sich für die vorliegende Initiative auch unter diesem Gesichtspunkt unseres Erachtens keine Bedenken.

Ich kann Frau Robert nur unterstützen, wenn sie sagt, die logische Konsequenz unseres gestrigen Entscheides müsse nun sein, die Initiative zur Annahme zu empfehlen für den Fall, dass der Ständerat unserer Meinung nicht folgen sollte. Tun wir dies nicht, dann würde dies das Volk nicht verstehen. Das Volk würde glauben, man sei eben nicht in diesem konkreten Fall wirklich gegen die Zerstörung dieses wertvollen Tales, gegen den Bau dieser unnötigen Autobahn, sondern man habe sich nur quasi opportunistischen Überlegungen unterzogen. Und das darf nicht sein. Ich bitte Sie, diesem Antrag zu folgen.

Steinegger, Berichterstatter: Nachdem Frau Robert von Doppelzünftigigkeit gesprochen hat und wir uns auch noch die Tiraden von Kollega Ruf anhören mussten, folgende Feststellungen:

Ich habe im Verlaufe dieser Debatte immer wieder auf die Wichtigkeit der Berücksichtigung regionaler Anliegen hingewiesen. Aber es ist sicher nicht doppelzünftig, wenn Sie sich weigern, regionale Egoismen in der Verfassung festzuschreiben. Ich bin überzeugt, dass die beiden Vorredner die N 1, die N 2 oder die Bahn durch das Mittelland oder die Gotthard-Linie auch schon benutzt haben. Wenn wir derartige regionale Egoismen in der Verfassung immer festzuschreiben wollten, könnten derartige Werke überhaupt nicht realisiert werden. Das hat nichts mit Doppelzünftigigkeit zu tun, sondern ist eine Vorkehrung, dass unsere Schweiz nicht auseinanderfällt.

Ich bitte Sie also, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

M. de Chastonay, rapporteur: Je crois vraiment que les intervenants à cette tribune, en ce qui concerne cette matière, renforcent encore ma profonde conviction de vous proposer de rejeter fermement cette initiative.

En effet, elle est totalement inacceptable. Elle n'est pas en rapport avec l'esprit actuel de la constitution et elle est fortement hégémonique car elle entend imposer le diktat d'une région sur une autre. Je rappelle encore une fois que l'on ne peut admettre dans la constitution une disposition qui impose égoïstement des privations à d'autres régions, pour la sauvegarde du bétail et de verts pâturages, qu'ils soient du Simmental ou d'ailleurs, ce qui témoigne vraiment d'un état d'esprit qui sent fort le mois, le renfermé et le repli sur soi.

Je vous demande donc de rejeter cette initiative avec toute la fermeté désirable, car elle ne répond ni au texte ni à l'esprit de notre charte constitutionnelle.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich habe Verständnisschwierigkeiten, nämlich mit dem Problem der Logik. Das mag an der Tageszeit liegen.

Jetzt soll nach dem Antrag, der gestellt wird, dieses Parlament, wenn es die Streichung des Rawils ablehnt, die Annahme der Volksinitiative empfehlen? Da komme ich allerdings nicht nach, wie das für den Bürger noch verständlich sein soll – dass das gleiche Parlament beschliesst: Wir wollen den Rawil nicht streichen – das hat man gestern nicht gemacht –, aber wir empfehlen dem Volk die Annahme der Volksinitiative. Mit meiner bescheidenen Logik ist das nicht in Einklang zu bringen.

Deshalb möchte ich diesen lebenswürdigen Vorwurf der Doppelzüngigkeit zurückgeben, Frau Robert. Das wäre doppelzüngig. Das würde doch kein Mensch in diesem Lande begreifen. Da würde man sagen: Dann streicht doch den Rawil, aber genehmigt ihn doch nicht, also lässt ihn nicht drin und bringt eine Initiative, man solle ihn verbieten.

Es wäre wahrhaftig miserable Verfassunggebung, wenn wir in einem Verfassungsartikel sagen, es werde ein Nationalstrassennetz angelegt und die Bundesversammlung sei dafür zuständig, und im nächsten Absatz festlegen, dass der oberste Souverän in diesem Land (Volk und Stände) bestimmte Verbote erlasse.

Das hat mit einigermaßen akzeptabler Verfassunggebung nichts zu tun.

Eine letzte Bemerkung, Frau Robert: Alle von uns haben in ihrem Leben Fehler gemacht. Aber ich glaube nicht, dass man frühere Fehler als valable Exkulpation für einen neuen Sündenfall verwenden dürfte. Wenn in der Verfassung von früher her Schönheitsfehler stehen, rechtfertigt das mitnichten einen derartigen, wie er hier geschaffen würde.

Ich möchte Sie bitten, konsequent zu bleiben und Volk und Ständen die Ablehnung der Initiative zu empfehlen. Wir rechnen natürlich mit dem Rückzug, wenn der Ständerat dieser Streichung zugestimmt hat.

Abstimmung – Vote

Für die Anträge Robert/Ruf	26 Stimmen
Dagegen	102 Stimmen

M. **Bonnard**: Avant de passer au vote sur l'ensemble de ce projet de loi, je voudrais faire une remarque.

Hier, juste avant que nous ne prenions la décision de refuser la N 6 et de l'exclure du réseau des routes nationales, M. Schlumpf, conseiller fédéral, a déclaré de la façon la plus claire que le fait de prendre une telle décision signifiait l'intégration automatique de celle-ci au réseau des routes principales. Monsieur le Conseiller fédéral, je ne suis pas d'accord. La N 6 étant exclue du réseau des routes nationales, la route cantonale qui reste est d'intérêt purement local et régional et n'a pas sa place dans le réseau des routes principales. (*Applaudissements*)

Bundesrat **Schlumpf**: Wir wollen jetzt nicht eine Diskussion darüber führen, was Hauptstrassen sind. Herr Bonnard, die Strasse war, bevor sie im Zuge der Anlage des Nationalstrassennetzes hier integriert wurde, eine kantonale Hauptstrasse, wie Tausende von Kilometern in diesem Lande. Wenn sie jetzt als Nationalstrasse gestrichen wird, was soll sie dann sein? Eine Gemeindestrasse? Es gibt in diesem Lande Nationalstrassen, es gibt kantonale Hauptstrassen, es gibt Gemeindestrassen. Die Simmental-Strasse war vor der Festlegung des Nationalstrassennetzes nicht eine Gemeindestrasse, und so wird sie wieder zu einer kantonalen Hauptstrasse, wie sie es vorher war. Sie untersteht dann der kantonalen Hoheit voll und ganz, wie alle anderen Hauptstrassen in diesem Land. Das habe ich gestern gesagt. Daran sind keine Abstriche vorzunehmen. Also eine ganz

zwangsläufige Rückversetzung, wenn man die Strasse aus dem Nationalstrassennetz herausnimmt.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	85 Stimmen
Dagegen	18 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.205

Initiative des Kantons Zürich Nationalstrasse N 4

Initiative du canton de Zurich Route nationale N 4

Wortlaut der Initiative vom 14. August 1985

Die Nationalstrasse N 4 zwischen dem Reppischtal und der Kantonsgrenze Zug/Zürich ist aus dem Nationalstrassennetz herauszunehmen.

Texte de l'initiative du 14 août 1985

La route nationale N 4 entre le Reppischtal et la frontière cantonale Zoug/Zurich doit être exclue du réseau des routes nationales.

Präsident: Die Kommission beantragt, dieser Initiative keine Folge zu geben.

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Petitionen – Pétitions

85.251

Komitee pro Simmental Gegen den Bau der Rawilstrasse Comité pro Simmental Contre la construction de la route du Rawyl

Präsident: Die Kommission beantragt Kenntnisnahme. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

Zustimmung – Adhésion

85.268

Pétition für den Bau der N 6 Pétition pour la construction de la route nationale N 6

Präsident: Die Kommission beantragt Kenntnisnahme und der Petition keine Folge geben. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt worden.

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen. Volksinitiative

"Pour sauver le Simmental des routes nationales". Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.093
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	435-438
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 187

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.