

bis nach Palermo zu schaffen, statt in eine Korridorlinie mit 4 m Eckhöhe, die wir bald nicht mehr brauchen, so grosse Gelder zu investieren. Wäre nicht auch das ein Angebot gegenüber der EG?

Bundesrat **Ogi**: Zunächst einmal müssen wir in der Zielsetzung den kombinierten Verkehr bei der EG durchsetzen. Wenn wir diesen kombinierten Verkehr nicht durchsetzen können, brauchen wir auch keine Terminals und keine Infrastrukturen. Wir hoffen aber, dass es uns gelingt, dieser Idee zum Durchbruch zu verhelfen und die Europäer – nicht nur die EG – von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Wenn wir das nicht tun können, werden unsere Autobahnen, die wir für Milliarden gebaut haben, zu Staubbahnen, dann kann sich der Verkehr auf diesen Strassen nicht mehr in vernünftiger Zeit verschieben. Das wollen wir nicht, und deshalb müssen wir jetzt europaweit die Weichen für diesen kombinierten Verkehr stellen. Aber hier können wir nicht alleine vorangehen, sondern wir brauchen das Verständnis, die Unterstützung und vor allem die Zusammenarbeit der EG. Gelingt uns dieser Durchbruch, dann wird die Frage der Terminals entscheidend. Hier hat die Eidgenossenschaft bereits einiges geleistet – ich denke an Busto Arsizio in Italien, wo wir mitgeholfen haben, den Terminal aufzubauen. Wir und vor allem die SBB klären die Möglichkeit ab, sogar im Ruhrgebiet einen Terminal aufzubauen, wobei allerdings die Frage der Finanzierung eine Rolle spielen wird. Im Treibstoffzoll-Recht steht bekanntlich geschrieben, dass ein Terminal nur «in Grenznähe» unterstützt werden kann, und das Ruhrgebiet liegt bekanntlich nicht in Grenznähe. Ich persönlich habe mich – zusammen mit den Verantwortlichen der SBB – im letzten November auch im Raume Schaffhausen-Singen umgesehen, weil sich hier Möglichkeiten anbieten, Terminals zu erstellen, die uns – wie Herr Nationalrat Steinegger gesagt hat – diesen Transport über lange Distanzen erlauben würden.

Sie haben auch von einer halben Milliarde Kosten gesprochen. Ich weiss nicht, woher Sie diese Zahlen haben. Ich nehme an, dass es Zahlen sind, die herumgeboten wurden und die die Absenkung der Schienen in einigen Tunnels betreffen. Ich muss Ihnen sagen, dass wir noch nicht so weit sind, dass wir diese Zahlen bestätigen könnten. Mittlerweile haben sich auch andere Möglichkeiten ergeben, und es ist selbstverständlich, dass – bevor wir solche Investitionen angehen können – verschiedene Abklärungen getroffen werden müssen. Wir sind also daran, in einem ersten Schritt den kombinierten Verkehr als Idee durchzusetzen. Ich hoffe, dass es uns gelingen wird. Alle könnten uns hier noch vermehrt helfen! In einem zweiten Schritt wollen wir die Terminals fördern. Grundsätzlich sind wir bereit, hier zu unterstützen, mitzufinanzieren. Ein erstes Beispiel wurde bereits vollzogen: Busto Arsizio. Aber es braucht auch beispielsweise die Bereitschaft der umliegenden Länder, die Tunnelhöhen auf ihrem Gebiet anzupassen, damit dann nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Italien und zum Teil auch in Deutschland die vier Meter hohen Lastwagen transportiert werden können. Diese Abklärungen sind im Gange.

Ich hoffe, dass wir sie zu einem guten Ende führen können.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

87.598

**Motion der LdU/EVP-Fraktion
Autobahnbau.
Moratorium bis zur Abstimmung
Motion du groupe AdI/PEP
Projets d'autoroutes. Moratoire**

Wortlaut der Motion vom 8. Oktober 1987

Für die Autobahnabschnitte, welche durch die untenstehend aufgeführten Volksinitiativen betroffen sind, werden die Projektierungsarbeiten und Projektbereinigungsverfahren sowie weitere Vorarbeiten sistiert, bis das Volk sich zu den Initiativen ausgesprochen hat.

Betroffen von der Motion sind Abschnitte der Autobahnen N 1, N 4, N 5 und die Transjurane, welche in den folgenden Volksinitiativen zur Abstimmung vorgelegt werden:

«für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»;

«für ein autobahnfreies Knonaueramt»;

«für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»;

«für einen autobahnfreien Kanton Jura».

Texte de la motion du 8 octobre 1987

Les travaux d'établissement et de mise au point des projets ainsi que tous les autres travaux préliminaires entrepris en vue de la construction des tronçons d'autoroutes visés par les initiatives populaires énumérées ci-dessous doivent être suspendus jusqu'à ce que le peuple se soit prononcé sur les initiatives.

La présente motion vise des tronçons des autoroutes N 1, N 4 et N 5 ainsi que la Transjurane qui font l'objet des initiatives populaires suivantes:

«pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

«pour un district du Knonau sans autoroute»

«contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

«pour un canton du Jura libre d'autoroute».

Sprecher – Porte-parole: Günter

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Wie ich der Antwort des Bundesrates auf mein Postulat 87.475 entnehme, nimmt der Bundesrat die Verwerfung der Initiativen als sicher an, sonst könnte er kaum von «unverantwortbaren Zeitverlusten» sprechen, welche eintreten, wenn die Projekte bis zur Volksabstimmung aufs Eis gelegt werden. Abgesehen davon, dass wir sowohl die Landverluste als auch die weitergehende Zerstörung der Landschaft durch Autobahnen als noch viel unverantwortbarer erachten, führt nach unserer Ansicht die ganze Verkehrspolitik des Bundesrates (mit der Schaffung von immer mehr Angebot auch auf der Strasse) in eine falsche Richtung.

Der zeitliche Druck, diese Nationalstrassenstücke auszuführen, ist keineswegs so gross, wie in der Antwort unterstellt wird. Es besteht der Eindruck, dass versucht wird, Sachzwänge zu schaffen, um damit die Abstimmung zu beeinflussen. Der Bundesrat weiss nämlich genau, dass die Chancen gut stehen, dass die meisten der vier Initiativen vom Volk angenommen werden. Gegen diese Tendenz muss sich das Parlament wehren.

Wenn der Bundesrat der Meinung ist, dass die Zeit drängt, hat er es in der Hand, den Gang des Geschäftes so zu beeinflussen, dass die Volksabstimmung rasch stattfinden kann. Im Gegensatz zum Bundesrat glauben wir, dass die Meinungen gemacht sind und dass aufgrund der vorhandenen Unterlagen innert Wochen bei gutem Willen eine Vorlage erstellt werden kann – dies um so mehr, als ganz offensichtlich ist, dass der Bundesrat nicht von fern daran denkt, eine der vier Initiativen zur Annahme zu empfehlen, und auch Gegenvorschläge nicht zur Diskussion stehen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 18. November 1987*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 novembre 1987

Wie der Bundesrat schon zum Postulat Günter (87.475) vom 17. Juni 1987 in gleicher Sache im September 1987 ausgeführt hat, haben die Lancierung und das Einreichen einer eidgenössischen Volksinitiative nach konstanter Rechtslehre und Praxis keine aufschiebende Wirkung (VEB 27.19; BBl 1984 II 388 FN 41). Erst mit ihrer Annahme durch Volk und Stände werden Initiativen rechtskräftig. Für die von den Volksinitiativen

– «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»

– «für ein autobahnfreies Knonaueramt»

– für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil«

– «für einen autobahnfreien Kanton Jura»

betroffenen vier Nationalstrassenabschnitte gehen somit die Projektierung und die Projektbereinigungsverfahren weiter. Mit der Weiterführung der Projektierungsarbeit sollen indessen keine Sachzwänge geschaffen werden, um die Abstimmung über die vier Initiativen zu beeinflussen. Die Projektierung und insbesondere die nach Nationalstrassengesetz durchzuführenden Bereinigungsverfahren sind sehr zeitaufwendig. Auch durchlaufen sie bei den Kantonen und in Beschwerdeverfahren Phasen, die zeitlich vom Bundesrat nicht beeinflusst werden können. Sollte die Weiterprojektierung sistiert werden, wären unter Umständen erhebliche Zeitverluste in Kauf zu nehmen.

Gegenwärtig sind beim Bund, die verschiedensten Sachgebiete betreffend, über zwei Dutzend Volksinitiativen hängig. Wollte der Bund angesichts dieser Volksbegehren seine Tätigkeit auf allen diesen Gebieten einstellen, bis über die Initiativen entschieden ist, käme diesbezüglich jede staatliche Tätigkeit zum Erliegen.

Für die Behandlung von eidgenössischen Volksinitiativen durch den Bundesrat und das Parlament gelten gesetzliche Fristen. Der Bundesrat ist bereit, dem Parlament die Botschaft über die «Kleeblattinitiativen» beförderlich vorzulegen. Auf die Behandlung der Geschäfte in den beiden Räten kann der Bundesrat zeitlich keinen Einfluss nehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Wiederkehr: Zur Ausgangslage: Die sogenannten Kleeblatt-Initiativen betreffen vier Autobahnabschnitte, Abschnitte der N 1, N 4, N 5 und die Transjurane. Der Vorstoss unserer Fraktion verlangt einen Aufschub der Projektierungs- und Projektbereinigungsarbeiten, bis sich das Volk zu den Initiativen ausgesprochen hat.

In seiner Antwort führt der Bundesrat aus, er müsse die Projektierung und diese Projektierungsarbeiten weiterführen, weil sonst erhebliche Zeitverluste entstünden. Er sagt dazu: «Mit der Weiterführung der Projektierungsarbeit sollen indessen keine Sachzwänge geschaffen werden, um die Abstimmung über die vier Initiativen zu beeinflussen.» Gerade das stimmt unserer Meinung nach nicht. Mit der vorzeitigen Eröffnung des N 4-Teilstücks Cham-Knonau zum Beispiel schafft der Bundesrat einen solchen Sachzwang. Die Dörfer werden im Verkehr ertrinken, im zusätzlichen Verkehr, wohlverstanden, und die Bewohner werden sich nicht mehr anders zu helfen wissen, als im Moment zu sagen: Jetzt brauchen wir die Autobahn, damit wir wieder aufschnaufen können! Sie werden nach Abhilfe rufen, denn sie glauben noch an die Illusion, Autobahnen vermöchten den Verkehr insgesamt zu kanalisieren, und sie rechnen nicht damit, dass Autobahnen durch die gesteigerte Mobilität wesentlich mehr Verkehr bringen:

Es werden von hinten immer mehr an Belastungen einfließen, als man glaubt, vorne wegschöpfen zu können. Diejenigen Gemeinden, diejenigen Orte, die in Agglomerationen gelegen sind, haben das auch zu spüren bekommen. Trotz der Autobahnen sind diese Orte heute wieder so verstopft wie

vordem. Die Bewohner dieser Orte können ein Lied davon husten!

Wir sind also der Meinung, dass der Bundesrat – wenn er in dieser Art die Projektierungen weiter vorantreibt – sehr teure Sachzwänge schafft. Es ist nämlich keineswegs so sicher, wie der Bundesrat annimmt, dass alle Kleeblatt-Initiativen abgelehnt werden.

Je länger wir mit dem Abstimmungstermin zuwarten, desto mehr wird den Leuten aufgehen, dass die Autobahnen keine Abhilfe schaffen können. Ich bitte Sie deshalb, der Motion der LdU/EVP-Fraktion zuzustimmen.

Müller-Meilen: Ich bitte Sie, diese Motion aus rechtsstaatlichen und sachlichen Gründen abzulehnen. Die Motion schlägt ein Moratorium vor: Im Moment, in dem eine Initiative eingereicht wird, sollen die Arbeiten auf diesem Gebiet eingestellt werden. Es gibt aber einen Rechtsweg, den wir respektieren müssen: Erst mit der Annahme durch Volk und Stände werden Initiativen rechtskräftig. Sie haben heute – es steht in der Antwort des Bundesrates – etwas über zwei Dutzend Volksinitiativen hängig, unter anderem auch eine zur Abschaffung der Schwerverkehrssteuer und der Autobahnvignette. Würde das also heissen, dass nun auch keine Autobahnvignetten mehr abgegeben und keine Schwerverkehrssteuern mehr eingezogen werden dürfen, nur weil entsprechende Initiativen eingereicht worden sind? Oder stellen Sie sich etwa den völlig hypothetischen Fall vor, die Vertreter der Autopartei – die gegenwärtig nicht im Saale anwesend sind – würden eine Initiative auf Abschaffung der SBB einreichen; dann müsste man ja alle Züge anhalten, bis die Initiative durch Volk und Stände angenommen ist. Das ist natürlich jetzt etwas überspitzt, aber es geht darum, die Konsequenzen solcher Motionen zu zeigen. Ich glaube, dass wir hier einen generellen, rechtsstaatlichen Strich ziehen und den Rechtsweg einhalten müssen, so wie er vorgesehen ist.

Ich bin auch aus sachlichen Gründen gegen die Motion, weil ich der Meinung bin, dass das Nationalstrassennetz, so wie es vorgesehen ist, gebaut werden sollte. Dieser sachliche Grund hat hier einen zweitrangigen Stellenwert. Entscheidend ist der rechtliche Grund.

Brügger: Persönlich unterstütze ich die Motion der LdU/EVP-Fraktion und möchte Sie bitten, dies ebenfalls zu tun. Wie Sie wissen, ist auch das umstrittene Teilstück der N 1 zwischen Murten und Yverdon von der eingereichten Kleeblatt-Initiative betroffen. Weil dieses Teilstück streckenweise durch meinen Wohnkanton führt, habe ich die ganze Irrfahrt dieses Projektes von Anfang an miterlebt. Dieses Projekt ist wahrhaftig keine rühmliche Geschichte, die auch mit einem vorzeitig erzwungenen Baubeginn gewiss nicht ihr Ende finden kann.

Das von der Motion vorgeschlagene Moratorium ist im Fall der N 1 so oder so notwendig geworden. Die nachträglich erstellte Umweltverträglichkeitsprüfung, die dieses umstrittene Projekt beurteilt, hat zahlreiche objektive Mängel zusätzlich aufgedeckt, die einer gründlichen und sorgfältigen Prüfung bedürfen. Falsch wäre es meiner Ansicht nach, wollte man diese Studie und vor allem die vielen eingegangenen Einsprachen nicht ernst nehmen. Es scheint tatsächlich, dass die zuständigen Instanzen im Schnellverfahren die Einsprachen vom Tisch fegen, um freie Fahrt zu erzwingen. Falsch wäre es, die geäußerten Bedenken kurzerhand in den Wind zu schlagen. Damit würden sich die verantwortlichen Baubehörden eine schwere Hypothek aufladen, und die Glaubwürdigkeit unserer Institutionen würde einen weiteren, harten Schlag zu erdulden haben. Primär geht es mir darum, in aller Deutlichkeit festzuhalten, dass ein vorzeitig erzwungener Baubeginn die dann nachträglich durchgeführte Volksbefragung zur Farce werden lässt. Es hat doch wahrhaftig wenig Sinn, dem Volk die Frage zu stellen, ob es mit einem in Realisierung sich befindenden Projekt einverstanden ist oder nicht. Es wird behauptet, diese Volksbefragung sei eine missbräuchliche Anwendung der Grundrechte. Die Kleeblatt-Initiative hat nichts mit Missbrauch der

Volksrechte zu tun. Sie ist, wie übrigens die eingereichten Initiativen im allgemeinen, nichts anderes als der Ausdruck einer Besorgnis, einer Betroffenheit von Bürgern dieses Landes, die mit ihrer Unterschrift eine Meinung äussern, eine Forderung erheben. Gerade diese Meinungs- und Willensäusserung ist Bestandteil echt verstandener Demokratie.

Diese Volksbefragung ist mehr als eine lästige, formelle Angelegenheit. Sie ist die einmalige Chance, die umstrittene Frage, welche sich im Zusammenhang mit dem Weiterausbau des Nationalstrassennetzes dem Gemeinwesen stellt, gemeinsam mit dem Volk zu beantworten. Im Vorfeld zu den Wahlen hiess es, es sei unabdingbar, dass in Zukunft wieder vermehrt mit dem Volk gemeinsam politisiert werde. Das Volk solle wieder, vor allem in einfachen, überschaubaren Sachfragen, am Entscheidungsprozess teilhaben. Nur so könne das Interesse am Gemeinwesen verstärkt werden. Das sind alles gutgemeinte Vorsätze, die zur blossen Schaumschlägerei verkommen, wenn das Volk bei der ersten Gelegenheit auf fragwürdige Art und Weise getrickst wird. Nur eine beförderliche Behandlung dieser eingereichten Volksinitiative wird diesen Eindruck widerlegen und das abgenützte Verhältnis zwischen Bürger und Staat nicht noch weiter belasten.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, die Moratoriumsinitiative zu unterstützen.

M. Leuba: Je suis d'accord sur un point avec M. Wiederkehr: il est souhaitable que le peuple suisse puisse s'exprimer le plus vite possible sur ces initiatives, aussi bien si l'on espère, comme M. Wiederkehr sans doute, qu'elles soient acceptées, que si l'on souhaite, comme les autorités vaudoises, le peuple vaudois et moi-même, qu'elles soient rejetées. M. Müller a fort bien expliqué qu'il y a à la fois des raisons juridiques et des raisons politiques de s'opposer à la motion du groupe des indépendants. Des raisons juridiques: en réalité, ces initiatives sont en quelque sorte un référendum retardé puisqu'on n'a pas utilisé le délai référendaire contre l'arrêté de portée générale fixant le réseau des routes nationales. Or, l'on veut aujourd'hui, par le biais des initiatives, obtenir le résultat que l'on n'a pas obtenu pour ne pas avoir déposé le référendum dans les délais légaux. Par conséquent, il est tout à fait évident, pour des raisons juridiques, que si un référendum suspend l'introduction d'une décision, en revanche l'initiative ne peut en aucun cas avoir le même effet. On pourrait d'ailleurs poursuivre la démonstration. M. Müller a cité la suppression des CFF: pourquoi a-t-on continué à organiser des cours de répétition et acquis du matériel militaire depuis le dépôt de l'initiative pour la suppression de l'armée? On peut vraiment se demander s'il ne fallait pas arrêter immédiatement les cours de répétition et cesser de nous procurer du matériel militaire. Il est tout à fait clair que, si l'on entre dans cette voie, il y aura aussi, pour le groupe des indépendants, des initiatives qui iront tout à fait à sens contraire de leurs objectifs. On pourrait aussi imaginer que l'initiative 100-130 suspende la décision du Conseil fédéral limitant les vitesses à 120 et 80. Je pense qu'on peut citer encore un certain nombre d'exemples dans ce sens qui montrent que, sur le plan juridique, la solution est inacceptable.

Elle l'est, de surcroît, sur le plan politique. Nous avons actuellement – et je parle essentiellement du problème que je connais, à savoir la N1 Yverdon-Avenches, une procédure extrêmement compliquée – et toujours plus compliquée – pour réaliser un tronçon d'autoroute. Il a fallu établir des études d'impact – mais je pose la question: les études d'impact gênent-elles en quoi que ce soit l'avancement des travaux? Ces études sont maintenant terminées, le Conseil fédéral en aura connaissance bientôt. Il y a là tout un travail préliminaire qui peut être poursuivi sans aucun dommage quelconque. Il est tout à fait inadmissible de pénaliser ceux qui finalement se reposent sur une volonté populaire, expriment même tacitement par l'absence de référendum, en décrétant subitement qu'il y a un effet suspensif à n'importe quelle initiative.

Je vous invite donc à rejeter la motion du groupe des indépendants.

M. Etique: Je voudrais plaider à mon tour pour le rejet de cette initiative du groupe de l'Alliance des indépendants et des évangéliques. En effet, si cette initiative était acceptée, elle introduirait une pratique pour le moins discutable dans notre ordre juridique et administratif. On conférerait des effets anticipés à l'initiative, puisqu'il suffirait de lancer une initiative pour paralyser la machine administrative, aux plans fédéral, cantonal, voire communal, pour bloquer des décisions régulièrement prises par le Parlement et les rendre, provisoirement en tout cas, inopérantes jusqu'au moment de la votation populaire sur l'initiative en question. Par conséquent, si nous ne voulons pas bouleverser fondamentalement notre ordre ou notre pratique juridique, il faut rejeter sans hésitation cette initiative.

Je ne voudrais pas alimenter un débat sur le problème des autoroutes et du réseau routier ou autoroutier encore incomplet dans notre pays. Permettez-moi toutefois d'exprimer mon avis puisque l'initiative, dite du trèfle à quatre feuilles, vise, dans sa partie jurassienne, la Transjurane. Je voudrais faire remarquer que, dans notre canton, la population s'est exprimée sur la Transjurane par un vote et que c'est à plus de 70 pour cent que son principe a été accepté. Par conséquent, je me permets d'ores et déjà de vous dire, chers collègues qui avez lancé cette initiative et qui la soutenez, que les Jurassiens ne sont pas près de se voir privés d'un droit, à leurs yeux évident, celui de bénéficier un jour, eux aussi, d'une autoroute et d'avoir de meilleures voies de communication avec le reste de la Suisse. Vous allez donc, avec cette initiative, trouver les Jurassiens sur votre route!

Günter: Wir haben ein zweifaches Problem vor uns: Es ist auch unserer Fraktion klar, dass es dem Bundesrat juristisch möglich ist, für diese kommende Abstimmung Sachzwänge zu schaffen, aber sachlich ist es falsch. Es gibt Dinge, die man tun kann und dennoch nicht tun sollte. Das ist in vielen Lebensbereichen so. So ist es unklug, Sachzwänge zu schaffen, wenn über diese vier Autobahnabschnitte eine Abstimmung bevorsteht. Wir sind uns doch alle einig: Die Meinungen sind gemacht. Für die LdU/EVP-Fraktion war es von Anfang an unverständlich, wie man dieses Geschäft verschleppt hat. Das war denn auch der Grund, warum ich beauftragt wurde, diese Motion einzureichen. Ich danke übrigens Herrn Wiederkehr, dass er sie begründet hat, weil ich bis jetzt beruflich verhindert war. Für uns war klar: man sollte über die Teilstücke rasch abstimmen. Das wäre die saubere Lösung gewesen. Aber langsam haben wir den Eindruck, dass die Maximalfrist von vier Jahren, die die Verfassung für Initiativen setzt, nun allmählich zu einer Minimalfrist oder zumindest zu einer Frist wird, die man ausnützen muss.

Die Expertenkommissionen haben die Probleme geprüft. Unser Rat hat über diese Autobahnstücke ungezählte Male diskutiert. Ich will mich daher materiell dazu nicht mehr äussern. Sie haben alle Ihre Meinungen, die Leute draussen auch. Der Bericht, die Vorlage zu schreiben, ist Sache eines Nachmittags, wenn man das wirklich will; das Parlament könnte das Geschäft auch speditiv behandeln. Sogar das Centre patronal – das möchte ich doch Herrn Leuba und Herrn Etique sagen – hat den Bundesrat vor einem halben Jahr aufgerufen, jetzt einmal vorwärtszumachen.

In diesem Umfeld steht die Motion der LdU/EVP-Fraktion. Wir halten es einfach nicht für klug, bewusst Sachzwänge zu schaffen. Im Bereich der N1 haben wir ja inzwischen die Beweise vorliegen, dass es offenbar intern – zumindest von gewissen Departementen – sehr begrüsst wird, wenn Sachzwänge geschaffen werden, weil – wie Herr Delamuraz geschrieben hat – «nur so diesen unsinnigen Initiativen begegnet werden könne».

Ich halte diese Haltung auch von seiner Seite aus für falsch. Die Sachzwänge bringen Ihnen keine einzige Neinstimme mehr gegen die Initiativen. Im Gegenteil: Sie werden dem

Volk zeigen, dass die Regierung da oben am Volk vorbei zu politisieren versucht, dass man das Volk unter Druck zu setzen versucht. Inzwischen sollten wir und auch Sie erfahren haben, was das bewirkt. Es wirkt nämlich für die Initiative, so gesehen müssten wir fast dankbar sein für das merkwürdige Vorgehen. Aber irgendwie tut es uns weh, wenn wir sehen, wie unsere politischen Sitten verkommen. Wir haben eine klare Frage, die Leute haben eine klare Meinung. Da gibt es doch nur eines: abstimmen. Wenn man nun hingeht, die Abstimmung verzögert und inzwischen mit baulichen Massnahmen unwiederbringliche Naturgelände zerstört und viel Geld investiert, das dann vielleicht für nichts ist, ist das einfach schlechte Politik.

Ich habe es in meinem Kanton erlebt: Wir hatten auch einen Baudirektor, der versuchte, Nationalstrassen in der Region, wo ich herkomme, gegen den Volkswillen durchzudrücken. Am Schluss musste er dann zwei Brücken für etwa eine Million abbrechen. Heute wird der Schaden grösser, vor allem auch der politische Schaden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Motion zuzustimmen, in der Meinung, dass die Volksabstimmung möglichst rasch stattfinden sollte. Das wäre dann auch noch ein Wunsch, den dieser Rat ausdrücken sollte.

M. Brélaz: Les nombreuses interventions qui viennent d'avoir lieu m'obligent à préciser certaines choses.

Il ne s'agit pas ici d'une procédure très classique. Je suis parfaitement d'accord avec M. Leuba sur le fait que des initiatives constitutionnelles n'ont pas d'effet suspensif. Néanmoins, nous nous trouvons en face d'un problème assez grave. En effet, c'est comme si, au lieu de demander la suppression de l'armée, l'initiative populaire avait proposé un moratoire des crédits militaires pour vingt ans, et qu'en prévision de la votation on ait voté des crédits anticipés pour 30 milliards. C'est la dialectique qui consiste à aller extrêmement vite au risque de se trouver dans des situations où le Département fédéral de l'intérieur, dans la région de Faoug par exemple, a été obligé de donner, après coup, des autorisations de défrichement, tout en regrettant que les opérations de défrichement aient été entamées sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente, mais sans sanctions pour le Bureau vaudois des autoroutes.

On dirait que les personnes qui veulent construire ces autoroutes ont tellement peur des initiatives qu'elles font l'impossible pour mettre le peuple devant un fait à demi accompli, au point que ce même peuple, de guerre lasse, finit par les refuser. Ce procédé est anti-démocratique, dangereux et à double-tranchant. En effet, lorsqu'on met le peuple devant des faits accomplis, il réagit très mal. Je ne suis donc pas sûr que ce soit de bonne politique.

Dans le canton de Vaud, par exemple, l'initiative qui demandait de supprimer la N 1 a été refusée à une faible majorité de 8000 voix sur 128 000. Le principal argument avancé par les promoteurs, et qui distinguait la N 1 de la Transjurane, est celui selon lequel les districts concernés en avaient besoin et la voulaient. Or, lors de la votation, ces districts l'ont refusée à une majorité de quelques centaines de voix. Il est donc intéressant de constater que le peuple vaudois a accepté une autoroute, sur les instances du gouvernement qui prétendait qu'elle était désirée par les districts concernés, et que finalement cette autoroute a été imposée auxdits districts.

Toutefois, aujourd'hui, il faut voter le plus vite possible. La motion en question pourrait être une garantie dans ce sens, raison pour laquelle nous la soutiendrons.

M. Martin: Nous sommes ici face à un problème de fonctionnement, à la fois de notre démocratie et de notre Etat. Je suis un farouche partisan de la sauvegarde des droits démocratiques et le serai jusqu'à mon dernier souffle. En revanche, la démocratie n'implique pas automatiquement la possibilité de faire n'importe quoi, de lancer n'importe quelle initiative et à n'importe quel moment. Il faut aussi que l'Etat fonctionne, que les décisions prises soient exécutées.

En ce qui concerne le réseau des autoroutes, des décisions ont été prises dans le cadre de l'organisation constitutionnelle de notre Etat. Ces décisions sont devenues définitives et, parce que les adversaires de ces décisions n'avaient pas d'autres façons de les combattre, on a trouvé le moyen de l'initiative constitutionnelle. J'estime que c'est une utilisation fautive et inadmissible de notre démocratie. Il est inconvenant de lancer des initiatives qui peuvent remettre en cause des décisions qui ont été prises par les autorités légitimes.

Dans ce sens-là, je ne puis soutenir un moratoire à l'égard de l'exécution de ces tronçons d'autoroute du fait des initiatives qui ont été lancées.

Bundesrat Ogi: Diese Motion datiert vom 8. Oktober 1987. Man kann daraus schliessen, dass das Parlament mit der Behandlung dieser Motion auch nicht sehr rasch vorangekommen ist.

Der Bundesrat beantragt mit Beschluss vom 18. November 1987, diese Motion abzulehnen. Wie der Bundesrat schon wiederholt ausgeführt hat, haben die Lancierung und das Einreichen einer eidgenössischen Volksinitiative nach konstanter Rechtslehre und –praxis eben keine aufschiebende Wirkung. Für die sogenannte Kleeblatt-Initiative – es geht um die N 1 zwischen Murten–Yverdon, die N 4 (autobahnfreies Knonauseramt), die N 5 Biel–Solothurn und die N 16 (autobahnfreier Kanton Jura) – kann die aufschiebende Wirkung nicht verlangt werden. Die Projektierungsverfahren müssen weitergehen, und die Arbeiten dürfen nicht verzögert werden.

Ich bitte Sie, in der Botschaft, die Ihnen mittlerweile zugeleitet wurde, auf den Seiten 20 und 21 zu sehen, was bereits alles gemacht wurde. Sie stellen dann auch fest, wieviel bezahlt werden muss, bevor der erste Spatenstich erfolgen kann.

Es kann keine Rede davon sein, Herr Nationalrat Günter, dass wir die Angelegenheit verzögert hätten. Ich darf Sie in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass die Kleeblatt-Initiative am 2. Juli 1987 eingereicht wurde. Sie wurde dann unserem Departement im Verlaufe des Jahres 1988 zugeleitet. Wir haben eine Frist bekommen, die Botschaft bis zum 2. Juli 1989 auszuarbeiten. Wir haben uns Mühe gegeben, damit diese Botschaft bereits zu Beginn dieses Jahres den Räten zugeleitet werden konnte. Von einer Nachmittagsarbeit kann heute leider nicht mehr gesprochen werden, dazu sind zu viele Abklärungen, Absprachen, Koordinationsgespräche und Mitberichte notwendig.

Was Sie jetzt mit dieser Botschaft machen, hängt von Ihnen ab. Ich darf hier nur den Wunsch anbringen, in Ihrem Sinne diese Botschaft sehr, sehr rasch zu behandeln. Sie sind der Erstrat, und es wäre noch in diesem Jahr möglich, dass der Zweitrat diese Botschaft behandelt. Die Kommission Biel hat ja alle Vorarbeiten geleistet, das darf man hier sagen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das Volk in etwa neun Volksabstimmungen zu Verkehrsfragen Stellung beziehen darf. Ueber diese Kleeblatt-Initiative kann das Volk 1990 entscheiden. So ist unsere Planung, sofern das Parlament mitmacht.

Noch einige Bemerkungen zur heutigen Situation auf diesen vier Streckenabschnitten, zum gegenwärtigen Stand der Projektierung: Mit dem Bau der N 4 im Knonauseramt und der N 5 zwischen Biel und Solothurn kann – wenn Sie, das Parlament, vorwärts machen – ohnehin nicht vor der Volksabstimmung über die betreffende Initiative begonnen werden. Das ist klar auch in bezug auf die Umfahrungen. Im Knonauseramt haben wir in der Zwischenzeit Gespräche geführt, die zu einer gewissen Beruhigung beigetragen haben.

Anders liegen die Dinge im Abschnitt Avenches–Löwenberg der N 1 und bei der Transjurane im Kanton Jura. Was die Transjurane, die N 16, anbetrifft, muss ich klar und deutlich sagen: Die Jurassier wollen diese Strasse. Sie sind auch auf diese Strasse angewiesen. Sie ist volkswirtschaftlich gesehen für den Kanton Jura und auch für den Berner Jura von

eminenter Bedeutung. Ich konnte bei einem Besuch vor einiger Zeit selbst feststellen, dass hier der Volkswille klar besteht: Man will und man braucht diese Strasse.

Die Leute sehen mit etwas Besorgnis dieser Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative entgegen, weil ja die ganze Schweiz über ihr Wohl oder Schicksal entscheiden kann. Zum Baubeginn bei der N 1: Hier sind die Arbeiten vorangeschritten. Auch hier wurden wir von seiten der Kantone Freiburg und Waadt gebeten, diese Arbeiten nicht zu unterbrechen, sondern sie voranzutreiben. Herr Günter hat gesagt: Es gibt den politischen und den juristischen Weg. Wir sollten den richtigen Weg gehen, d. h. jetzt möglichst rasch diese Angelegenheit zur Volksabstimmung vorlegen und zugleich nicht Arbeiten provozieren, die man noch zurückstellen könnte.

Wir versuchen also, hier einen Mittelweg zu gehen. Ich bitte Sie aber, diese Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	53 Stimmen
Dagegen	90 Stimmen

Le président: Je suis contraint de vous proposer une modification de l'ordre du jour. Nous allons poursuivre avec les propositions individuelles concernant le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie jusqu'à 10 h 15. Nous traiterons ensuite les divergences concernant les détenteurs de bétail dans les régions de montagne, objet qui devrait être rapidement liquidé. Enfin, nous aborderons la poursuite de la loi sur les subventions. Nous ne traiterons donc pas aujourd'hui le dossier des pétitions.

L'objet suivant de la liste individuelle est la motion Béguelin «Place de parc près des gares. Contribution aux frais de construction».

88.527

Motion Béguelin

Bahnhofparkplätze. Baubeiträge

Places de parc près des gares.

Contributions aux frais de construction

Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, die Beiträge an den Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen von «20 bis 50 Prozent» der anrechenbaren Kosten auf «50 bis 80 Prozent» zu erhöhen. Gleichzeitig soll er die SBB und die öffentlichen Transportunternehmen auffordern, ihre diesbezügliche Planung voranzutreiben.

Texte de la motion du 22 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé de porter les contributions actuelles de «20 à 50 pour cent» des frais imputables pour la construction de places de parc près des gares à «50 à 80 pour cent». Simultanément, le Conseil fédéral incitera les CFF et les entreprises de transports publics à accélérer leur planification en la matière.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Suite à l'échec de la politique coordonnée des transports devant le peuple, il s'agit de promouvoir, dans un premier temps, les diverses composantes non contestées de la politique des transports. L'encouragement de la construction de places de parc près des gares en est une. Les dispositions

constitutionnelles actuelles, qui avaient un caractère transitoire en attendant la PCT, ont acquis maintenant un statut définitif, pour un certain temps tout au moins. Il s'agit donc d'utiliser en plein les compétences qu'elles octroient.

Pour les contributions aux frais de construction de places de parc près des gares, ces compétences sont réglées par l'article 24 de la loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants. Jusqu'à présent, cet article n'a été que fort modestement utilisé puisque les montants versés sont de l'ordre de quelques millions par an. Les besoins sont considérables pourtant, mais les entreprises de transports publics ne paraissent pas être très motivées en la matière, sans doute parce qu'une part importante du financement reste aléatoire. Pourtant, des accès sûrs et garantis aux gares représentent le complément indispensable au succès de RAIL 2000. Il ne sert à rien d'aller vite entre deux gares, si l'accès à ces dernières est lent et problématique.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 novembre 1988

Pour les raisons énumérées ci-après, il n'est pas possible de faire passer de 50 à 80 pour cent les contributions fédérales aux frais de construction des places de parc près des gares, qui oscillent actuellement entre 20 et 50 pour cent, voire 60 pour les places difficiles à financer.

1. Les dispositions régissant l'affectation du produit des droits d'entrée sur les carburants obligent la Confédération à verser les plus hautes contributions pour la construction des routes nationales qui sont financées de la sorte à raison de 50 à 90, voire 97 pour cent; cette contribution est de 20 à 80, ou même 85 pour cent pour les routes principales et de 40 à 80, éventuellement de 90 pour cent lorsqu'il s'agit de supprimer les passages à niveau ou d'en améliorer la sécurité. Les taux de contribution pour les routes nationales ou principales s'appliquent également aux frais des mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier ainsi qu'à ceux résultant d'ouvrages de protection contre les forces de la nature. Seule condition à cela: ces projets doivent être parties intégrantes de la construction ou de l'aménagement des routes susnommées. Dans les autres cas, la participation de la Confédération oscille entre 10 et 60 pour cent. Il serait difficile d'admettre que les places de parc obtiennent un montant accru à 50, voire 80 pour cent, alors que les taux sont de 30 à 60 pour cent pour les mesures anti-bruit, de 20 à 37,5 pour cent (soit la moitié des contributions fédérales qui sont de 40 à 75 pour cent) pour les mesures visant à remédier aux dégâts des forêts, de 10 à 35 pour cent pour les mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier ou encore de 20 à 45 pour cent pour l'endiguement de torrents et les corrections de cours d'eau.

2. Cette inégalité des taux serait en outre accentuée du fait que lesdites places de parc sont en général utilisées moyennant rémunération ce qui, dans les grandes villes surtout, est source d'un rendement ordinairement normal. Ajoutons que, souvent en pareil cas, ce sont des sociétés de capitaux qui construisent et exploitent les silos à voitures. En effet, les frais sont en l'occurrence trop élevés pour les compagnies de chemins de fer; celles-ci se contentent de collaborer ou non à la gestion. La contribution fédérale ne sert donc qu'à faciliter la recherche de capitaux et à surmonter les difficultés initiales. Généralement, un taux de participation aux frais de construction de 20 à 30 pour cent suffit amplement, par le biais d'un prêt exempt d'intérêts les cinq premières années. Des contributions plus élevées sont allouées uniquement lorsque le contrat prévoit des réductions tarifaires pour les usagers du rail. Les villes et localités plus petites se voient accorder des montants plus substantiels allant de 35 à 50, voire 60 pour cent. Il est vrai que le terrain nécessaire appartient alors, dans la plupart des cas, soit à l'entreprise de chemin de fer, soit à la commune. Une contribution à fonds perdu permet généralement d'en subventionner l'achat ainsi que les autres frais de construction, si bien que ces places de parc peuvent aussi devenir rentables.

Motion der LdU/EVP-Fraktion Autobahnbau. Moratorium bis zur Abstimmung

Motion du groupe Adl/PEP Projets d'autoroutes. Moratoire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.598
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	365-369
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 211

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.