

Siebente Sitzung – Septième séance**Dienstag, 7. Juni 1994, Vormittag**
Mardi 7 juin 1994, matin

08.00 h

*Vorsitz – Présidence: Haller Gret (S, BE)**Ordnungsantrag – Motion d'ordre*

Seiler Hanspeter (V, BE): Gemäss Programm ist die Behandlung und Beratung des Bundesgesetzes über die politischen Rechte, Beschluss A, auf Mittwoch und Donnerstag morgen traktandiert. Ich beantrage Ihnen, die Behandlung des Geschäftes auf die dritte Sessionswoche, eventuell auf die Herbstsession, zu verschieben.

Ich begründe den Antrag wie folgt: Wir haben die Beratungen in der Kommission am Freitag vormittag vor Sessionsbeginn zu Ende geführt. In der Nacht vom Donnerstag auf den Freitag hat Herr Wili vom Rechtsdienst der Bundeskanzlei noch gewisse Modifikationen vorgenommen, die an und für sich gut sind und zu welchen wir am Freitag vormittag Stellung genommen haben. Nun ist, wie Sie bemerkt haben, die Fahne ja noch nicht da. Vermutlich wird sie heute mittag ausgeteilt. Das soll jedoch kein Vorwurf an das Kommissionssekretariat und die Bundeskanzlei sein, weil es für die Verwaltung wirklich schwierig ist, in dieser kurzen Zeit die ganzen Vorbereitungen zeitgerecht zu treffen.

Diese Vorlage enthält wichtige Bestimmungen, die auch zwei unserer Grundrechte, das Referendums- und das Initiativrecht, beinhalten. Ich glaube, aus dieser Sicht erheischt die Vorlage eine wirklich sorgfältige und seriöse Behandlung. Nachdem einige Fraktionen die ganze Frage noch nicht behandelt haben und in Anbetracht dessen, dass die Unterlagen erst heute nachmittag ausgeteilt werden können, kann ich mir nicht vorstellen, dass es überhaupt noch möglich ist, die Vorlage wirklich seriös vorzubereiten. Ein anderer Grund: Wir haben viele andere Geschäfte, z. B. Vorstösse, die bereits während dieser Session zweimal verschoben worden sind. An Arbeit wird es uns also unter keinen Umständen fehlen. Der dringende Handlungsbedarf zur Behandlung dieses Beschlusses A zum Bundesgesetz über die politischen Rechte ist meines Erachtens nicht gegeben.

Ich beantrage Ihnen mit Blick auf die Seriosität der Behandlung einer solchen Vorlage, das Geschäft zu verschieben.

Borel François, (S, NE): Permettez-moi de vous rappeler ce qui s'est passé en commission et en plénum concernant ce projet.

Le Conseil fédéral a présenté ce projet en souhaitant que nous puissions trancher suffisamment tôt pour que la loi entre en vigueur avant les élections au Conseil national en automne 1995. Il paraissait indispensable de faire ces modifications avant ce terme.

Etant donné qu'un certain nombre de sujets pourraient prendre plus de temps que prévu, la commission vous a proposé, et vous l'avez accepté, de diviser la matière en deux et, au vote sur l'ensemble, nous avons approuvé en mars dernier ce qui était strictement nécessaire pour les prochaines élections. Mais, en même temps, nous avons dit au Conseil fédéral, au nom de la commission, que nous ne saisissons pas comme prétexte d'avoir coupé la matière en deux pour faire traîner les choses concernant l'autre partie du projet du Conseil fédéral. Ce ne serait pas tenir notre promesse à l'égard du Conseil fédéral que de renvoyer à la session de septembre l'examen de cet objet.

Nous avons promis au Conseil fédéral de ne pas traîner dans les débats parlementaires; tâchons de tenir cette promesse en n'acceptant pas la motion d'ordre Seiler Hanspeter.

*Abstimmung – Vote*Für den Antrag Seiler Hanspeter
Dagegen71 Stimmen
41 Stimmen

94.035

**Strassentransitverkehr
im Alpengebiet.
Bundesgesetz
Transit routier
dans la région alpine.
Loi fédérale**Botschaft und Gesetzentwurf vom 4. Mai 1994 (BBl II 1295)
Message et projet de loi du 4 mai 1994 (FF II 1295)Beschluss des Ständerates vom 1. Juni 1994
Décision du Conseil des Etats du 1er juin 1994

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

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: Nous avons à discuter sur une première loi d'application faisant suite à l'initiative des Alpes qui a été acceptée par le peuple et les cantons le 20 février 1994.

Dans la discussion, il y aura pas mal de propositions qui seront présentées en tant que propositions de minorité de la commission ou en tant que propositions individuelles, ici, au plénum. C'est pour cette raison que les rapporteurs vous proposent de limiter la discussion d'entrée en matière au système à choisir, projet du Conseil fédéral ou proposition de la majorité de la commission et version du Conseil des Etats, et d'entamer la discussion de détail seulement quand on prendra position sur les différents articles. En particulier, on aimerait traiter la question du canton du Valais quand on abordera l'énumération des tronçons de route et non pas maintenant dans la discussion d'entrée en matière.

La commission a siégé toute la journée le 16 mai dernier. Elle a entendu plusieurs milieux intéressés dont des représentants du comité d'initiative et du canton du Valais. La semaine passée, ce thème a déjà été discuté par le Conseil des Etats qui a décidé de suivre la proposition déjà choisie le 16 mai dernier par notre commission et non pas la solution proposée par le Conseil fédéral. Je viens de vous dire que nous sommes appelés à nous prononcer sur une première loi d'application faisant suite à cette initiative. Il y a une décision populaire qui va nous créer des problèmes aussi au niveau international; mais nous devons la respecter. Il faut remercier le Conseil fédéral qui a vite réagi à cette décision populaire et qui nous a déjà présenté un projet de loi d'application de l'article 36sexies alinéa 3, augmentation de la capacité des routes nationales et des routes principales. Par contre, pour l'alinéa 2, qui traite du transfert du trafic de la route sur le rail, on devra encore attendre un projet du Conseil fédéral pour la fin de l'été.

Récemment, sur la question juridique posée par cette initiative, des articles parus dans la presse mettaient en doute sa validité en la considérant comme étant contraire aux accords internationaux signés par la Suisse. La commission n'est pas entrée dans les détails de ces opinions. Déjà lors de la discussion sur l'initiative, le Conseil fédéral avait fait état de ces difficultés futures au niveau international, mais il n'avait pas proposé au Parlement de refuser l'initiative pour des raisons de droit. La commission a été de l'avis qu'il fallait respecter le choix du peuple et agir vite pour que tout le monde sache quelles seront les modalités d'application de ce nouvel article constitutionnel.

Selon l'initiative, il y a deux éléments à préciser: les modalités d'application quant au transfert du trafic de transit de marchandises de la route sur le rail – on en discutera plus tard – et la définition des routes de transit dont la capacité ne doit pas être augmentée. Pendant les auditions, les représentants des milieux qui ont lancé l'initiative ont indiqué et confirmé qu'ils visaient, dès le début, des routes bien précises et non pas une loi abstraite.

Les représentants du canton du Valais ont rappelé la position périphérique du canton et le refus du peuple et du canton à cette initiative. Pour les autres cantons, qui étaient aussi représentés lors de ces auditions, la rapidité d'une décision est fondamentale par rapport au système choisi.

Nous devons, aujourd'hui, faire un choix entre deux solutions: d'un côté, il y a le projet du Conseil fédéral qui n'a pas trouvé d'appui dans notre commission puisqu'aucune minorité ne la reprend; la solution du Conseil fédéral, la semaine passée, n'a pas rencontré non plus l'appui du Conseil des Etats. De l'autre côté, il y a la décision du Conseil des Etats et la proposition de votre commission. Le Conseil fédéral avait proposé un système à pourcentage: au-delà de 10 pour cent de trafic de transit, sur le total du trafic, toutes les routes nationales et principales localisées dans la région alpine seraient considérées comme routes de transit et donc soumises à l'interdiction d'en augmenter la capacité comme le veut l'initiative. Pour mieux préciser cette formulation abstraite, le Conseil fédéral avait annexé à son arrêté et à son message une liste de territoires qui, selon lui, étaient concernés par ce pourcentage de 10 pour cent. Ces derniers intéressaient 15 cantons.

La commission n'a pas suivi cette proposition parce qu'elle l'a trouvée compliquée dans son application pratique et qu'elle a considéré que cette solution risquait de créer pas mal de problèmes. En effet, pourquoi une barrière à 10 pour cent? Le choix de cette limite ne repose pas sur des bases faciles à soutenir: en particulier, qu'est-ce que l'on ferait des routes qui en sont aujourd'hui à 8 ou 9 pour cent de trafic de transit? Les travaux d'élargissement, d'aménagement se poursuivent pour être ensuite bloqués quand le pourcentage aura dépassé le 10 pour cent, aussi en partie grâce aux travaux prévus ou en cours. Le recensement du trafic de transit coûte suffisamment, même si on l'envisage seulement tous les cinq ans, et il pose des problèmes selon le jour, la saison, le temps, les conditions: une grève, par exemple, en Italie ou à la douane de Chiasso risque d'augmenter pendant une certaine période le trafic de transit sur d'autres routes. Donc, selon le jour, la saison, le temps, le pourcentage en question peut changer et ne pas donner une indication sûre.

En outre, pour pouvoir avoir des données précises, il faut bloquer les véhicules pour demander aux conducteurs leur destination, leur point de départ. Ce n'est que sur la base de ces réponses que l'on pourra établir une statistique sur le pourcentage du trafic de transit. C'est un travail administratif supplémentaire et même dangereux sur certaines routes nationales et principales très fréquentées.

Le pourcentage, en plus, introduit un élément dynamique qui pourrait concerner un nombre grandissant de routes, avec des conséquences qui vont même bien au-delà des intentions des partisans de l'initiative. Ainsi l'annexe au message du Conseil fédéral, qui intéresse le territoire de 15 cantons, va dans cette direction. La solution du Conseil fédéral mettrait des obstacles à l'amélioration de routes locales et régionales qui ont d'autres buts que celui d'être seulement des routes de transit. Elle créerait des obstacles à une planification de la part des cantons pour l'aménagement de leur réseau routier.

Pour ces raisons principales – mais il y en a d'autres – la commission a été de l'avis que la solution du Conseil fédéral n'était pas satisfaisante et qu'il fallait choisir une voie plus claire, plus simple avec l'indication dans la loi d'application des axes visés par cette initiative, comme on l'a fait à l'article 3. La commission a pris cette décision par 18 voix contre 4 et avec 1 abstention.

Ces arguments, que je viens de vous esquisser, sont les mêmes que ceux qui ont convaincu le Conseil des Etats de suivre le choix que notre commission avait déjà fait le 16 mai dernier.

Le Conseil des Etats a donc choisi la variante de l'énumération des tronçons par 25 voix contre 13.

Quant aux autres questions de détail, on en discutera plus tard, après le vote sur l'entrée en matière.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Am 20. Februar 1994 hat das Schweizervolk der Alpen-Initiative zugestimmt. Freude bei den Befürwortern, Konsternation bei den Gegnern waren die Reaktionen auf dieses Resultat.

33 parlamentarische Vorstösse, davon 15 als dringlich erklärte, verlangten vom Bundesrat schnelles Handeln. Dieser handelte auch schnell, sehr schnell sogar. Bereits am 23. Februar verhängte er einen Planungs- und Projektierungsstopp, nicht zu verwechseln mit einem Baustopp. Dieser Planungs- und Projektierungsstopp bleibt bestehen, bis wir das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet behandelt haben. Dies ist darum richtig, weil der innenpolitische Teil des Verfassungstextes, nämlich Artikel 36sexies Absatz 3, keine Übergangsfrist zulässt, sondern sofortige Wirkung hat. Es geht dabei um die Beschränkung des Strassenbaus im Alpengebiet.

Beim vorliegenden Bundesgesetz geht es also nicht um die totale Umsetzung der Alpen-Initiative. Für die Hauptforderung, die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene, bleibt uns eine Übergangsfrist von zehn Jahren. Den wesentlich kleineren Teil, der aber politisch vielleicht nicht unbedingt der einfachere ist, wollen wir heute mit diesem Bundesgesetz regeln.

In kurzer Zeit, nämlich zwischen Frühjahrssession und Anfang Mai, hat eine Arbeitsgruppe, die departementübergreifend zusammengestellt wurde, dieses heute vorliegende Gesetz geboren. Für dieses rasche Handeln möchte ich Herrn Bundesrat Ogi und allen Beteiligten den besten Dank aussprechen.

Was heute gemäss der Fahne vorliegt, sind zwei Konzepte:

1. Das Konzept des Bundesrates, das die Begriffe «Alpengebiet» und «Transitstrassen» definiert, indem gesagt wird, dass alle National- und Hauptstrassen, die von mehr als 1500 Fahrzeugen pro Tag befahren werden und die einen Transitanteil von über 10 Prozent aufweisen, als Transitstrassen gelten und demzufolge nicht mehr ausgebaut werden dürfen.

2. Das Konzept Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, das vorsieht, die betroffenen Strecken abschliessend aufzuzählen und mit Ausgangs- und Endpunkt zu bezeichnen. Ihre Kommission hat sich am 16. Mai 1994 während eines ganzen Tages sehr eingehend mit der ganzen Problematik auseinandergesetzt. Für die nun folgende Behandlung möchten wir Ihnen beliebt machen, im Eintreten die allgemeinen Aspekte zu beleuchten, zuerst über die beiden Konzepte zu diskutieren und zu befinden und anschliessend je nach Resultat die nötigen Details zu regeln; d. h., das Problem der N 9 im Wallis soll erst in der Detailberatung angesprochen werden. In diesem Sinne werde ich auch nicht zu den vorliegenden Einzelanträgen Stellung nehmen.

Die N9-Strecke Siders–Brig im Wallis wird bei beiden Konzepten zu Diskussionen Anlass geben. Auf der einen Seite haben wir die 10-Prozent-Klausel des Bundesrates. Dieses Konzept lässt eine dynamische Weiterentwicklung zu, eine Entwicklung aber auch, die der Sicherheit bei Planungs- und Projektierungsfragen nicht dienlich ist. Wenn Sie diesem Konzept zustimmen würden, würde die N 9 im Wallis genau gleich wie beim Konzept Ihrer Kommission und jetzt auch gemäss Beschluss des Ständerates ausgeklammert werden, weil diese Strecke nicht den nötigen Transitanteil von 10 Prozent aufweist, sondern nur etwa 5 Prozent.

Es ist festzuhalten, dass beide Konzepte, das Konzept des Bundesrates wie auch dasjenige der Kommission und des Ständerates, Vor- und Nachteile aufweisen. Willkür wird ein Wort sein, das von beiden Seiten gebraucht werden wird. Dies war auch schon in der Kommission so. Ich glaube, man sollte eher darauf verzichten. Wir haben die Verfassung umzusetzen, d. h. zu konkretisieren. Ob Sie nun Strecken bezeichnen oder ob Sie Kriterien schaffen, die dann eine Entwicklung zulassen: Entscheiden Sie selber, was nun Willkür ist. Ich persönlich möchte Sie aber doch an eines erinnern – ich habe das im Abstimmungskampf immer getan –: Denken Sie an die Ro-

thenthurm-Initiative und an die Umsetzung derselben, und verhindern Sie, dass bei dieser Initiative Gleiches geschieht. Ihre Kommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten. Sie hat sich mit 15 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung für das vorliegende Konzept entschieden. Sie konnte dem Entwurf des Bundesrates nicht folgen. Auf die anderen Punkte und Anträge möchte ich erst in der Detailberatung zu sprechen kommen.

Der Ständerat seinerseits ist dem Konzept Ihrer Kommissionsmehrheit gefolgt, und zwar mit 25 zu 13 Stimmen, und hat das ganze Gesetz mit 34 zu 0 Stimmen auch verabschiedet.

Zu Artikel 1: Die Redaktionskommission hat im Gegensatz zum Bundesrat vorgeschlagen, diesen Zweckartikel so zu ergänzen, dass er heissen würde: «Dieses Gesetz regelt den Vollzug von Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung über die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet.» Ich meine, dies sei richtig. Es dient auch der Transparenz und dem besseren Verständnis für den Bürger.

In diesem Sinne bitte ich Sie namens der Kommission, auf das Geschäft einzutreten und, wie ich und auch Herr Cavadini Adriano betont haben, in einem ersten Umgang eigentlich nur über das Konzept zu sprechen, weil sich damit schon viele Fragen der Detailberatung lösen lassen.

Rebeaud Laurent (G, GE): La première qualité d'un homme d'Etat, et la seule peut-être qui soit vraiment nécessaire, c'est la crédibilité, «die Glaubwürdigkeit». Je n'invente rien, je cite de mémoire une des paroles les plus éclairées et les plus profondes du père fondateur de votre parti, Monsieur le Conseiller fédéral, qui s'appelait à l'époque le BGB, je veux parler de M. Rudolf Minger.

L'homme d'Etat le plus élevé qu'on puisse imaginer en Suisse, c'est le Conseil fédéral, et je concentre uniquement mon intervention sur ce point. Les rapporteurs ont posé le problème. M^{me} Hollenstein explicitera la position de notre groupe. J'aimerais simplement dire ceci: le problème le plus sérieux, à mon sens, que nous avons à résoudre aujourd'hui, c'est de rendre cohérentes entre elles les déclarations du Conseil fédéral avant le vote sur l'initiative des Alpes avec les décisions que nous prenons aujourd'hui au nom du peuple suisse.

Le problème est connu. Il s'agit de savoir à quelle sauce sera mangé le projet de la route N 9 au Valais. Je n'ai besoin de faire aucune citation, le Conseil fédéral l'a dit et répété: en cas d'acceptation de l'initiative des Alpes, cette autoroute ne pourrait pas être construite. Cela a été dit sous toutes les formes et dans tous les accents.

Monsieur le Conseiller fédéral, vous vous souvenez de ce que vous avez dit. Vous ne l'avez pas dit en votre nom personnel, mais vous l'avez dit au nom du Conseil fédéral et vous vous en êtes d'ailleurs tenu au discours du message.

Monsieur le Conseiller fédéral, vous n'êtes pas un menteur, vous êtes un joueur qui a perdu et vous êtes un sportif. J'aimerais donc bien que vous me disiez ce que vous penseriez d'un sportif qui, après la défaite, se mettrait à contester les règles du jeu qu'il a lui-même observées pendant la partie. Vous avez expliqué, d'après ce que j'ai pu lire dans les gazettes, que vous aviez mené cette campagne avec un tempérament de battant et que, quelquefois, dans les campagnes on s'emporte un peu et que les arguments que l'on envoie dans le public ne valent que la durée de la campagne.

C'est peut-être vrai dans les campagnes électorales et on sait que les partis ne peuvent pas toujours tenir leurs promesses. C'est peut-être d'ailleurs à cause de cette tolérance, au nom de laquelle on admet que les candidats ne tiennent pas leurs promesses, que les partis politiques dans ce pays sont tenus en si piètre estime par la population, mais le Conseil fédéral, Monsieur le Conseiller fédéral, n'est pas un parti politique. Nous ne pouvons pas, dans ce pays où l'on ne peut pas renverser de majorité, admettre que le Conseil fédéral dise pendant trois mois quelque chose et que la vérité officielle change après que le résultat des votations n'ait pas été dans le sens de ce qu'il espérait.

Nous avons besoin pour les prochaines votations – sur l'Europe, sur des problèmes de politique intérieure – de croire ce que disent les représentants du gouvernement dans ce pays.

Encore une fois, Monsieur Ogi, ce n'est pas une question personnelle, c'est la crédibilité du Conseil fédéral pour les années qui viennent que vous avez mise en jeu et je vous demande, au nom de mon groupe, et j'espère au nom de la majorité des membres du Parlement, de faire en sorte que le peuple suisse ne puisse pas dire après ce débat: «Le Conseil fédéral peut dire ce qu'il veut avant les votations, nous ne pouvons pas le croire parce qu'il ne tient pas ses promesses et ne tient pas ses engagements et ne croit pas lui-même à ce qu'il dit.»

Hollenstein Pia (G, SG): Es war einmal in einem wunderschönen kleinen Land eine Bevölkerung, die ihre Alpen sehr liebte. Doch immer mehr Kinder, Frauen und Männer hatten unter der zunehmenden Umweltverschmutzung zu leiden. Sie wehrten sich gegen den unerträglich gewordenen Strassenverkehr und lancierten eine Initiative, genannt Alpen-Initiative. Der damalige Alpenkönig wehrte sich mit allen Mitteln gegen das Volksbegehren. Er malte den Teufel an die Wand, so oft sich nur Gelegenheit dazu bot. Immer wieder mischte er die Karten neu. Trotz all diesen Bemühungen des Königs und seiner Helfershelfer stimmte die Mehrheit der Bevölkerung der Alpen-Initiative zu. Die Freude, die im Lande herrschte, war nicht bei allen gleich gross.

Und dann geschah das Unglaubliche: Der Alpenkönig und seine Gefolgschaft behaupteten genau das Gegenteil dessen, was sie vor der Abstimmung gesagt hatten. Doch eine Fee vom Zürichsee, die erkannte, was geschah, liess all jenen, die ihre früheren Aussagen um hundertachtzig Grad drehten, eine lange Nase wachsen. Die Fee nahm sich aber auch des Alpenkönigs an. Sie löste Alpenkräuter in einem halben Glas Wasser, mischte einen Esslöffel Wahrheit darunter und versprach dem Alpenkönig eine bessere Zukunft. «Ist es süss oder bitter?», fragte dieser. «Bitter, aber es wird dir guttun.» «Wenn es bitter ist, will ich es nicht.» Der Alpenkönig verweigerte den Wahrheitstrunk. Die Fee jedoch versprach grosse Anerkennung des Volkes, wenn er die heilsame Medizin schlucken würde.

Doch der Alpenkönig schummelte weiter. Ein grosser Teil seiner Gefolgschaft blies ins selbe Horn, ungeachtet der Bevölkerung, die sich unermüdlich für die Wahrheit engagierte. Jedemal, wenn der Alpenkönig und seine Gefolgschaft die ursprüngliche Wahrheit ins Gegenteil verkehrten, wuchs ihnen die Nase. Von der Wahrheit waren nur noch kleine Spuren zu erkennen. Die Nasen des Hofstabs wurden länger und länger. Auch tauchten jetzt die Alpenteufel auf, die sich als Totengräber entpuppten. Aber gleich war die Fee wieder zur Stelle. Sie offerierte allen, auf die ursprüngliche Wahrheit zurückzukommen, und der Weg, den Alpenteufeln zu entkommen, war geebnet. All jene mit der langen Nase kehrten zur früher von ihnen selbst vertretenen Wahrheit zurück. Daraufhin wurden ihre Nasen wieder kürzer und kürzer. Die Landschaft wurde nicht mehr zubetoniert, Überschwemmungen und Lawinen wurden seltener, und die Menschen lebten glücklich im «Betonfrieden».

Herr Bundesrat Ogi, am liebsten würde ich Ihnen sagen, Ihre Nase sei lang genug. Aber ich möchte mit einer versöhnlichen Geste schliessen und überreiche Ihnen im Namen der Grünen diesen Pinocchio, den Jungen mit der langen Nase. Er steht heute und in Zukunft für die Aufforderung: «Halten Sie Wort.»

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten, und wir stellen uns hinter den von der Kommission eingeschlagenen Weg.

Nach der Abstimmung zur Alpen-Initiative richten sich die Sperrbaragen der Verkehrsminister auf die Schweiz. Unsere Gesetzesberatungen hier werden damit auch über die Landesgrenze hinaus Beachtung finden. Wir müssen uns die Frage stellen, wie die Entscheide, die wir hier bei der Interpretation eines Teils der Alpen-Initiative fällen, in der Europäischen Union, in den Nachbarstaaten, verstanden werden. Es ist wichtig, dass wir zeigen, dass in der Schweiz eine Frage rasch und demokratisch gelöst werden kann. Es wird aber ebenso von Bedeutung sein, dass wir einen praktikablen Weg finden.

Die Hauptaufgabe des Parlaments ist es, Gesetzgeber zu sein. Das ist nicht Aufgabe eines Initiativkomitees; auch der Bundesrat übernimmt seine Aufgabe nur im Auftrag des Parlaments.

Neben der durch die angenommene Initiative klaren Situation bei der Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene haben wir uns hier mit einem interpretationsbedürftigen Bereich auseinanderzusetzen. Wir danken deshalb dem Bundesrat für den erlassenen Planungsstopp. Neben dem Effekt, dass wir nicht vermehrt äusseren Sachzwängen ausgesetzt werden oder Planungsleichen produzieren, hat es für uns die Bedeutung, dass wir als Parlament unter einem gewissen Zeitdruck stehen. In der Abstimmung hat sich eine gewisse Nervosität breitgemacht, und diese Nervosität hat sich auf das Parlament übertragen. Die N 9 ist der Kristallisationspunkt.

Ich möchte jetzt dazu etwas sagen, obwohl wir uns in der Detailberatung noch darüber zu äussern haben. Dieser Strassenabschnitt wurde von einem Innerwalliser «Hühnerauge» zu einem schweizerischen «Hühnerauge», und auf Hühneraugen kann man bekanntlich ganz hübsch herumtreten; aber von der Hauptfrage kann man dabei ablenken. Die Gegner der Initiative haben sich im Abstimmungskampf mit Drohungen und Überinterpretationen selber in die Nesseln gesetzt. Die auseinanderklaffenden Erklärungen über die Auswirkungen der Initiative vor und nach der Abstimmung – vor allem wegen dieser N 9 – gehören zwar einerseits zum Ritual von Abstimmungskämpfen. Andererseits müssen wir uns bewusst sein, dass das auch weitere Wirkungen zeigen wird, Wirkungen auch beim Stimmvolk.

Gesagtes und mehrfach Gesagtes kann nicht rückgängig gemacht werden. Wenn vorgängig aus dem berufenen Munde des Bundesrates voreilig Interpretationen gemacht werden, welche besagen, die N 9 könne bei Annahme der Initiative weder vier- noch zweispurig als Nationalstrasse gebaut werden, oder wenn in ähnlicher Art und Weise überinterpretiert wurde, kommt eine Vorlage im Parlament auch anders zur Sprache. Dann ist es nicht mehr nur eine Frage der Glaubwürdigkeit des Bundesrates, sondern auch des Parlaments und der Parlamentsmehrheit von vorher. Mit andern Worten: Es hat dann auch Auswirkungen auf andere Bereiche, beispielsweise auf die Stimmabstinenz. Wenn im Vorfeld gesagt wird, so könne es nicht gehen, das Parlament entscheidet aber, es gehe doch: Wie stehen wir dann als Parlament da?

Wenn gejamert wird, man habe Mühe mit der zeitlichen Umsetzung, so hätten Bundesrat und Parlament die Möglichkeit, anders zu entscheiden. Auch in anderen Bereichen, wie beim Hauptteil, wurden von unserer Seite 15 Jahre beantragt, und dies wurde abgelehnt. Ich möchte nicht nur Herrn Bundesrat Ogi in die Pflicht nehmen, sondern auch uns als Parlament respektive die Parlamentsmehrheit.

Die Hauptfrage bleibt der Grundsatzentscheid über das System. Wir haben heute die Wahl: Prozentklausel oder Streckenbenennung. Der Bundesrat sieht eine fein abstimmbare Lösung vor. Der hochgehaltene Schutz des Alpenraumes ist sehr begrüssenswert. Es ist ein Idealziel, aber Idealziele sind in der Praxis oft nicht in der Form realisierbar, wie das wünschbar wäre.

Ich zolle dem Bundesrat und unserem Verkehrsminister hohe Achtung, dass sie sich dem Volksentscheid in dieser Frage voll unterziehen wollen. Der neue Weg mit der Prozentklausel lässt jedoch ein weites Feld von Interpretationen und Experimenten offen. Für Versuche, Zahlen, Prozentspielereien und weiteres politisches Gezänk wären aber damit in der Folge Tür und Tor geöffnet, und die späteren Anwendungsprobleme wären zahllos.

Der vorliegende Gesetzentwurf schweigt sich darüber aus, was zu geschehen hätte, wenn in einem späteren Zeitpunkt eine Limite über- respektive unterschritten würde. Abgesehen davon steht dahinter die Denkweise, dass beim Verkehr nur eine Entwicklung möglich ist, nämlich immer mehr Lastwagen auf der Strasse. Ist das aber so sicher? Was geschähe, wenn aus irgendwelchen Gründen Treibstoff sehr knapp würde oder die Preise steigen würden? Wir haben das auch schon erlebt. Das ist nicht von der Schweiz, sondern von der weltpolitischen

Lage abhängig. Wir brauchen nicht nur für die Gegenwart eine übersichtliche Lösung, sondern auch für die Zukunft.

Aus der Verwaltung hören wir ein langes Klagelied über auslegungsbedürftige Verfassungsartikel wie jenen, der mit der Alpen-Initiative angenommen worden ist. Aber genau dieses Gesetz mit dem Prozentmodell böte keine Gewähr für die Verstetigung in Fragen des Transitverkehrs respektive in der Auslegung der Frage, was Transitverkehr ist.

Ich erinnere Sie daran, dass wir noch andere Möglichkeiten der Verkehrslenkung haben; ich denke da an die Lärm- und Luftbelastung. Die Definition von Verkehrsachsen nach Anfangs- und Endpunkt war bis heute die übliche Form. Wir kennen sie bei den Autobahnen, und sie wurde kürzlich auch bei der Neat von uns definiert. Anfangs- und Endpunktfestlegung geben eine klare, übersichtliche Situation. Aus der Praxis wissen wir auch, dass die Nadelöhrfunktion Wirkung zeigt. Wenn wir die Passstrassen benennen, hat das eine Wirkung. Ich erinnere daran, dass wir das auch in den Städten mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen praktizieren.

Wollen wir den Spatz in der Hand oder die Taube auf dem Dach? Vor dieser Frage stehen wir heute. Wollen wir eine praktikable Lösung, vielleicht eine Minimallösung, oder ein ausgebautes System mit Feinabstimmung? Mit der Streckenbenennung interpretieren wir den Verfassungsartikel zwar in sehr grosser Art und Weise, setzen aber gleichzeitig einen klaren Bezug in der Marschrichtung auf unsere europäischen Nachbarn, wie ich einleitend sagte.

Trotz allem hat sich die LdU/EVP-Fraktion dazu durchgerungen, der pragmatischen Lösung zuzustimmen. Wir werden uns jedoch mit Nachdruck dafür einsetzen, dass wir bei der Festlegung der Streckenabschnitte diese grosszügig bemessen. Ich hoffe, dass wir heute mit dem Entscheid eine gewisse Signalwirkung nach aussen zeigen dürfen – nach Europa –, aber ebenso nach innen, und dass das Parlament und der Bundesrat gewillt sind, auch in schwierigen Fragen eine praktische Lösung zu finden.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Das Bundesgesetz wird vermutlich am Schluss der Debatte ein anderes Gesicht erhalten haben als Sie, Herr Bundesrat, es wünschen. Trotzdem danke ich Ihnen, dass Sie ohne Verzug Lösungsvorschläge für die Klassierung der Transitstrassen im Alpengebiet präsentiert haben. Damit der Projektierungs- und Planungsstopp umgehend aufgehoben werden kann, muss es das Ziel der heutigen Debatte sein, rasch klare, eindeutige und langfristige Lösungen für die Transitstrassen zu finden.

Mit der internationalen Komponente der Alpen-Initiative, die nach einer Übergangsphase von zehn Jahren in Kraft tritt, haben wir negative Signale ins Ausland ausgestrahlt. Ausländische Verkehrsteilnehmer werden diskriminiert. Die Voraussetzungen für die Verhandlungen mit der EU haben sich verschlechtert.

Heute behandeln wir jenen Teil der Alpen-Initiative, welcher das Inland betrifft. Mit dem Bundesgesetz über den Strassen transitverkehr im Alpengebiet soll dieses Problem gelöst werden. Es hat sich gezeigt, dass es sich auch hier um eine äusserst komplexe Aufgabe handelt. Die Initianten der Alpen-Initiative haben vor und nach dem Abstimmungswochenende immer wieder betont, dass es ihnen nicht um alle Haupt- und Nationalstrassen mit Transitcharakter im Alpengebiet gehe, sondern lediglich um die vier Alpenübergänge San Bernardino, Gotthard, Simplon und Grosse St. Bernhard. Auch wenn es sich hier nicht um eine «Lex Wallis» handelt, stehen die 32 Kilometer Nationalstrasse zwischen Sierre und Brig im Mittelpunkt der Debatte.

Selbstverständlich ist auch in unserer Fraktion eingehend über das heikle Problem der N 9 diskutiert worden. Sie werden es heute noch zur Genüge erfahren. Dabei ging es nicht in erster Linie darum, dass die N 9 zwischen Sierre und Brig notwendig ist und deshalb fertiggebaut werden muss, sondern es ging vor allem um die Glaubwürdigkeit der Politik im allgemeinen, um Aussagen, Drohungen einzelner Politikerinnen und

Politiker während des Abstimmungskampfes. Der Verfassungstext ist massgebend und nicht Argumente und Begründungen, mit denen vor der Abstimmung gefochten wurde. Entscheidend für die Lösung dieses Problems sind aber auch die herrschenden prekären Verkehrsverhältnisse im Wallis, vor allem im Raum Raron/Visp. Der Transitverkehr hat auf dem erwähnten Teilstück der N 9 nur einen marginalen, zu vernachlässigenden Einfluss. Aus Gründen der Sicherheit, aber auch zur Schonung der Umwelt muss die N 9 von Siders nach Brig richtungsgetreunt geplant und schrittweise realisiert werden. Der Antrag Spoerry, auch Fee vom Zürichsee genannt, ist deshalb ebenfalls abzulehnen.

Soll man nun Transitstrassen im Alpengebiet aufgrund von generellen Normen klassieren, wie es der Bundesrat vorsieht? Dabei wäre das sich laufend verändernde Transitverkehrsaufkommen entscheidend. Die N 9 zwischen Sierre und Brig wäre aufgrund der vorgesehenen Kriterien eindeutig keine Transitstrasse. Und mit dem eingebauten dynamischen Element würde man wohl den veränderten Verkehrsverhältnissen Rechnung tragen, man wäre flexibel. Dafür müssten anhand von Verkehrszählungen – in der Regel alle fünf Jahre durchgeführt – Strecken, die als Transitstrassen klassiert sind, von dieser Auflage befreit oder andere ins Transitnetz aufgenommen werden. Planungen und Ausbauten müssten unterbrochen werden, und andere kämen wieder kurzfristig ins Ausbauprogramm. Anstatt Klarheit zu schaffen, würden noch grössere Unsicherheiten entstehen.

Weil man rasch klare Verhältnisse schaffen muss, weil man Rechtsunsicherheiten verhindern will und den Planungs- und Projektierungsstopp umgehend aufheben muss, stimmt die grosse Mehrheit der FDP-Fraktion dem Antrag der Kommissionmehrheit und damit der Lösung des Ständerates zu. Transitstrassen im Alpengebiet, also National- und Hauptstrassen, sollen namentlich aufgezählt werden. Dabei soll das N9-Teilstück zwischen Sierre und Brig nicht als Transitstrasse klassiert werden. Da sind bekanntlich die Kriterien nicht erfüllt. Gemäss Volksentscheid soll das Alpengebiet vor dem Transitverkehr geschützt werden. Die Initiatoren der Alpen-Initiative haben immer unmissverständlich zu verstehen gegeben, dass sie unter Transitstrassen die Alpenübergänge verstehen. Ich erwähne sie noch einmal: San Bernardino, Gotthard, Simplon und Grosse St. Bernhard. Dies soll nun im Gesetz klar und unmissverständlich verankert werden.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und der Lösung gemäss Kommissionmehrheit und Ständerat zuzustimmen.

Comby Bernard (R, VS): Madame Spoerry, votre proposition sent le soufre. Elle est insolente et inutilement provocatrice, même si elle comporte une parcelle de vérité.

Le Valais est le seul canton suisse à avoir subi une amputation de son réseau autoroutier national avec la suppression du Ravi. Les Valaisannes et les Valaisans qui ont déjà payé les droits sur les carburants et continuent à le faire ne demandent pas l'aumône. Ils demandent simplement d'être traités comme des Suisses à part entière. Ils exigent le respect de la volonté populaire du Valais et le respect de l'Etat de droit. Dans un pays qui se targue d'être la plus vieille démocratie du monde, la force et la légitimité de l'Etat fédéral dépendent de l'attention qu'il porte à tous ses membres, a fortiori s'ils ne font pas partie du triangle d'or.

En votant en faveur de l'initiative des Alpes, le peuple suisse a certes voulu exprimer sa sympathie à la population d'Uri pour ses délicats problèmes de trafic. Il n'a pas voulu pour autant pénaliser le Valais au mépris de ses intérêts légitimes en supprimant la N 9 à quatre voies, de Sierre jusqu'à Brigue. D'ailleurs, ce tronçon n'est pas une route de transit au sens de l'initiative. Une étude très récente du professeur Bovy le démontre en disant que sur cette route seul 1,5 pour cent du trafic relève du transit de frontière à frontière. Il incombe au Parlement d'interpréter le texte confus de l'initiative des Alpes en analysant le texte voté et non les interprétations subjectives données par les uns ou les autres durant la campagne qui a précédé la votation. Je me réfère ici à une expertise juridique de-

mandée par le gouvernement valaisan au professeur Gerhard Schmid de l'Université de Bâle.

Je rappelle par ailleurs que la décision de construire un réseau de routes nationales remonte à 1960 et a été confirmée à maintes reprises durant les dernières décennies. La suppression de la N 9 à quatre voies dans le Haut-Valais serait lourde de conséquences, car elle pourrait entraîner aussi la non-construction de la double voie ferroviaire entre Salgesch et Leuk, étant donné la complémentarité entre la construction de la N 9, la protection du bois de Finges et la ligne du Simplon. Par ailleurs, j'interpelle également le Conseil fédéral au sujet des routes de transit fixées dans cette législation fédérale, telles que le Grand-Saint-Bernard par exemple. Je souhaite pour ma part que ces routes ne fassent pas l'objet d'une application trop rigoureuse du texte de l'initiative. Les exceptions autorisées d'ailleurs par l'initiative des Alpes ne doivent pas être trop restrictives afin de tenir compte des besoins de desserte de la population locale et régionale et de la population touristique qui ne relève pas directement d'un trafic de transit.

En conclusion, je tiens à remercier vivement le Conseil fédéral, et en particulier M. Ogi, conseiller fédéral, d'avoir fait preuve de diligence. Je vous demande, au nom de la majorité du groupe radical, de refuser d'ores et déjà la proposition Hämerle/Spoerry et de voter en faveur du texte retenu par la majorité de la commission.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Ich bin leider keine «Märlitante», auch habe ich keinen Pinocchio mitgebracht. Was ich Ihnen aber mitbringen kann, ist die Erfahrung der letzten Monate im «bilateralen» Verkehr innerhalb Europas auf der Strasse. Viele Leute in diesem Parlament haben noch nicht gemerkt, was in Europa passiert. Die Alpen-Initiative macht uns Sorgen: den Unternehmen, den SBB und vor allem der Politik. Mit Argusaugen werden wir vom Ausland beobachtet. Die europäischen Parlamentarier setzen sich mit uns auseinander, sie rufen uns an. Man erwartet eine sehr breite Auslegung dieser Alpen-Initiative, die nun einmal angenommen wurde.

Ich war sehr erstaunt über den Entwurf des Bundesrates, vor allem darüber, wie sich der Bundesrat die Klassifizierung der Transitstrassen vorstellt. Das gibt Anlass zu Kritik. Mit 10-Prozent-Hürden usw. ist das Problem nicht gelöst. Schizophren ist, dass mittels Treibstoffzollgeldern Erhebungen gemacht werden sollen: Der Autofahrer, der Lastwagenfahrer sollen also dafür bezahlen, dass sie in Zukunft nicht mehr fahren können! Lesen Sie das durch!

Natürlich ist es auch für mich schwer zu akzeptieren, dass die San-Bernardino-Route von Thusis bis Bellinzona Nord, die Gotthard-Route von Amsteg bis Bellinzona Nord, die Simplon-Route von Brig bis Gondo und die Route über den Grosse St. Bernhard von Sembracher bis zum Nordportal des Tunnels allesamt als Transitstrassen klassiert werden sollen. Der Antrag der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist aber der einzig gangbare Weg, mit dem der Schaden einigermaßen begrenzt werden kann.

Es ist in Europa nicht mehr so, dass es nur die Beamten, die Staatsangestellten sind, die uns schikanieren. Nein, es sind nicht primär die Behörden, es sind vor allem die Verladern, die ausländischen Spediteure, mit einem Wort: die europäische Wirtschaft. Schikanen sind die Folge, ich kann Ihnen ein Lied davon singen. Sie haben von den Tankreinigungen gelesen, die man uns im Rahmen des kombinierten Verkehrs in Italien verweigert hat. Das sind Tatsachen. Das sind Unternehmerrestriktionen, die wir haben. Wenn Sie mit einem LKW mit Schweizer Kontrollschild heute an eine Nachtverladestelle im übrigen Europa kommen, so bleibt dieser LKW stehen; wenn Sie in der Reihe zum Laden oder an den Tankstellen stehen, irgendwo im Ruhrgebiet, kommen zuerst die europäischen LKW dran, dann die Schweizer. Überall hören wir das gleiche Wort: Wenn ihr uns in der Schweiz nicht wollt, können wir euch zeigen, dass wir euch nicht brauchen!

Was in der Schweiz überhaupt nicht bedacht wurde, ist der Konkurrenzdruck hinsichtlich Bahn. Die verladende Wirtschaft rund um die Schweiz macht Druck auf Brüssel. Man fordert unmissverständlich – Sie konnten es lesen – den sofortigen Bau des Brenntunnels für die Bahn. Was das für die Neat heissen

würde, muss ich hier wohl nicht näher erklären. Nicht nur der vielgepriesene Huckepackverkehr würde drastisch reduziert, auch der konventionelle Bahnverkehr würde die Schweiz umfahren. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass die SBB eine zweistellige Prozentzahl an Volumen im Güterverkehr verlieren würden. Wir sprechen heute noch über die SBB-Rechnung. Die Güterströme ab den sich im Aufbau befindlichen Chemie- und Stahlstandorten im Osten von Deutschland würden sogar vom kürzeren Weg nach Süden profitieren.

Die Alpen-Initiative war und ist nicht nur ein Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels und damit ein Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit, die Alpen-Initiative schädigt unsere Wirtschaft intensivst. SBB, Tourismus, Transportgewerbe – mit einem Wort: die ganze Wirtschaft – lassen grüssen.

Noch ein Wort zur harschen Kritik seitens des Ständerats und der Medien an Herrn Bundesrat Ogi betreffend die N 9: Ich erinnere Sie daran, wie die Befürworter argumentiert haben. Da war die Rede von Ministern, von grossen Politikern in ganz Europa, die uns schon beistehen würden, die schon Verständnis hätten. Wo sind sie geblieben? Dieses Argument war eine Lüge. Wir sind aufgerufen, die Umsetzung der Alpen-Initiative möglichst europafreundlich zu gestalten. Ich bitte Sie dringend, alle Anträge, die eine N 9 im Wallis gefährden, die eine Verlängerung der Transitstrecke fordern, unbedingt abzulehnen. Ich habe Verständnis, dass Frau Spoerry einmal einen solchen Antrag gestellt hat, aber jetzt müsste sie ihn zurückziehen. Der Bundesrat hat Schelte bekommen, jetzt aber geht es um die Sache; Europa schaut auf uns.

In diesem Sinne bitte ich Sie: Folgen Sie der Mehrheit der Kommission, und helfen Sie mit, dass wir nicht noch mehr Retorsionen in Europa erleben müssen!

Bircher Peter (C, AG): Die Alpen-Initiative wurde angenommen; es ist damit eine neue Verfassungsnorm geschaffen worden. Das ist Richtschnur; das kann man nicht umstossen. Schwergewichtig ist damit stipuliert, dass die Schiene gefördert werden soll. Aber die Initiative enthält – wenn auch als Nebenprodukt – restriktive Auflagen bezüglich der Kapazitäten der Transitstrassen im Alpengebiet.

Wir begrüssen es, dass nun mit einem Gesetz – nicht einfach mit einem Bundesbeschluss, sondern mit einem Gesetz, das referendumpflichtig ist – die Konkretisierung erfolgt. Eine Verfassungsbestimmung muss letztlich immer im Gesetz näher definiert werden. Heute kann man nur bedauern, dass wir das im Vorfeld der Abstimmung nicht getan haben und z. B. die überzeugenden Alternativvorschläge von Ständerat Daniöth unter den Tisch gewischt haben. Wir müssen ehrlicherweise eingestehen, dass wir Gehalt, Stossrichtung und Bedeutung der Initiative unterschätzt haben. Nun muss sie konkret vollzogen werden, daran gibt es nichts zu rütteln.

Wir lehnen die Prozentlösung ab. Diese dürfte auch bereits gestorben sein, nachdem sich der Ständerat und die grosse Mehrheit unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen für eine klare räumliche, geographische und namentliche Zuordnung ausgesprochen haben.

Beim massgebenden Artikel 3 treten wir für den Antrag der Mehrheit der Kommission ein. Damit ist klar, dass die Strasse zwischen Siders und Brig gebaut werden könnte, dass eine eigentliche weitere Definition des Alpengebietes entfällt, dass keine Beschränkung auf verschiedenen Routen mehr gegeben ist, wo heute der Planungs- bzw. der Projektierungsstopp verfügt ist. Damit bestehen aber auch klare Einschränkungen: z. B. keine zweite Tunnelröhre am Gotthard – sie könnte nur mit einer erneuten Volksabstimmung realisiert werden – und restriktive Auflagen auf den vier genau definierten Transitstrecken Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosser St. Bernhard.

Zankapfel der heutigen Debatte bleibt die Strasse im Wallis. Wie erwähnt kann sie mit der Definition der Kommissionsmehrheit, die wir unterstützen, gebaut werden.

Wir verhehlen aber nicht, dass wir mit dieser Debatte das Ganze fair offenlegen müssen. Der Normalbürger versteht natürlich nicht, dass vor der Abstimmung gesagt wurde, die Strasse könne nicht gebaut werden. Vor allem ist gravierend, dass dies auch unser Verkehrsminister mehrmals gesagt hat,

aber nach dem Volksentscheid nun für den Bau plädiert. Es besteht ein Erklärungsbedarf, Herr Bundesrat. Sie müssen heute in diesem Haus Ihre Haltung, Ihre Überlegungen vor und nach der Abstimmung genau erklären. Es geht um die Glaubwürdigkeit und das Ernstnehmen des grossen Gewichtes von Volksentscheiden. Wir müssen diese Vor- und Nachinterpretation in bezug auf diese Strasse hier erklären können. Das Wort des Bundesrates wog und wiegt in dieser Sache schwer. Viele können verschiedene Aussagen machen, aber was die Landesregierung in einer solch spezifischen Sache sagt, hat ein besonderes Gewicht.

Schliesslich halten wir aus unserer Sicht noch deutlich fest, dass es heute nicht darum gehen kann, abschliessend zu definieren, was denn genau im Wallis gebaut werden soll oder nicht. Die Strasse soll unserer Meinung nach im Nationalstrassenperimeter bleiben. Ob daraus letztlich eine eigentliche Nationalstrasse oder eine richtungstrennte, zweispurige Umfahrungsstrasse wird, mag offenbleiben. Der bedarfsgerechte Ausbau ist im Rahmen des ganzen Vollzugs- und Planungsvorganges nach Strassenbaugesetz zu entscheiden. Sie werden weitere Details dazu hören. Nach mir folgt eine weitere Walliser Stimme.

Abschliessend: Wir sagen ja zu einem referendumpflichtigen, den Verfassungsauftrag interpretierenden Gesetz; wir fordern den Verkehrsminister auf, seine Position und seine Aussagen vor und nach der Abstimmung hier umfassend zu erklären; wir sagen ja zu den Anträgen der Mehrheit der Kommission und zur Einschränkung auf die vier Übergangsrouten; wir lehnen eine Prozentlösung ab.

Schmidhalter Paul (C, VS): 1. Die Initianten hatten zwei Ziele: Erstes Ziel war die Verhinderung der zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels. Dort haben sie gesiegt. Aber die Tessiner, Urner und Zürcher werden weiterhin im Stau stehen und vielleicht daran zurückdenken, was sie abgestimmt haben.

Zweites Ziel war die Verhinderung einer Lastwagenlawine am Simplon und einer Luxusautobahn zwischen Siders und Brig. Über dieses Problem haben wir heute zu entscheiden, und zwar nur über die Frage: Ist die Strecke Siders-Brig eine Transitstrasse, ja oder nein? Wenn wir diese Strecke zur Transitstrasse erklären, kann man nicht eine zweispurige Umfahrungsstrasse bauen, auch nicht theoretisch, weil diese Strasse die Kapazität auch erhöht. Da müssen wir genau sein. Ich glaube, es ist am besten, wenn wir dem Ständerat folgen.

2. In der Botschaft macht uns der Bundesrat den Vorwurf, wir hätten mit unseren Vorstössen den Spielraum für die Form der Erlasse eingeengt, speziell namentlich der Sprechende. Ich weise diesen Vorwurf zurück und bestätige, dass das Parlament klar den Willen geäussert hat, bei der Konkretisierung von Artikel 36sexies Absatz 3 BV nicht nur mitzureden, wie es in der Botschaft steht, sondern zu entscheiden.

Ich möchte aber dem Bundesrat und auch Herrn Bundesrat Ogi speziell dafür danken, dass er dem Parlament in kürzester Zeit einen Entwurf und eine Botschaft unterbreitet und damit ermöglicht hat, dass wir die Vorlage in der Sommersession definitiv bereinigen und den unseligen Projektierungsstopp aufheben können.

3. Konzept oder Streckenbezeichnung? Ganz klar hat der Staatsrechtler Professor Gerhard Schmid festgelegt, dass beide Wege gangbare Lösungen sind, entweder über die 10-Prozent-Klausel oder durch Festlegung der Strecken.

Herr Bundesrat Ogi hat im Ständerat zur Lösung «Streckenbezeichnung» in etwa ausgeführt, die Idee sei gut, interessant und schaffe sofort Klarheit; zudem müsse kein Schwellenwert diskutiert werden, es gebe keine Bürokratie, keine Zählungen und keine Definition des Alpengebietes. Besser kann man die Lösung des Ständerates und der Mehrheit unserer Kommission gar nicht verteidigen. Er hat aber auch ausgeführt, dass seine Juristen unseren Entwurf als rechtsstaatlich und sachlich fragwürdig erklären. Es sei dies eine willkürliche Festlegung usw. Er hat aber präzisiert, dass das die Ansicht der Juristen und nicht jene des Bundesrates sei. Ich danke ihm dafür. Der einzige Vorwurf, den man der Bestimmung der Strecken machen kann, ist, dass keine Kriterien im Gesetz festgelegt

sind. Trotzdem haben wir die Auswahl der vier Strecken nach ganz klaren Kriterien gemacht.

Zum ersten Kriterium: Man misst den Transitverkehr seit Jahr und Tag nur an diesen vier Strassen. Das sind die internationalen Transitstrassen, die wir in der Schweiz haben, und die sind bereits definiert. Was man zusätzlich definieren muss: den Anfang und das Ende dieser Transitstrassen. Auch hier hätte der Bundesrat in seiner Kompetenz nicht unbedingt Brig statt Siders vorschlagen müssen. Das ist unsere Sache, zu erklären, ob diese Strecke eine Transitstrasse ist.

Das zweite Kriterium, das angewandt werden muss, ist der Transitanteil. Das war im Gesetz vorgesehen, gilt aber auch für unsere Streckenbezeichnungen. Sobald eine Strasse einen Transitanteil hat, der minim oder praktisch gleich Null ist, kann man sicher nicht von einer Transitstrasse sprechen.

Das dritte Kriterium: Weil wir das Transitaufkommen reduzieren wollen, können wir das am besten an der Passstrecke machen, und wir können es am besten mit oder ohne Scheiteltunnel und vor allem in Funktion der Höhe des Scheiteltunnels machen.

Mit diesen drei Kriterien kann man unser Konzept einwandfrei beweisen. Ich sage Herrn Bundesrat Ogi nur eines: Über Interpretationen, die gemacht wurden, brauchen wir heute nicht mehr zu sprechen. Wir müssen ein Gesetz schaffen und festlegen, was eine Transitstrasse ist. Was man vorher gesagt oder nicht gesagt hat, ist unbedeutend. Auch die Initianten haben während dem Abstimmungskampf ihren Standpunkt geändert und zusätzliche Aussagen gemacht.

Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi auf jeden Fall, dass er weiter «beisst», und hoffe, dass wir die Vorlage ohne Differenz durchbringen.

Stalder Fritz (D, BE): Dass die Annahme der Alpen-Initiative einiges bewegen dürfte, war sicher vor dem Urnengang vom 20. Februar 1994 gut bekannt. Der Bundesrat machte den Fehler, dass er nicht mit dieser Variante gerechnet hatte und somit nicht auf diesen Fall vorbereitet war. Es ist einigermaßen verständlich, warum sich der Bundesrat mit der Umsetzung dieser Initiative schwertut. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass dieser neue Verfassungsgrundsatz den Transitverkehr, besonders den Gütertransitverkehr, zum Schutze des Alpengebietes vor den negativen Einflüssen in bestimmte, vernünftige Bahnen umlenken will.

Die Mehrheit des Schweizer Volkes verlangt diese Umlagerung, die somit nun vollzogen werden muss. Der Bundesrat müsste eigentlich über diesen neuen Verfassungsartikel aus der durch das Volk sanktionierten Alpen-Initiative recht froh sein. Dieser Artikel ist imstande, dem Bundesrat für die Verhandlungen mit der EU über das Verkehrsabkommen den Rücken zu stärken. Ich wage die Behauptung, dass das EU-Verkehrsabkommen ohne Annahme der Alpen-Initiative spätestens nach fünf Jahren nur noch einen wertlosen Fetzen Papier darstellen würde.

Es geht wirklich nicht an, dass die Schweiz voll auf eigene Kosten neue Eisenbahntunnel baut, welche dann nur nach Gutdünken der internationalen Transportfirmen benützt würden. Wir dürfen nicht in Kauf nehmen, dass diese neuen Verkehrswege nie die Chance haben würden, auch zu rentieren. Dem Moloch Strassentransitverkehr darf nicht gestattet werden, das Alpengebiet mit unerträglichen Immissionen zu belasten und dadurch dem wichtigen Wirtschaftszweig Fremdenverkehr die Existenzbasis zu entziehen. Das Alpengebiet muss als Lebensraum für Mensch, Fauna und Flora in optimaler Qualität erhalten bleiben.

Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi ist der Meinung, dass mit der Festsetzung der vier Transitstrassen, mit den festgelegten Streckenbezeichnungen, wie sie durch die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und den Ständerat festgelegt wurden, den Forderungen der Alpen-Initiative auf mehrheitsfähiger Basis entsprochen werden kann.

Die Version des Bundesrates, die Transitstrassen mit dem Anteil des Transitverkehrs in Prozenten festzulegen, lehnen wir ab. Diese Version wäre mit vertretbarem Aufwand nicht durchzuführen. Unsere Fraktion ist der Meinung, dass der Bau der

N 9 wirklich nach allen Kriterien, welche sich hier stellen, geprüft und ausgeführt werden muss. Seinerzeit wurde das Stück der N 6 (Rawil) aus dem Nationalstrassennetz gestrichen – ich kämpfte von Anfang an für diese Streichung. Als eigentlicher, vollwertiger Ersatz für dieses Nationalstrassenstück hat der Autoverlad durch den Lötschberg-Basistunnel zu gelten. Als Verladeort für den Lötschberg ist Gampel-Steg geplant. Diese Verkehrsverbindung kann nur als vollwertiger Ersatz für das gestrichene Teilstück der N 6 anerkannt werden, wenn sie im Wallis einwandfrei ins Nationalstrassennetz eingebunden wird. Welcher Ausbaustandard auch immer für die N 9 (Sierre-Brig) gewählt wird: Wir sind der Auffassung, dass diese neuen Strassenstücke klar richtungsgetreunt und kreuzungsfrei zu erstellen sind. Der Verkehrssicherheit, besonders der Verhütung und Vermeidung von Unfällen, muss grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Die SD/Lega-Fraktion stimmt für Eintreten. Sie wird bei Artikel 3 der Mehrheit der Kommission bzw. dem Ständerat und bei Artikel 5 der Kommissionsminderheit zustimmen und möchte Ihnen empfehlen, dasselbe zu tun. Wenn schon Umfahrungsstrassen neu erstellt werden, sollte man wirklich dafür sorgen, dass diese für die umfahrenden Ortschaften die grösstmögliche Entlastung bringen.

Borradori Marco (D, TI): La legge di applicazione sull'iniziativa delle Alpi dovrà specificare esattamente le strade che non possono più essere ampliate. Questa è, in estrema sintesi, la nostra posizione.

I contenuti della legge vanno semplificati al massimo per evitare di aggiungere ulteriori confusioni e malintesi ai tanti, troppi, che si sono sino a qui verificati. L'esplicita menzione delle arterie la cui capacità non può essere aumentata rappresenta un passo che va nella giusta direzione. Al punto in cui siamo, abbiamo bisogno di una cosa sola: chiarezza – quella chiarezza che avremmo dovuto mettere sul tavolo prima della votazione sull'iniziativa delle Alpi, e non soltanto ora. Ma tant'è.

Due parole sulla proposta del Consiglio federale che introduce una percentuale per definire le strade di transito, nel senso che lungo gli assi con un traffico di transito superiore al 10 per cento non è possibile aumentarne le capacità. Concetto legislativo astratto, comporterebbe modelli di calcolo opinabili e quindi contestabili, misurazioni e conteggi costosi, molte statistiche e ancor più burocrazia. In particolare l'introduzione del limite del 10 per cento rappresenta un criterio del tutto arbitrario. Perché porre la barriera al 10 per cento e non per esempio al 7 per cento oppure al 15 per cento?

La proposta è inoltre complicata e difficile da porre in pratica. Non bastano infatti degli apparecchi automatici per misurare il numero di autoveicoli, ma è necessario fermare gli automobilisti per chiedere dove sono diretti. Siamo ai limiti del paradossale.

La proposta del Consiglio federale può dunque essere archiviata senza rimpianto alcuno. Se fosse mantenuta ed accettata non farebbe altro che prolungare all'infinito la disputa sulle strade, disputa durata già fin troppo a lungo.

Come si è potuti giungere a questo punto? Verrebbe voglia di dire: per un concorso di circostanze, e forse è proprio così. Se tutte le parti avessero giocato sin dall'inizio a carte scoperte, probabilmente avremmo evitato la discussione odierna, che assume i contorni di uno scomodo esame di riparazione.

Speculando sul fatto che l'iniziativa sarebbe stata silurata in votazione, il Consiglio federale ha posto l'asticella troppo in alto in campagna elettorale, osando troppo. Il frettoloso avverimento secondo cui in caso di «sì» all'iniziativa la tratta viaria Sierre-Briga non avrebbe potuto in nessun caso essere trasformata in autostrada, suona infatti oggi per alcuni come una promessa che il Consiglio federale non è più in grado di onorare. Una parola che non viene mantenuta. Un voltafaccia che pesa come un macigno sulla sua credibilità e che non contribuisce certo a rinsaldare la già vacillante fiducia della gente nella politica. E' un peccato.

Limitandosi a sostenere il «no» e rinunciando a presentare un controprogetto, il nostro Governo non ha inoltre soltanto valutato male gli umori del popolo, ma ha anche sottovalutato i

problemi pratici che l'accettazione dell'iniziativa avrebbe comportato.

In questo quadro la sospensione dei vari progetti stradali frettolosamente decretata è solo un'ulteriore dimostrazione di come l'autorità federale fosse completamente impreparata di fronte all'esito della votazione, alla faccia del detto: «governare è prevedere».

Anche gli iniziattivisti avrebbero comunque potuto indicare con precisione già nel testo dell'iniziativa le strade colpite dalla mannaia, le cui capacità di transito non avrebbero dunque potuto essere aumentate. Così facendo avrebbero fornito un enorme contributo alla chiarezza, chiarezza che avrebbe probabilmente però spaventato molta gente e avrebbe ridotto di molto le possibilità di successo.

La tattica ha dunque condizionato il comportamento di entrambe le parti, esasperandone le mosse.

Ora non rimane altro da fare che cercare di rimettere assieme i cocci alla bell'e meglio: possibilmente tutti insieme, per evitare il peggio.

In questo buio e pur con la morte nel cuore per l'impossibilità di raddoppiare la galleria del Gottardo, una considerazione ci è di conforto. Se la soluzione dei quattro tratti «proibiti» verrà oggi confermata, e se – come osiamo sperare – l'emendamento del Partito ecologista inteso a prolungare fino a Chiasso la cosiddetta «zona morta» verrà respinto, allora non ci saranno più dubbi, ripensamenti o ostacoli per la realizzazione e il potenziamento di tutto quanto si trova a sud di Bellinzona. Via libera dunque per la Stabio-Gaggiolo, per la Manno-Ponte Tresa, la Bellinzona-Brissago, la strada delle Centovalli e la strada del Gambarogno. Il Canton Ticino potrà tirare un sospiro di sollievo. Il blocco, frettoloso ed insensato, che aveva investito progettazione e realizzazione di queste ed altre arterie cantonali dovrebbe dunque presto diventare solo un brutto ricordo. Da dimenticare, unitamente a tutto quanto ha fatto da contorno all'iniziativa delle Alpi, dove neppure se lo si fosse voluto si sarebbe riusciti a costruire ad arte un tale mosaico di errori tattici, leggerezze e cadute di stile.

Fra le diverse soluzioni sosterremo dunque quella che rappresenta inequivocabilmente il minore dei mali per il Canton Ticino, consolandoci nell'amara consapevolezza che avrebbe potuto andare anche peggio.

Schmied Walter (V, BE): Le gel des travaux de planification des routes, gel décrété par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie au lendemain de l'acceptation par le peuple de l'initiative pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit, fut la seule attitude correcte, capable en soi de préserver l'intérêt supérieur de la nation, à savoir l'application rapide et cohérente de la volonté populaire qui venait d'être exprimée au soir du 20 février dernier.

Cette décision de bloquer momentanément tous les travaux d'étude en cours déclencha l'ire de bien des parlementaires; nul besoin de rappeler le fleuve d'interventions déposées à ce sujet au sein de notre Parlement. Certains intervenants, animés par l'esprit de complaisance à la recherche de solutions d'exception en faveur de leur vallée et de leur région, de leur canton, n'avaient pas encore compris que le glas avait sonné. Un point de non retour a bien été dépassé au soir de la votation, cela plaira ou non, mais quelque chose a changé en Suisse en matière de construction des routes dans la région alpine.

La campagne en faveur ou contre cette initiative avait été menée. Celle-ci est aujourd'hui terminée et, détail d'importance, le rôle du comité d'initiative doit aujourd'hui s'estomper. Ne disposant d'aucune légitimité à parler au nom des cantons concernés, ni au nom des votants, le comité d'initiative, à l'encontre de ce qu'il souhaiterait lui-même, ne deviendra pas le partenaire privilégié du département fédéral responsable d'appliquer la volonté populaire issue des urnes. Cette mission, relativement délicate au vu du flou juridique et d'un texte constitutionnel à terminologie imprécise, est l'affaire d'un organe représentatif comme le sont nos Chambres fédérales. Celles-ci ont à faire valoir leur légitimité.

L'UDC souscrit à la démarche engagée par le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et du Conseil fédéral qui en appelle à un texte de loi plutôt qu'à un arrêté fédéral simple ou de portée générale ou plus simplement encore à une ordonnance du Conseil fédéral. Au vu des circonstances, nous devons gagner du temps et aller de l'avant, certes. Mais l'UDC est convaincue que le gel des travaux d'étude et de planification doit être prorogé aussi longtemps que la loi en discussion n'est pas entrée en vigueur, c'est-à-dire aussi longtemps que courra son délai référendaire, car nous n'avons ni les moyens politiques ni les moyens économiques de continuer à planifier des ouvrages qui, finalement, ne seront peut-être jamais réalisés. D'aucuns s'imaginent avec tout le sérieux du monde qu'il faut maintenant planifier la N 9 à quatre voies et ne la construire ensuite qu'à deux voies. Ce n'est là pas notre vision des choses.

Notre groupe entrera donc en matière sur un texte de loi qui, sur deux plans, fait appel à notre détermination. Premièrement, nous reconnaissons le changement intervenu dans la philosophie de construction des routes de transit alpines suisses; nous admettons en conséquence que ce qui était possible jusqu'à aujourd'hui ne le sera plus forcément à l'avenir. Le texte constitutionnel adopté ne doit pas rester lettre morte. En clair, nous considérons aujourd'hui figés les gabarits actuels des quatre routes de transit suivantes, à savoir la route du San Bernardino, celle du Gothard, celle du Simplon et, finalement, celle du Grand-Saint-Bernard.

Il reste à choisir entre le modèle d'application du Conseil fédéral qui, par sa clause des 10 pour cent, ne cède pas à l'arbitraire, mais par contre définit uniformément ce qu'est une route de transit, et le modèle retenu par la Commission des transports et des télécommunications qui préconise d'inscrire de manière exhaustive les tronçons concernés dans la loi.

Le groupe UDC, dans sa majorité, adhère à la deuxième thèse. Elle paraît plus compréhensible aux yeux des citoyens et, a priori du moins, évite les questions d'interprétation. Par contre, nous lui reconnaissons un défaut majeur, celui de ne pas renfermer de règles de droit ni de normes abstraites, telles que le souhaitaient le Conseil fédéral et, rappelons-le, les cantons consultés.

Quels que soient les avantages et les inconvénients des deux systèmes, nous prenons acte qu'aucune différence matérielle n'apparaît entre la formule du Conseil fédéral et celle choisie par la majorité de la commission.

Deuxièmement, le sort de la route N 9 du Valais, plus précisément le tronçon Sierre-Brigue. Le groupe UDC ne tient pas à sombrer dans le ridicule. Il considère que cette route, avec seulement près de 5 pour cent de véhicules de transit, ne remplit aucunement les conditions d'une route de transit au sens du texte constitutionnel adopté par le peuple. Les théories tenues au cours de la campagne, ici, sont sans importance. Je ne développerai pas ce point, M. Comby l'a fait à ma place.

Si le comité d'initiative avait voulu formellement empêcher la construction de cette route à quatre pistes, il aurait été bien inspiré de soumettre un texte d'initiative modifié; il en avait les moyens. Ceci étant, notre groupe votera toutes les propositions qui permettront de réaliser cette route à quatre pistes.

Notre position est confirmée par les deux facteurs suivants: d'une part, la traditionnelle analyse sur les intentions des votants, en l'occurrence la «Vox-Analyse», publiée le mois passé par le professeur Linder et M^{me} Hartmeier, démontre une absence de lien entre l'acceptation de l'initiative et un éventuel rejet de la construction de la N 9. Sur l'ensemble des votants, 87 pour cent avaient compris que l'initiative visait un transfert sur le rail des poids lourds en transit, mais 20 pour cent seulement d'entre eux ont réalisé que l'initiative avait aussi trait à l'aménagement des routes alpines. En conséquence, le oui à l'initiative ne saurait être interprété comme un non à la construction de la N 9 à quatre voies. D'ailleurs, l'argument de vouloir empêcher la construction des routes n'a pas été avancé, dans le cadre de cette analyse, par les citoyens ayant voté «oui». Cela est donc significatif.

D'autre part, le Conseil d'Etat valaisan a insisté pour que figure au procès-verbal des discussions sa volonté de voir se réaliser le tronçon Sierre-Brigue à quatre voies. Nous admettons que

cette autorité est bien l'organe habilité à parler au nom de la population valaisanne, et ce, d'autant plus que les citoyens de ce canton ont rejeté l'initiative à près de 75 pour cent. Si la Suisse s'est déclarée solidaire avec Uri, nous ne la voyons pas se désolidariser du Valais. En cela, nous restons sereins, et ne craignons pas les menaces de M. Hämmerle, appuyé ou non par la fée du lac de Zurich, quant à un éventuel référendum contre cette loi. Le cas échéant, nous regretterions tout simplement le temps perdu.

En conclusion, le groupe UDC souscrit à toutes les propositions de la majorité de la commission, à l'exception de celle touchant l'article 4 alinéa 3 lettre c, où il rejoindra la position de la minorité Bezzola. Je vous invite à en faire de même.

Hämmerle Andrea (S, GR): Es ist nicht einfach, eine Volksinitiative zu gewinnen, das kommt ja auch sehr selten vor; noch viel schwieriger aber ist es, eine gewonnene Volksabstimmung in die Tat umzusetzen. Für diese traurige Erkenntnis sind die Alpen-Initiative und das hier vorliegende Gesetz beispielhaft. Die Schwierigkeit liegt nicht etwa darin, dass der angenommene Verfassungstext ungenau oder missverständlich formuliert ist – namhafte Verfassungsrechtler haben mehrmals die Qualität des Textes bezeugt –, problematisch ist etwas anderes: Problematisch ist, dass der Verfassungstext zwangsläufig von den Leuten und den Behörden umgesetzt werden muss, welche die Initiative vor der Abstimmung zum Teil sehr vehement bekämpft haben. Ganz unerträglich wird es dann, wenn die gleichen Leute verbindliche Aussagen, die sie im verlorenen Abstimmungskampf gemacht haben, heute locker in ihr genaues Gegenteil verkehren: Das kann ja nicht gut herauskommen!

Die hier massgebende Verfassungsbestimmung lautet – es geht ja nicht mehr um die Alpen-Initiative, Herr Giezendanner, längst nicht mehr, es geht um einen angenommenen Verfassungstext –: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.»

Am 23. Februar 1994, drei Tage nach der Abstimmung, erliess Herr Bundesrat Ogi, gestützt auf ebendiese Bestimmung, den – nach unserer Auffassung weit über das Ziel hinaus-schiessenden – Planungs- und Projektierungsstopp nicht nur für ein paar wenige Strassen, sondern für fast sämtliche Haupt- und Nationalstrassen im Alpen- und Voralpengebiet. Mit diesem – rückblickend betrachtet – taktischen Zug organisierte sich der Bundesrat den Zorn der Bergkantone und den nötigen Druck, um möglichst rasch ein möglichst wässriges Gesetz zu schaffen.

Das Ergebnis haben wir jetzt vor uns. Die eher skurrile Vorlage des Bundesrates mit ihrer Prozentklausel müssen wir, glaube ich, nicht mehr speziell würdigen; sie ist ja faktisch schon begraben. Aber diese Vorlage hatte ein ganz bestimmtes Ziel: Sie sollte nämlich den Bau einer vierspurigen Autobahn zwischen Siders und Brig möglich machen; dies meinten die Autoren dieses Gesetzes, allen voran Herr Direktor Suter vom Bundesamt für Strassenbau und Herr Bundesrat Ogi, ihrer Oberwalliser Klientele schuldig zu sein. Das Gesetz sollte überhaupt keine Strecke namentlich erwähnen, denn eine namentliche Erwähnung solcher Strecken wäre peinlich, war es doch Herr Bundesrat Ogi persönlich, der den Bau einer vierspurigen Autobahn im Oberwallis für den Fall einer Annahme dieser Initiative kategorisch ausschloss. Ich muss das Zitat vom 16. Dezember 1992 bringen, man kann es nicht genug wiederholen: «Wenn Sie die Alpen-Initiative annehmen, kann die N 9 nicht mehr vierspurig bis Brig gebaut werden. Das ist ganz klar.» (AB 1992 N 2626) Gleiches steht im Bundesbüchlein, das allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern als Entscheidungsgrundlage ins Haus geschickt wurde. Und heute heisst es in der Botschaft des gleichen Bundesrates auf Seite 13: Es «ist klar, dass die N 9 bis Brig nicht unter der Beschränkung von Artikel 36sexies Absatz 3 BV fällt».

Was ist da noch klar? Für mich ist nur klar, wie hoch der Wert eines bundesrätlichen Wortes heute noch zu veranschlagen ist. Und dieses Wort wurde so oft, bei so verschiedenen Gelegenheiten wiederholt, dass es nicht der Hitze des Abstim-

mungskampfes zugeschrieben werden kann. Es geht aber nicht nur um das Wort des Bundesrates, das ist das eine Problem; es geht auch um das Wort von National- und Ständeräten. Dass diese Worte mehr wert sind als das Wort eines Bundesrates, können Sie heute unter Beweis stellen.

Zwar ist das Konzept, die dem Gesetz zu unterstellenden Strassen namentlich zu bezeichnen – wie es der Ständerat beschlossen hat und die Kommissionsmehrheit beantragt –, sicher bedeutend besser als das Prozentklauselsystem des Bundesrates; aber in bezug auf die N 9 ist das Ergebnis beide Male genau das gleiche.

Ich will nun die hundert Nationalrätinnen und Nationalräte des gegnerischen Komitees daran erinnern, was sie in ihrem Argumentarium für den Fall der Annahme der Alpen-Initiative geschrieben haben. Auf Seite 17 Ihres Argumentariums heisst es: «Die längstens überfällige Autobahnverbindung könnte nicht mehr verwirklicht werden. Der Ausbau der Autobahn von Brig in die Romandie auf vier Spuren müsste gestoppt werden.» An diesen Worten werden Sie heute gemessen. Ich habe mit einer gewissen Enttäuschung feststellen müssen, dass alle bürgerlichen Fraktionssprecher, die vorhin an diesem Pult geredet haben, diesen Satz unterschrieben haben. Das waren die Herren Bezzola, Comby, Schmidhalter, Schmied Walter usw. Alle diese Leute haben diesen Satz unterschrieben.

Ebenso fragwürdig wie die N9-Geschichte ist die nach und nach so langsam von Bundesrat, Ständerat und Kommissionsmehrheit in das Gesetz hineingeschmuggelte Ausnahmebestimmung, wonach Kapazitätserhöhungen aus Gründen der Substanzerhaltung oder der Sicherheit auch noch möglich sein sollten. Bei welcher Strasse können diese Gründe nicht ins Feld geführt werden?

Das alles zusammen macht die von Volk und Ständen angenommene Verfassungsbestimmung fast zum toten Buchstaben. Wenn nun der wichtigere Teil des neuen Verfassungsartikels, nämlich die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene, im gleichen Stil «umgesetzt» wird, dann war die Volksinitiative für nichts. Das lassen wir uns nicht bieten – da können Sie sicher sein! Wir kämpfen heute für die Umsetzung der angenommenen Verfassungsbestimmung genauso hartnäckig und phantasievoll wie damals für die Annahme der Initiative. Es ist aber schlimm, dass man das machen muss.

Heute geht es nun keineswegs nur um die N 9 im Oberwallis und auch nicht um eine zusätzliche Spur an der San-Bernardino-Südrampe, von der auch schon die Rede war. Es geht um mehr: Es geht um die Glaubwürdigkeit der Politik und der Politiker, und zwar in doppelter Hinsicht. In Frage steht die Glaubwürdigkeit gegenüber dem eigenen Volk: Was ist das Wort von Politikern noch wert? Was zählen Sätze, die im Amtlichen Bulletin stehen? Was zählen Sätze, die im Bundesbüchlein allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern vorgesetzt werden? Wenn alle diese Erklärungen weniger wert sind als das Papier, auf dem sie stehen, dann dürfen Sie sich wirklich nicht wundern, wenn Volksweisheiten wie «die Politik ist ein Lügengeschäft» oder «wozu auch abstimmen, sie machen sowieso, was sie wollen» Hochkonjunktur haben.

In Frage steht auch die Glaubwürdigkeit nach aussen, die Glaubwürdigkeit der Schweiz in Europa. Wenn der Bundesrat in seiner Botschaft vor der Abstimmung verkündet, «bei Annahme der Alpen-Initiative wäre das Transitabkommen nicht mehr erfüllbar», was eine völlig unzutreffende Propagandaaussage war, hat es der gleiche Bundesrat heute sehr schwer, zwischen Montreux und Kreta den europäischen Verkehrsministern zu erklären, dass das Transitabkommen selbstverständlich eingehalten werde. Die europäischen Verkehrspolitikern haben nämlich die Aussagen des Bundesrates sehr genau gelesen, vor und nach der Abstimmung. Sie kennen die Botschaft, diese Leute in Brüssel und anderswo. Deshalb nehmen sie dem Bundesrat seine argumentativen Pirouetten ganz einfach nicht ab. Diese Pirouetten – und nicht die Annahme der Alpen-Initiative – sind der Hauptgrund, warum heute bilaterale Verhandlungen im Verkehrssektor nicht aufgenommen werden. Darin liegt das Problem: in den absolut widersprüchlichen Aussagen des Bundesrates vor und nach der Abstimmung. Wenn Sie sich in Europa ein bisschen umhören, wer-

den Sie diesen Sachverhalt überall bestätigt erhalten. So gesehen ist das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet weit über seinen Geltungsbereich hinaus von grösster Bedeutung. Nehmen Sie es deshalb in seiner ganzen Tragweite ernst.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie, auf das Gesetz einzutreten. Auf Details kommen wir in der Detailberatung zurück.

Poncet Charles (L, GE): Le groupe libéral entrera en matière sur le projet de loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine tel qu'il est ressorti des travaux de notre Commission des transports d'abord, puis des travaux du Conseil des Etats. Lorsque Churchill disait que la démocratie serait le plus mauvais des systèmes si tous les autres n'étaient pas encore bien pires, il avait probablement à l'esprit le fonctionnement moderne de la démocratie suisse! Nous voici, en effet, docilement penchés sur la manière d'appliquer une initiative populaire à laquelle – M. Hämmerle l'a rappelé tout à l'heure – une majorité de ce Parlement s'était déclarée franchement opposée et dont il n'est pas interdit de rappeler que l'adoption a surpris tout le monde.

Ce travail qui nous est imposé, nous entendons pour notre part le faire, et le faire honnêtement, mais nous ne participons pas à un exercice de défoulement collectif dont serait victime le conseiller fédéral qui a eu pour tâche de défendre la position de notre gouvernement et de la majorité des Chambres dans la campagne qui a précédé le vote du 20 février 1994.

Cet exercice de défoulement collectif, M. Rebeaud en a donné l'exemple tout à l'heure. Je me plais à souligner que cet exemple n'a pas été suivi ou qu'il n'a guère été suivi par les autres intervenants, et il faut s'en réjouir. Au conseiller fédéral chargé du Département des transports, des communications et de l'énergie, nous disons donc, en ce qui nous concerne, qu'il peut nous arriver de ne pas être d'accord avec lui, mais que cela n'affecte ni l'estime que nous avons pour lui ni l'approbation qu'appelle l'essentiel de la politique qu'il a conduite jusqu'ici.

Cela dit, le nouvel article 36sexies de la constitution ne définit pas ce qu'il faut entendre par la région alpine et il ne définit pas non plus ce qu'est une route de transit. Définir ce que c'est que les Alpes devrait être à la portée de la plupart des juristes, et la question délicate est évidemment celle de la définition de la route de transit. Le Conseil fédéral nous a proposé une formule relativement complexe, exigeant notamment des comptages périodiques, basée sur l'idée d'un 10 pour cent du trafic de la route considérée avec un plancher à 1500 véhicules par jour.

Cette approche ne nous paraît guère satisfaisante. En lui-même, d'abord, le chiffre de 10 pour cent a quelque chose d'arbitraire. Qualifierait-on de caviar l'amalgame noirâtre contenant 10 pour cent seulement d'oeufs d'esturgeon? Qualifierait-on de pâté d'alouette celui qui ne contient pas plus de 90 pour cent de viande de cheval? Qualifierait-on d'aéroport intercontinental celui dont 10 pour cent du trafic seulement s'envolerait à destination de l'étranger? Enfin, pourquoi 10, et pas 65 ou 3 pour cent?

La solution choisie par la majorité de la commission sur la proposition de M. Schmidhalter nous paraît donc meilleure et surtout plus simple. A une définition élastique, elle substitue une liste, qui n'est d'ailleurs pas immuable puisque, bien sûr, la loi peut être amendée par la suite si besoin est. Surtout, elle supprime l'incertitude juridique fâcheuse qui ferait qu'au gré de comptages, au demeurant éminemment aléatoires, telle route pourrait être une route de transit en 1994, cesser de l'être en 1995 et le redevenir en 1996. Qu'arriverait-il alors aux améliorations qui, par hypothèse, auraient été apportées entre temps à cette route? Faudrait-il les démolir pour les reconstruire trois ans plus tard lorsque la route serait redevenue une route de transit?

Ainsi, le texte issu des travaux de la commission nous paraît-il juste dans son principe. Nous entrerons donc en matière sur ce projet en nous réservant de faire tout à l'heure les commentaires qu'il appartiendra sur certaines propositions et, notamment, sur la proposition Spoerry, à l'article 3, qui pose un vrai problème dont il conviendra de débattre sérieusement.

Ogi Adolf, Bundesrat: Es ist richtig, Frau Hollenstein: Ich habe eine etwas zu grosse Nase, aber sie ist interessant für die Karikaturisten.

Die Geschichte, die Sie hier erzählt haben, hätte fairerweise zu Ende erzählt werden müssen. Nachdem Sie mir diesen Pinocchio geschenkt haben, glaube ich, dies jetzt noch tun zu müssen. Die Geschichte, das haben Sie verschwiegen, hat nämlich eine Entwicklung, sie hat ein Happy-End: Aus dem Stück Holz, vom Schnitzer mit einer langen Nase ausgestattet, wurde plötzlich ein lebendiger Mensch. Der Schnitzer hat diesen Menschen als Sohn aufgenommen. Pinocchio hat dann Streiche gespielt, Dummheiten gemacht, Ärger ausgelöst; aber der Vater, der Schnitzer, hat den Sohn nicht ausgestossen. Pinocchio durchlief einen Lernprozess, wurde ein gefreuter Mensch und hat aus den Erfahrungen gelernt, was ich jetzt auch mache. *(Beifall)*

Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung lautet folgendermassen: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.» Der Bundesrat hat immer darauf hingewiesen, dass in diesem Text vieles unklar ist. Unklar ist, was eine Transitstrasse ist; unklar ist, was Strassenkapazität heisst; unklar ist, von wo bis wo das Alpengebiet geht, und unklar ist, was eine Umfahungsstrasse ist. Diese Unklarheiten führten zu grossen Unsicherheiten; ich verweise hier auf die Debatte in Ihrem Rat vom 16. Dezember 1992 – ich möchte die Voten der Herren Bürgi, Bezzola und Comby nicht zitieren, sie sind niedergeschrieben.

In dieser Situation mussten vorläufige Annahmen über die Tragweite des Textes getroffen werden. Der Bundesrat ging davon aus, dass die Wirkung des Absatzes 3 flächendeckend sei, denn Absatz 1 des mit der Initiative angenommenen Verfassungsartikels 36sexies will das ganze Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützen. Der Bundesrat nahm an, Absatz 3 dieses Artikels erfasse mehr als vier Achsen, mehr als drei Nationalstrassen und mehr als eine Alpenstrasse. Deshalb enthalten die Abstimmungserläuterungen dazu zwei Aussagen: «Das Nationalstrassennetz im Wallis bliebe unvollendet, und der Ausbau von Hauptstrassen im Alpengebiet würde behindert.» Der Planungs- und Projektierungsstopp vom 23. Februar 1994 entspricht diesen Aussagen.

Der Planungs- und Projektierungsstopp im Alpengebiet ist flächendeckend: Er betrifft 13 Kantone; er erfasst alle Nationalstrassen und praktisch alle Hauptstrassen im Alpengebiet. Das sind 780 Kilometer Nationalstrassen und 1300 Kilometer Hauptstrassen.

In der Frühjahrssession 1994 wurden zahlreiche Vorstösse zur Alpen-Initiative eingereicht: 15 dringliche Interpellationen, 2 nicht dringliche Interpellationen, 7 Fragen in der Fragestunde, 5 Motionen und 1 Postulat. Mehrheitlich wurde darin gefordert:

1. den Verfassungstext nicht zu streng auszulegen;
2. den Planungs- und Projektierungsstopp zurückzunehmen;
3. das Ausbauverbot zu beschränken.

Das möchte ich Ihnen auch in Erinnerung rufen, denn es ist ein Auftrag von Ihnen.

In die gleiche Richtung zielte die parlamentarische Initiative Schmidhalter mit 109 Mitunterzeichnern. Eine Beschränkung auf vier Achsen verlangt auch die Initiative Hämmerle und Hubacher – ich betone: auf vier Achsen. Wir hatten nach all diesen Aufträgen nach der Frühjahrssession 1994 die schwierige Aufgabe zu lösen, im nachhinein festzulegen, wie weit der Strassenbau im Alpengebiet eingeschränkt werden soll. Sie werden zugestehen: Diese Aufgabe erwies sich als Quadratur des Zirkels. Der Bundesrat entschloss sich zu einer generell-abstrakten Regelung mit Kriterien, mit Schwellenwerten. Ich werde mich in der Detailberatung bei Artikel 2 oder Artikel 3 näher dazu äussern.

Aber lassen Sie mich folgendes mitteilen: Unsere Vorlage betrifft das ganze Alpengebiet und garantiert die Gleichbehandlung aller Transitstrassen. Sie geht bezüglich Schutz des Alpengebietes weiter als der Beschluss des Ständerates, weiter als der Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission. Unser Entwurf

hätte ein Ausbaubot für sicher 350 Kilometer, eventuell sogar für zusätzliche 270 Kilometer, also für total 620 Kilometer beinhaltet. Der Beschluss des Ständerates, dem Sie sich sicher anschliessen werden, umfasst ein Ausbaubot von 243 Kilometern.

Nach unserem Entwurf ist die N 9 zwischen Siders und Brig – 32 Kilometer – keine Transitstrasse. Das ist eine Abweichung von früheren Aussagen; ich gebe das zu. Unsere Vorlage entspricht aber dem politischen Willen – das möchte ich Ihnen hier in Erinnerung rufen –, den Sie uns im März dieses Jahres mit Ihren Vorstössen, mit Ihren Aufträgen gegeben haben. Wir verstanden diesen Willen als Auftrag. Das Ergebnis entspricht dem Willen des Ständerates – er hat es mit 34 zu 0 Stimmen bestätigt –, und es entspricht offensichtlich auch dem Willen der Mehrheit Ihrer Kommission.

Bundesrat, Ständerat und Kommissionen sind auf verschiedenen Wegen punkto N 9 zum gleichen Ergebnis gelangt. Dieses Ergebnis lässt sich sachlich – ich betone: sachlich – mit guten Gründen vertreten.

Herr Bircher Peter hat es gewünscht, und ich mache das hier in aller Klarheit: Es ist gesagt worden, unsere Vorlage missachte den Volkswillen. Es ist sogar geschrieben und gesagt worden, sie gefährde den Rechtsstaat. Letzteres ist eine geradezu absurde Unterstellung. Ich frage Sie: Kann man bei 243 Kilometern, die erfasst werden, von einem Schutz des ganzen Alpengebietes reden? Müsste man, wenn man schon vom Volkswillen spricht, nicht ehrlicherweise den Entwurf des Bundesrates mit 350, eventuell sogar 620 Kilometern unterstützen? Müsste man nicht an das ganze Alpengebiet denken und nicht nur an drei Nationalstrassen und eine Hauptstrasse im Alpengebiet?

Kann man – so muss ich weiter fragen – punkto N 9 von einem ganz klaren Volkswillen sprechen, wenn ein allgemein formulierter Verfassungstext vorliegt und die N 9 in diesem Text überhaupt nicht erwähnt wird? Kann man von einem ganz klaren Volkswillen sprechen, wenn nur 20 Prozent der Stimmentenden bemerkt haben, dass es auch um die Beschränkung des Strassenbaus ging? Kann man von einem klaren Volkswillen sprechen, wenn unter 15 Gründen, die die befragten Befürworter angaben, der Strassenbau und die Strassenkapazität gar nicht genannt werden? Sie ersehen dies alles aus der Tabelle auf Seite 28 der Vox-Analyse. Von einem ganz klaren, ganz eindeutigen Volkswillen – im Bereich des Strassenbaus, wohlverstanden, oder gar bezüglich einzelner Strecken – kann keine Rede sein!

Auch die Verfassungstreue des Bundesrates beim Auslegen des vorliegenden Verfassungsartikels kann in keiner Weise in Zweifel gezogen werden. Wenn der Bundesrat zu weit gegangen ist, können Sie den Entwurf hier und heute korrigieren. Wenn der Bundesrat zu wenig weit gegangen ist, können Sie hier und heute den Entwurf korrigieren. Dann kann immer noch das Referendum ergriffen werden, und das Volk hat dann noch einmal das letzte Wort. Der Volkswille wird vom Parlament, von Ihnen, umgesetzt. Die Verfassung wird vom Parlament konkretisiert.

Das Abweichen von den Abstimmungserläuterungen – ich sage das ganz offen und ehrlich – hat zu berechtigter Kritik Anlass gegeben. Ich akzeptiere diese Kritik und werde daraus die notwendigen Lehren ziehen. Die Lehren sind für mich, dass der Bundesrat bei offenen Initiativtexten in Zukunft entweder umfassende, vertiefte Vorabklärungen veranlassen oder Aussagen der Initianten mit grösster Zurückhaltung behandeln muss. Dazu stehe ich. Ich wehre mich aber gegen die Unterstellung, der Bundesrat habe nicht aus ehrenwerten Überlegungen und Motiven gehandelt. Ich wehre mich gegen die Unterstellung, der Bundesrat habe den Schutz des ganzen Alpengebietes nicht ernst genommen. Ich wehre mich gegen die Unterstellung, der Bundesrat habe den Volkswillen nicht nach bestem Wissen und Gewissen umgesetzt. Und ich wehre mich auch gegen die Unterstellung, der Bundesrat habe dem parlamentarischen Auftrag, Ihrem Auftrag von der Frühjahrs-session 1994, nicht Rechnung getragen.

Die N 9 zwischen Siders und Brig ist noch nicht gebaut. Wir präsentieren Ihnen aufgrund Ihres Auftrags vom März einen Entwurf. Sie entscheiden.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: A l'article 1er, il y a une correction rédactionnelle qui a été suggérée par la Commission de rédaction et à laquelle on pourrait se rallier. Elle va dans le sens que la présente loi d'exécution de l'article 36sexies de la constitution porte «sur la capacité des routes de transit dans la région alpine».

C'est une correction qui nous est proposée. La commission n'en a pas discuté, mais je crois qu'on peut suivre la décision du Conseil des Etats.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Ich habe bereits beim Eintreten darauf hingewiesen, dass wir Artikel 1 auf Antrag der Redaktionskommission ergänzen möchten. Der Satz in Artikel 1, wie ihn der Bundesrat festlegt, bleibt bestehen und wird ergänzt mit den Worten «... über die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet». Wir sind der Meinung, dass das richtig ist und zur Transparenz und zum besseren Verständnis für den Bürger beiträgt.

Ich bitte Sie, dieser Änderung zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Streichen

Antrag Schmidhalter

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2

Proposition de la commission

Biffer

Proposition Schmidhalter

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Transitstrassen im Alpengebiet sind ausschliesslich:

– San-Bernardino-Route: die Strecke Thusis–Bellinzona Nord
– Gotthard-Route: die Strecke Amsteg–Göschenen–Airolo–Bellinzona Nord

– Simplon-Route: die Strecke Brig–Gondo/Zwischbergen (Landesgrenze)

– Grosser-St.-Bernhard-Route: die Strecke Sembrancher–Nordportal des Tunnels.

Minderheit

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

....

– San-Bernardino-Route: die Strecke Reichenau–Bellinzona Nord

....
– Simplon-Route: die Strecke Siders–Gondo (Landesgrenze)

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Spoerry

Abs. 1

....
– San-Bernardino-Route:
gemäss Antrag der Mehrheit
– Gotthard-Route:
gemäss Antrag der Mehrheit
– Simplon-Route:
gemäss Antrag der Minderheit
– Grosser-St.-Bernhard-Route:
gemäss Antrag der Mehrheit

Antrag der grünen Fraktion

Abs. 1

....
– San-Bernardino-Route: die Strecke Reichenau–Chiasso
– Gotthard-Route: die Strecke Luzern–Chiasso

Antrag Hildbrand

Abs. 1

....
– Simplon-Route:
Streichen
– Grosser-St.-Bernhard-Route:
gemäss Antrag der Mehrheit

Antrag Oehler

Anhang

.... SG, Bezirke: Werdenberg, Sargans
(Unterrheintal, Oberrheintal: Streichen)

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Les routes de transit dans la région alpine sont exclusivement:

– route du San Bernardino: tronçon Thusis–Bellinzona nord
– route du Gothard: tronçon Amsteg–Göschenen–Airolo–Bellinzona nord
– route du Simplon: tronçon Brigue–Gondo/Zwischbergen (frontière)
– route du Grand Saint-Bernard: tronçon Sembrancher–portal nord du tunnel.

Minorité

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

....
– route du San Bernardino: tronçon Reichenau–Bellinzona nord

....
– route du Simplon: tronçon Siders–Gondo (frontière)

....

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Spoerry

Al. 1

....
– route du San Bernardino:
selon proposition de la majorité
– route du Gothard:
selon proposition de la majorité
– route du Simplon:
selon proposition de la minorité
– route du Grand-Saint-Bernard:
selon proposition de la majorité

Proposition du groupe écologiste

Al. 1

....
– route du San Bernardino: tronçon Reichenau–Chiasso
– route du Gothard: tronçon Luzern–Chiasso

....

Proposition Hildbrand

Al. 1

....
– route du Simplon:
Biffer
– route du Grand Saint-Bernard:
selon proposition de la majorité

Proposition Oehler

Annexe

.... SG, districts: Werdenberg, Sargans
(Unterrheintal, Oberrheintal: Biffer)

Hämmerle Andrea (S, GR), Sprecher der Minderheit: Bis etwa zwei Monate vor der Volksabstimmung war klar, dass es sich bei diesen Transitstrassen um die vier klassischen Transitrouten San Bernardino, Gotthard, Simplon und Grosser St. Bernhard handelt. Schon in den Erläuterungen auf dem Initiativbogen, den die Leute unterschrieben haben, wurde dies klar festgehalten. Der gleiche Sachverhalt wurde in der Botschaft des Bundesrates aufgenommen. Vom gleichen Sachverhalt gehen alle Zählungen des EVED im Transitbereich aus – es geht immer um diese vier Routen, nie um irgendwelche anderen. Zwei, drei Monate vor der Volksabstimmung haben die Gegner irgendwie Angst bekommen, sie könnten doch verlieren, und deswegen darüber hinaus alle möglichen und unmöglichen Strassen im Alpenraum als durch diese Initiative gefährdet bezeichnet: z. B. die Prättigaustrasse sowie alle möglichen Pässe quer durch die Landschaft. Dies ist eigentlich das Problem: Wenn man vor der Abstimmung immer bei dem geblieben wäre, was vier Jahre lang unwidersprochen gesagt worden ist, gäbe es das Problem heute nicht.

Ich möchte noch ein paar Worte zur Auslegung des Verfassungstextes sagen: Es ist klar, dass der Ausgangspunkt wie immer der Wortlaut ist, und es ist klar, dass der Wortlaut eines Verfassungstextes nicht alle Auslegungsprobleme lösen kann, sonst müsste man ja ein Buch statt eines Verfassungsartikels schreiben. Wenn nun aber Unklarheiten bestehen – und das ist unbestritten –, spielen u. a. die Materialien eine Rolle; zu ihnen ist auch der Wille der Initianten zu rechnen. Selbstverständlich behauptet kein Mensch, dass der Wille der Initianten für die Auslegung des Initiativtextes allein massgebend sei. Dies wird in der Botschaft des Bundesrates ein bisschen unterstellt, wenn es heisst, entgegen dem expliziten Willen der Initianten könne die N 9 nicht dem Verfassungsartikel unterstellt werden.

Das trifft hier genau nicht den Sachverhalt: Im Hinblick auf die N 9, dem heute wesentlich strittigen Punkt, waren nämlich zu allen Zeiten die Initianten, der Bundesrat, das Parlament sowie die Gegner der Initiative gleicher Meinung. Ich habe vorher einige Zitate gebracht und möchte sie nicht wiederholen, nur soviel: Sie finden unzählige Dokumente und Aussagen, aus denen klar hervorgeht, dass die N 9 zwischen Siders und Brig bei Annahme der Initiative nicht auf vier Spuren ausgebaut werden könne; Sie finden kein einziges Dokument und keine einzige Aussage irgendeiner relevanten Person oder Behörde, die etwas anderes behauptet hat – das sind die Fakten. Es war immer klar, dass bei Annahme der Initiative die N 9 nicht vier-spurig ausgebaut werden könnte, dass sie unter die Beschränkung des neuen Verfassungstextes fiel.

Wenn nun aber die Materialien derart eindeutig sind und in diesem Punkt überhaupt keine Zweifel offenlassen, ist jede andere Auslegung des Verfassungstextes willkürlich, widerspricht Treu und Glauben. Jede andere Auslegung des Verfassungstextes hier in diesem Saal wäre eine reine Machtdemonstration einer Mehrheit, die sich nicht auf ihren eigenen Aussagen behaften lassen will, die ihr eigenes Wort zu brechen bereit ist. Wenn wir also die betroffenen Transitstrecken, wie es

sich jetzt abzeichnet, namentlich erwähnen, muss die N 9 ab Siders in diesem Gesetz explizit erwähnt werden. Das geht gar nicht anders. Dies ist der erste wesentliche Punkt meines Minderheitsantrages.

Ein zweiter wesentlicher Punkt: Es gibt im Verfassungstext eine Ausnahmebestimmung – sie wurde auch schon mehrmals zitiert –, welche die Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr ermöglicht. Die Initianten und Initiantinnen betonten zu allen Zeiten, dass diese Bestimmung den Bau einer zweispurigen Umfahrungsstrasse Siders–Brig zulasse. Die Gegner – nur die Gegner – versteiften sich auf eine Position des Nichts: Es könne in diesem Tal nichts gebaut werden. Wir bleiben bei unserer Aussage: Es soll möglich sein, eine zweispurige Umfahrungsstrasse zu bauen.

In Artikel 5 Absatz 2 in der Fassung von Bundesrat, Ständerat und Kommission steht, die Umfahungsklausel gelte für die Umfahrung mehrerer Ortschaften, «wenn diese Ortschaften ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet bilden oder wenn andere raumplanerische oder umweltrechtliche Gründe die entsprechende Linienführung verlangen». Diese Definition trifft sehr gut den Sinn der Verfassungsbestimmung, und sie ist exakt auf die Situation im Oberwallis anzuwenden. Mit unserem Minderheitsantrag zu Artikel 5 sagen wir das ja explizit: «Der Bau einer zweispurigen Umfahrungsstrasse zwischen Siders und Brig (N 9) ist zulässig.» Dieser Minderheitsantrag zu Artikel 5 ist inhaltlich und formal abhängig vom Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 1. Er kann, Herr Stalder, gar nicht angenommen werden, wenn Sie den Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 1 nicht annehmen. Deshalb muss ich ihn ja auch zusammenhängend begründen.

Mit dem Konzept der Kommissionsminderheit, das wir Ihnen beantragen, bleiben wir hundertprozentig auf dem Boden der Verfassung, und wir bleiben bei der Aussage, die wir vor der Abstimmung gemacht haben: Die N 9 gilt ab Siders als Transitstrasse. Der Bau einer zusammenhängenden zweispurigen Umfahrungsstrasse, klassiert als Nationalstrasse N 9 und als gar nichts anderes, ist zulässig. Das ist das Konzept, das wir Ihnen beantragen. Mit diesem Angebot müssten doch eigentlich auch die Walliser Freundinnen und Freunde aus allen Lagern leben können. Wir bauen ihnen mit diesem Angebot ja eine goldene Brücke. Mit diesem Angebot können sie ihre internen Differenzen elegant und für immer beseitigen. Denn auch hier gilt genauso wie in der europäischen Diskussion: Nicht wegen der Alpen-Initiative haben die Oberwalliser heute keine Nationalstrasse – nicht wegen der Alpen-Initiative, keine Spur davon! –, sondern darum, weil sie sich jahrzehntelang intern selber nicht auf eine Linienführung und auf eine Anzahl Spuren einigen konnten. Dort liegt das Problem und nirgendwo sonst.

Wenn Sie jetzt den Minderheitsantrag Hämmerle annehmen, dann bieten Sie den Wallisern eine Kompromisslösung an, die verfassungskonform, umweltfreundlich und auch noch finanzierbar ist.

Liebe Walliser Kollegen: Es geht hier immerhin um ein 2,5-Milliarden-Geschäft. Ich denke mir, dass vielleicht der ganze Rat diese Walliser Geschichte mitdiskutieren sollte – es wäre denn, Sie wollen diese 2,5 Milliarden Franken selber aufbringen. Sie müssen sich schon gefallen lassen, dass sich auch Nichtwalliser mit diesem Thema befassen. Es geht um ein 2,5-Milliarden-Geschäft, das ganz wesentlich vom Bund finanziert wird. Und noch ein Wort zu den Walliser Freunden: Sie sagen jetzt immer wieder, diese Initiative sei im Wallis mit 75 Prozent der Stimmen abgelehnt worden, deshalb rechtfertige sich eine Sonderbehandlung des Wallis. Wenn wir so argumentieren wollen, dann kommen morgen die Urner und sagen: Wir haben die Neat mit überwältigender Mehrheit abgelehnt, also wird die Neat im Kanton Uri nicht gebaut. Oder wir können sagen: Die Walliser haben die Mehrwertsteuer abgelehnt, also bleiben wir im Wallis bei der Warenumsatzsteuer usw. So geht das nicht. Diese Volksabstimmung gilt für das ganze Land, das Wallis inklusive. Die Walliser sollten so clever sein, dieses Angebot jetzt anzunehmen und damit diese Diskussionen zu schliessen.

Ich komme zum dritten Punkt meines Minderheitsantrages, zur San-Bernardino-Route. Wo soll sie im Norden beginnen: in

Thusis oder in Reichenau? Das ist der Streitpunkt. Zwei Gründe sprechen für Reichenau:

1. Die Symmetrie: Wenn die Transitstrassen im Süden bis Bellinzona reichen sollen, sowohl am Gotthard als auch am San Bernardino, dann muss im Norden, wenn das einigermaßen symmetrisch geschehen soll, diese Route mindestens bei Reichenau beginnen, nämlich bei der Abzweigung der Strasse in die Surselva.

2. Ein noch wichtiger Grund: Zwischen Reichenau und Rothenbrunnen bestehen die berühmten Rheinauen. Es ist der einzige Ort in der Schweiz, wo der Rhein noch frei mäandern kann, wo es noch Auen, Buchten und Tümpel entlang des Rheins gibt. Hier weist die N 13 heute eine äusserst umweltschonende zweispurige Linienführung auf. Diese Linienführung wurde in den frühen siebziger Jahren vom Bundesrat nach einem Augenschein in diesen Rheinauen beschlossen; sie hat sich sehr bewährt, und es wäre fatal, daran jetzt etwas ändern zu wollen.

Zum Antrag Spoerry: Frau Spoerry übernimmt zu über 95 Prozent meinen Minderheitsantrag. Sie musste ja irgendwo eine Differenz schaffen, sonst hätte sie gar keinen eigenen Antrag stellen können. Diese Differenz betrifft die Strecke zwischen Reichenau und Thusis. Ansonsten entspricht ihr Antrag wörtlich unserem Minderheitsantrag. Ich will offenlassen, ob dieser Sachverhalt mich ehrt oder ob er Frau Spoerry ehrt; das ist nicht so wichtig. Es freut mich aber, dass Frau Spoerry als bisher einziges Mitglied des gegnerischen Komitees nach der Abstimmung noch zu ihrem Wort steht, das sie vor der Abstimmung gegeben hat. Ich hoffe sehr, dass heute noch mehr Nationalrätinnen und Nationalräte dem Beispiel von Frau Spoerry folgen und mindestens ihren Antrag unterstützen.

Noch ein kleines Wort zu Herrn Schmidhalter und Herrn Hildbrand: Ich bin schon überrascht. Wir waren einen Tag lang in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zusammen, haben alles à fond diskutiert, haben unzählige Anträge behandelt und besprochen, und jetzt kommen Sie in den Rat und bringen wieder neue Anträge, die man dort nicht besprochen hat. Ich finde das unüblich, und ich bitte Sie, künftig die Regeln ein bisschen genauer einzuhalten; Sie kennen sie ja besser als ich, Sie sind länger im Parlament.

Schmidhalter Paul (C, VS): Zuerst eine Bemerkung an Herrn Hämmerle: Er hat behauptet, dass es im gegnerischen Komitee keinen Nationalrat und keinen Ständerat gebe, der vor der Abstimmung nicht anders gesprochen habe. Ich möchte beweisen, dass ich das Argumentarium dieser Gegnerschaft im Wallis nicht unterzeichnet habe, weil ich ganz klar festgelegt hatte, das gehe zu weit. Ich habe immer gesagt: Wir müssen erst interpretieren, wenn wir das Resultat der Abstimmung kennen. Wir sollten das in der Zukunft auch beherzigen, genau gleich wie das unser Herr Bundesrat Ogi ausgeführt hat. Wir müssen alle aus dieser Angelegenheit lernen.

Ich habe den Antrag eingereicht, dass wir den Beschluss des Ständerates unterstützen und nicht den Antrag der Mehrheit der Kommission. Dies habe ich getan, lieber Kollege Hämmerle, damit ich hier auch noch sprechen kann; sonst hätte ich nicht sprechen können. Aber ich habe auch einen Grund, weshalb ich das so machte. Sowohl im Antrag der Kommissionsmehrheit als auch in jenem der Kommissionsminderheit steht ausdrücklich, dass wir «ausschliesslich» vier Strassen bezeichnen, während im Beschluss des Ständerates dieses Wort «ausschliesslich» nicht enthalten ist.

Es gibt einen zweiten, technischen Unterschied zwischen dem Beschluss des Ständerates und dem Antrag der Mehrheit der Kommission. Im Beschluss des Ständerates bei Artikel 2 spricht man von Alpenquerungen oder Alpenübergängen – San Bernardino, Simplon usw. – und nicht von «Routen». Das ist technisch ein wichtiger Unterschied. Darum unterstütze ich den Beschluss des Ständerates.

Zurück zu Professor Schmid: Er hat in seiner Studie ganz klar festgelegt, dass wir verpflichtet sind, den Wortlaut der neuen Verfassungsbestimmung zu interpretieren, und zwar grammatikalisch, historisch usw. – nach diesen vier Kriterien –, und dass die ganzen Stellungnahmen und Interpretationen, die vorgängig gemacht werden, nur herangezogen werden, wenn

Unklarheit besteht und man aufgrund dieser Kriterien den Verfassungstext nicht definitiv interpretieren kann. Ich gebe auch zu, dass der Entwurf des Bundesrates flächendeckend war, und auch hier hat Herr Ogi ganz klar gesagt, es wären 620 Kilometer Strassen im Alpengebiet betroffen gewesen.

Sowohl mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission als auch mit dem Beschluss des Ständerates sind es nur diese vier Passstrecken, und wir haben gleichzeitig mit diesem Beschluss alle Probleme, die in allen anderen Kantonen auftauchen könnten, gelöst. Es spricht niemand mehr über die Transitfunktion einer Strasse am Bodensee. Es spricht niemand mehr über die Transitzapazität einer Strasse wie der Axenstrasse oder den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Luzern und Altdorf. Es spricht niemand mehr von all diesen Strassen, die im unteren Tessin bezeichnet worden sind. Wir haben mit unserer Lösung allen Kantonen die Probleme für heute und in der Zukunft gelöst.

Jetzt kommt eine Minderheit der Kommission – unterstützt von Frau Spoerry – und will einen Kanton bestrafen. Das ist Bestrafen; das kann man nicht anders ausdrücken!

Die N 9 im Wallis ist keine Transitstrasse, und das Schweizer Volk hat nicht abgestimmt, ob die Strasse zwischen Siders und Brig eine Transitstrasse ist; es hat auch nicht darüber abgestimmt, ob sie zwei-, vier- oder sechsspurig gebaut werden kann. Das hat das Volk nicht entschieden! An der Simplon-Route sind wir gefordert, der Alpen-Initiative zu folgen. Den Schutz der Alpen müssen wir erreichen, indem wir verhindern, dass wir am Simplon eines Tages die gleichen Verhältnisse haben wie am Gotthard. Das heisst mit anderen Worten: Wir müssen vor allem verhindern, dass der Schwerverkehr auf diese Ausweichroute geht. Das können wir, das brauchen wir nicht einmal im Gesetz festzuhalten, das hat die Natur gemacht. Diese Passstrasse erreicht 2000 Meter über Meer, und kein intelligenter Camionneur fährt mit einem Laster über den Simplon, wenn er eine andere Route wählen kann. Daher, glaube ich, müssten wir nicht einmal die Passstrecke am Simplon in dieses Konzept hineinnehmen.

Das Transitaufkommen wurde vom Bundesamt für Verkehr errechnet. Ich glaube zu wissen, dass man sich noch an der ETH Zürich versichert hat. Diese Leute behaupten heute, dass wir am Gotthard ein Transitaufkommen von 29 Prozent hätten. Die ETH Lausanne spricht hier von 72 Prozent. Die ETH Lausanne spricht z. B. für den Simplonpass von 9,5 Prozent und die ETH Zürich von 11 Prozent. Sie sehen also, wie weit wir betreffend die Transitfrage kommen würden, wenn wir unsere Strassen nach diesem Kriterium bezeichnen würden.

Ich möchte auf jeden Fall noch festhalten, dass wir im Wallis diese Autobahn brauchen. Sie wurde 1960 vom Schweizer Volk beschlossen. Wir haben 35 Jahre lang, genau gleich wie Sie, Frau Spoerry, Benzin Zoll abgeliefert. Bei uns wurde noch kein Meter Nationalstrasse realisiert. Wenn Sie heute kommen und sagen, Sie möchten uns eine zweispurige Umfahrungsstrasse zubilligen – Sie unterstützen ja auch diesen Teil des Antrages der Minderheit Hämmerle –, dann muss ich Ihnen sagen: Eine zweispurige Umfahrungsstrasse ist rechtlich und sachlich ein Unsinn. Das kann man gar nicht realisieren. Auf jeden Fall ist es keine Nationalstrasse, und wenn Sie das Nationalstrassengesetz lesen, dann sehen Sie, welche Strassen klassiert sind und wie man diese bauen muss. Die Kompetenz, den Ausbaugrad einer Strasse, ob zwei- oder vierspurig, zu bestimmen, hat dieses Parlament an den Bundesrat delegiert. Der Bundesrat hält mit der Regierung fest, ob man zwei- oder vierspurig baut. Das ist im Gesetz vorhanden, das brauchen wir nicht mehr zu beschliessen, und das müssen wir hier nicht mehr aufnehmen. Aber wenn Sie an Ihrer Definition betreffend zweispurige Umfahrungsstrassen festhalten, dann muss ich an meiner Definition festhalten, und dann soll der Rat auch entscheiden, welche der beiden Lösungen die richtige ist.

Ich bringe Ihnen nur ein Beispiel: Wie machen Sie eine zweispurige Umfahrungsstrasse im Pfywald? Es stehen keine Häuser im Pfywald, die Sie umfahren können; dann können Sie die Bäume umfahren. Sie sehen, dass diese Sache nicht geht.

Es ist bei dieser Definition ein zweites wichtiges Moment zu beachten – das vor allem an die Adresse der Sozialdemokra-

ten und der Grünen –: Wenn wir beschliessen, dass man im Pfywald nur noch eine zweispurige Umfahrungsstrasse bauen kann, dann kann sich der Bund an der Sanierung der SBB im Rahmen der «Bahn 2000» nicht mehr beteiligen. Dann kann er diese 200 Millionen Franken für die «Bahn 2000», diese Doppelspurstrecke zwischen Salgesch und Leuk, nicht mehr freigeben, und die SBB können dieses Werk mit Sicherheit nicht realisieren. Sie sehen also, dass Sie mit dem Antrag Hämmerle gleichzeitig auch den Bau dieser zweispurigen Bahn im Pfywald verhindern. Das schleckt keine Geiss weg, das ist Gesetz, und das bleibt auf jeden Fall Gesetz, solange es nicht abgeändert wird.

Ich habe den Eindruck, dass der Ständerat sehr weise und geschickt entschieden hat. Tun wir ein Gleiches, und schaffen wir um Himmels willen heute keine Differenz! Diese Vorlage ist dringend, und wir müssen sie in dieser Session bereinigen.

Spoerry Vreni (R, ZH): Der Tag hat heute für mich mit einer Aufregung begonnen: Auf dem Weg ins Bundeshaus wurde ich von einem Auto touchiert und zu Boden geworfen. Aber ich kann zu Protokoll geben, dass der Lenker kein Walliser war.

Mein Antrag bezweckt, im Interesse der Glaubwürdigkeit der politischen Instanzen die N 9 im Oberwallis zwischen Siders und Brig dem Anwendungsbereich der Alpen-Initiative zu unterstellen – so, wie das im Abstimmungskampf von hüben und drüben und ohne jegliche Einschränkung dargelegt worden ist. Das bedeutet, dass der Bau einer vierspurigen Autobahn zwischen Siders und Brig nicht möglich ist. Der Erstellung einer zweispurigen Umfahrungsstrasse steht dagegen nichts im Wege; die Verfassung sieht diese Ausnahme ausdrücklich vor. Mein Antrag unterscheidet sich von der Minderheit Hämmerle in Bezug auf die San-Bernardino-Route: Das Teilstück Reichenau–Thuis wurde im Abstimmungskampf nicht thematisiert, und es ist vor allen Dingen auch in keinen offiziellen Unterlagen davon die Rede. Deswegen kann ich mich der Mehrheit der Kommission anschliessen, die beantragt, dass die San-Bernardino-Route in Thuis beginnt. Zwischen Thuis und Reichenau kann man auch noch von einer Engadiner Route sprechen.

Zurück zur N 9: Sie wissen, dass ich mich als Copräsidentin des gegnerischen Komitees stark gegen die Alpen-Initiative engagiert habe. Ich tat dies mit Herzblut. Mein Engagement entsprang einerseits der Überzeugung, dass die notwendige Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene mit Europa zusammen und nicht gegen Europa erfolgen sollte, und andererseits der Überzeugung, dass man keine partiellen Strassenausbauverbote in die Verfassung schreiben sollte, dass das Nationalstrassennetz fertigzustellen sei und dass das Oberwallis eine N 9 nötig habe.

Die Gegner der Alpen-Initiative haben diesen Kampf verloren. Volk und Stände haben den Initiativtext zur Verfassungsnorm erhoben. Heute geht es nicht um die Frage, ob das gut oder schlecht sei; es geht einzig und allein darum, den vom Souverän genehmigten Verfassungstext umzusetzen, und dies muss – auch dafür engagiere ich mich heute mit Herzblut – in der Weise geschehen, wie die Gegner der Initiative das in Aussicht gestellt haben und wie die Befürworter der Initiative das annehmen durften. Hier gibt es ja nun wohl keinen Zweifel: Das Nationalstrassennetz im Wallis bliebe unvollendet, falls die Initiative angenommen würde; so konnte es jede Stimmbürgerin und jeder Stimmbürger im Abstimmungsbüchlein nachlesen. Und wie das zu interpretieren war, war ja wohl ebenfalls klar: Die Alpen-Initiative verhindert den Bau einer vierspurigen N 9 zwischen Siders und Brig. So ist die bundesrätliche Aussage mehr als einmal im Amtlichen Bulletin beider Kammern verankert. Alle haben diesen Satz im Abstimmungskampf kritiklos nachgebetet: Sie finden ihn in sämtlichen Publikationen der gegnerischen Komitees, und Sie finden ihn ganz besonders schwergewichtig im Argumentarium des gegnerischen Walliser Komitees. Damit ist aus der Sicht all jener ein Fehler passiert, die den Oberwallisern ihre Autobahn von Herzen gönnen möchten – und zu diesen zähle ich mich auch. Wer von uns in diesem Saal oder wer von unseren Kolleginnen und Kollegen im Ständerat ist aufgestanden und hat klar und deutlich zuhänden der Gesetzesmaterialien verkündet, dass

es sich bei der N 9 eben gerade nicht um eine Transitstrasse handle und die N 9 deshalb auch bei einer allfälligen Annahme der Alpen-Initiative gebaut werden könnte?

Paul Schmidhalter, Deine Ansicht hat leider keinen Eingang in die offiziellen Materialien gefunden und hat auch den Abstimmungskampf im Oberwallis in keiner Art und Weise beeinflussen können. Denn anstatt auf diesen zentralen Punkt aufmerksam zu machen, diesen Punkt lauthals zu verkünden und aktenkundig zu machen und damit die Walliser Interessen auch bei einer Annahme der Initiative zu wahren, hat das gegnerische Komitee Flugblätter in alle Oberwalliser Haushaltungen verteilt, in denen man gross und deutlich lesen konnte: «Das Walliser Komitee gegen die Alpen-Initiative empfiehlt deren Ablehnung, weil keine Nationalstrasse Siders–Brig und kein Ausbau der Hauptstrasse Siders–Brig mehr möglich ist.» Das hat ohne Zweifel stark zum deutlichen Abstimmungsergebnis im Wallis beigetragen.

Wir alle erinnern uns wohl an die berühmte «Arena»-Abstimmungssendung, in welcher das Wallis mit einer repräsentativen Delegation vertreten war. Diese kämpfte den ganzen Abend lang mit einem einzigen Argument, nämlich damit, dass die Initiative den Wallisern die Fertigstellung der N 9 verunmögliche, was unfair sei und deshalb abgelehnt werden müsse. Niemand hat dieser Aussage widersprochen.

Wer sich als Stimmbürgerin und Stimmbürger auch nur einigermassen mit der Vorlage befasst hat, musste davon ausgehen, dass das Schicksal der N 9 zwischen Siders und Brig vom Ausgang der Abstimmung unmittelbar betroffen sein werde. Aus diesem Grunde kann ich mich der legalistischen Auslegung des Verfassungstextes, wie sie der Bundesrat, der Ständerat und die Mehrheit der vorberatenden Kommissionen vorgenommen haben, nicht anschliessen. Es geht nicht an, alles in den Wind zu schlagen, was vor dem 20. Februar 1994 gesagt, geschrieben und gedruckt worden ist.

Meine Haltung hat mir geharnischte Reaktionen aus dem Wallis eingetragen, so z. B. ein Schreiben aus gewerblichen Walliser Kreisen, also aus Kreisen, die dem gegnerischen Komitee sehr nahe gestanden haben. Es wird mir mitgeteilt, dass sich meine Stellungnahme gegen die wirtschaftlichen Interessen des Oberwallis richte, dass das Oberwallis dringend eine vier-spurige N 9 bis Brig brauche und ich daher bitte die Entscheidung des Walliser Souveräns zu respektieren hätte. Diese Argumentation ist rechtsstaatlich unhaltbar. Die Alpen-Initiative war eine eidgenössische Abstimmung, und man kann deshalb die Auswirkungen nicht nach den einzelnen Kantons-ergebnissen abstufen. Herr Hämmerle hat sehr zu Recht das Beispiel der Neat im Kanton Uri erwähnt, und ich möchte Sie fragen: Möchten Sie die Romandie nach dem EWR-Ja anders behandeln als die Deutschschweiz?

Meine Haltung richtet sich auch nicht gegen die wirtschaftlichen Interessen des Oberwallis, sondern dagegen, das Vertrauen in die Spielregeln und die Werte der Demokratie aufs Spiel zu setzen. Wenn wir zulassen, dass unsere Glaubwürdigkeit in Frage gestellt wird, zahlen wir letztlich einen wesentlich höheren Preis als ihn ein – möglicherweise nur vorläufiger – Verzicht auf den Bau von 32 Kilometern Autobahn darstellt.

Der nächste Abstimmungskampf kommt bestimmt. Überlegen Sie gut, wie ernst dannzumal Ihre Argumente genommen werden, wenn wir uns heute eine solche Kehrtwendung erlauben. Wollen Sie wirklich den Vorwurf unterstützen, die in Bern machten ja sowieso, was sie wollten, bis er beginnt, den Tatsachen zu entsprechen?

Noch schärfer fährt mir der Verantwortliche für den Nationalstrassenbau im Baudepartement des Kantons Wallis an den Karren: «Vous-même, vous avez refusé l'initiative en votant non. Par votre attitude actuelle, vous contredisez votre vote du 20 février 1994.» Und: «Le canton du Valais ne souhaite pas perdre son autoroute à l'instigation d'une conseillère nationale zurichoise.»

Ich weise diese groteske Verdrehung der Tatsachen zurück und muss Herrn Jimmy sagen, dass nicht ich meine Haltung geändert habe, sondern dass die Alpen-Initiative zum Verfassungstext geworden ist – auch wenn das niemand erwartet hat –; jetzt sind daraus die Konsequenzen zu ziehen.

Die N 9 im Oberwallis ist wohl weniger durch eine Zürcher Nationalrätin gefährdet als vielmehr durch die Argumente, mit denen in der ganzen Schweiz, aber ganz besonders im Wallis, der Abstimmungskampf geführt wurde. Das kann man leider nicht ungeschehen machen. Aber man kann das Resultat selbstverständlich korrigieren. Das muss allerdings auf verfassungsmässig korrekte Weise geschehen. Der Souverän muss erneut Gelegenheit erhalten, sich zu dieser Frage zu äussern. Geschieht dies, dann stehe ich wieder auf der Seite der Walliser, denn hier unterscheide ich mich von den Initianten: Ich begrüsse den Bau einer N 9 im Oberwallis, aber nicht so, wie Sie das jetzt zu tun im Begriff sind.

Zur Tendenz, bei dieser heiklen Frage vor allem Herrn Bundesrat Ogi den Schwarzen Peter zuzuschieben: Ich finde das ungerecht. Zum ersten ist niemand verpflichtet, bundesrätliche Aussagen unbesehen und unwidersprochen zu übernehmen. Zum zweiten ist die jetzt zur Diskussion stehende Frage der N 9 nicht allein von Bundesrat Ogi entschieden worden, sondern vom Gesamtbundesrat. Der Ständerat ist dieser Vorlage gefolgt, und auch in unserem Rat konnte die Mehrheit der vorberatenden Kommission dieser Auffassung folgen.

Wie er sich in dieser Frage verhalten wird, muss jeder von Ihnen mit sich selbst ausmachen. Ich persönlich muss an meinem Antrag festhalten.

Thür Hanspeter (G, AG): Bei Artikel 3 geht es um die Umsetzung jenes Teils der Alpen-Initiative, der verlangt, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht ausgebaut werden darf. So steht es nun wörtlich in der Verfassung, und die Frage stellt sich heute, wie dieser verfassungsmässige Grundsatz ausgelegt werden darf. Die Mehrheit des Ständerates ist der Auffassung, dass es genügt, wenn lediglich einzelne Passübergänge und nicht Transitrouten als ganze sehr restriktiv definiert werden. Die grüne Fraktion ist der Auffassung, dass damit dem Schutzgedanken der Initiative in diesem Punkt keinerlei Rechnung getragen wird und deren Grundabsicht auch verletzt wird. Die Absicht der Alpen-Initiative war nämlich – das ist unbestritten – der Schutz des ganzen Alpengebietes und nicht nur der Schutz einiger sehr restriktiv gefasster Passübergänge. Die nun laufende Kontroverse über die Behandlung der N 9 im Wallis hat den Blick auf diesen grundsätzlichen Aspekt bei der Umsetzung der Alpen-Initiative leider verstellt. Der Grundgedanke der Alpen-Initiative wird nämlich nicht nur im Wallis mit der Ausklammerung der N 9 verletzt, sondern auch mit der unzulässig engen Definition der Transitrouten in der übrigen Schweiz. Unser Antrag zielt darauf, diese Korrektur nun anzubringen.

Wovon haben wir auszugehen? Im Verfassungstext – ich habe bereits darauf hingewiesen – heisst es klipp und klar: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.» In der Botschaft wird dieser Grundsatz klar ausgelegt, indem beschrieben wird, was die Initianten darunter verstehen. Es wird von der Gotthard-Route, von der San-Bernardino-Route und von der Strasse zwischen Siders und Brig gesprochen. In der Botschaft heisst es weiter, gleichzeitig wären auf alle Zeiten eine Ergänzung des gegenwärtigen Nationalstrassennetzes im Alpengebiet, aber auch der Ausbau von kantonalen Strassen verunmöglicht, wenn diese Verkehrswege dem Transitverkehr zustatten kämen.

Ich möchte nicht auf die übertriebenen gegnerischen Interpretationen im Detail eingehen. Das gegnerische Komitee ist so weit gegangen zu behaupten, mit der Alpen-Initiative würden in erster Linie Strassen verhindert, die lediglich dem regionalen und lokalen Verkehr dienen. Im TCS-Pressedienst hiess es sogar, dass das Hauptstrassennetz im ganzen Alpengebiet nicht vollendet werden könne. So weit war von seiten der Initianten niemand gegangen. Was aber damals in der Interpretation des Willens der Initianten ausgesagt worden ist, muss heute nicht nur in bezug auf das Wallis, sondern auch in bezug auf die übrigen Transitrouten gelten. Es ist zu einfach – da bin ich mit Frau Spoerry sehr einverstanden –, nun die ganze Wut über die unzulässige Interpretation der Alpen-Initiative allein an Herrn Bundesrat Ogi auszulassen.

Natürlich hat er sich zu weit aus dem Fenster hinausgelehnt und darf sich heute nicht wundern, wenn es ihm nun gehörig

um die Ohren pfeift. Trotzdem empfinde ich es als ausserordentlich scheinheilig, wenn nun der Ständerat auf der einen Seite Herrn Bundesrat Ogi tadelt, aber postwendend und gleichzeitig bei der Uminterpretation der Alpen-Initiative munter mitmacht. Das hat der Ständerat getan, indem er jene Fassung zum Beschluss erhoben hat, die nun Herr Schmidhalter wieder in die Diskussion bringen will.

Der Ständerat hatte und wir haben es in der Hand, diese angebliche Entgleisung des Bundesrates zu korrigieren und dem Volkswillen Nachachtung zu verschaffen. Der Ständerat hat das in seiner Mehrheit nicht getan und macht sich mit seiner Uminterpretation zum Komplizen dieser staatspolitisch bedenklichen Übung. Ich hoffe, dass wir daraus die Lehren ziehen und die Initiative so umsetzen, wie sie unbestrittenermassen von den Initianten und auch von den Gegnern interpretiert worden ist.

Der Antrag der grünen Fraktion verfolgt genau dieses Ziel. Wir sind bereit, eine Beschränkung auf diese vier Transitrouen zu akzeptieren. Man könnte allerdings auch diesen Punkt diskutieren. Aber dann geht es nicht nur darum, drei oder vier Passübergänge zu definieren, sondern zu akzeptieren, dass eine Transitroute nicht nur dort beginnt, wo es hinaufgeht, und dort aufhört, wo es hinuntergeht, sondern dass die Transitroute im Alpengebiet jene Strecke meint, die in das definierte Alpengebiet fällt. Das ist in bezug auf die Gotthard-Route eindeutig. Im Anhang des bundesrätlichen Entwurfes ist das Gebiet korrekt definiert: Das Alpengebiet fängt bereits in Luzern an und hört in Chiasso auf. Das gleiche gilt für die San-Bernardino-Route. Diese fängt in Reichenau an und umfasst das ganze Tessin. Entsprechend ist diese Transitroute auch zu definieren.

Es geht nicht darum, dem Bundesrat eine Schelte zu erteilen und Sündenböcke zu suchen. Wir haben es in der Hand, ohne Wenn und Aber dem nicht interpretierbaren Willen des Volkes Nachachtung zu verschaffen. Ich bitte Sie deshalb, unserem Antrag bezüglich der San-Bernardino-Route und der Gotthard-Route zuzustimmen, und, was die Simplon-Route betrifft, dem Minderheitsantrag Hämmerle zu folgen.

Hildbrand Franz-Joseph (C, VS): Wenn Frau Spoerry im Zusammenhang mit ihren Aussagen im Kampf gegen die Alpen-Initiative ihr schlechtes Gewissen entdeckt hat und glaubt, dieses nun entlasten zu müssen, ist dies ihre Sache. Ich wehre mich jedoch entschieden dagegen, dass sie dies auf Kosten einer verkehrstechnisch arg benachteiligten Randregion im Kanton Wallis tun will.

Es kann einfach nicht angehen, dass wir geltende Bestimmungen immer nur so angewendet wissen wollen, wie sie uns gerade in den Kram passen. Nach den geltenden Bestimmungen kann man es drehen und wenden, wie man will: Die Verbindung von Siders nach Brig und zum Simplon – bis hin zur Schweizer Grenze – ist nun einmal keine Transitstrasse und wird dies auch nie werden.

Deshalb müssen wir in diesem Rat jetzt dafür sorgen, dass die N 9 zwischen Siders und Brig so rasch als möglich gebaut werden kann – und zwar so, dass das betroffene Gebiet mit seinen Ortschaften wirksam vom heute bestehenden Verkehrschaos entlastet werden kann. Ich unterstütze jene Lösung, die vom Bundesrat, der Walliser Regierung und den betroffenen Gemeinden als zuständigen Entscheidungsinstanzen festgelegt wurde. Diese Lösung findet auch die Zustimmung der grossen Mehrheit der Walliser Bevölkerung. Regierung und Gemeinden halten am Projekt fest, das heisst an der sofortigen Realisierung der vierspurigen N 9 zwischen Siders und Brig.

Der Bericht Bovy legt klar und unmissverständlich dar, dass spätestens im Jahr 2005 eine vierspurige Autobahn zwischen Siders und Brig erforderlich ist. Die Notwendigkeit einer vierspurigen Autobahn ist aufgrund der dannzumaligen Verkehrsbelastungszahlen gegeben: 22 000 bis 31 000 Fahrzeuge pro Tag. Dagegen beläuft sich die Kapazität einer zweispurigen Autobahn auf lediglich 14 000 Fahrzeuge pro Tag. Wenn Professor Bovy von schrittweiser Realisierung spricht, so meint er einzig die Ausführung der vierspurigen Autobahn in aufeinanderfolgenden Teilstücken.

Das bestehende Projekt ist in höchstem Masse umweltverträglich; Beweis hierfür ist, dass 47 Prozent der Strasse unter der Erde gebaut werden. Letzten Sommer wurden für eine Petition, welche eine rasche Lösung forderte, innert kürzester Zeit über 26 000 Unterschriften gesammelt. 85 von 87 Oberwalliser Gemeinden unterzeichneten zudem kürzlich eine Schrift mit der Aufforderung, die N 9 möglichst sofort zu bauen. Ein Vierteljahrhundert Planung muss ein Ende nehmen. Jetzt wollen wir nicht mehr diskutieren, sondern bauen, und zwar rasch.

Erlauben Sie mir den folgenden Hinweis: Die Frage nach der Anzahl Spuren der N 9 gehört nicht in die Debatte zum Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet; dies haben sowohl der Bundesrat als auch die Expertise von Professor Gerhard Schmid unmissverständlich und richtigerweise festgestellt. Die Anzahl Spuren einer Autobahn wird im Entscheidungsprozess des generellen Projektes festgesetzt und zusammen mit dem generellen Projekt vom Bundesrat genehmigt. Einzig ein Wiedererwägungsentscheid des Bundesrates vermöchte die Spurenfrage neu aufzurollen. Gesetzlich verankerte Zuständigkeits- bzw. Kompetenzordnungen sind in einem demokratischen Staatswesen absolut zu beachten.

Oehler Edgar (C, SG): Seit mehr als zwanzig Jahren setze ich mich in diesem Rat dafür ein, dass im St. Galler Rheintal eine Autobahn, vorher war es nur eine Autostrasse, gebaut wird. Im Eidgenössischen Verkehrsdepartement erfand man in den vergangenen Jahrzehnten immer neue Wege und versuchte mit allen Mitteln, den Ausbau dieser Strasse zu verhindern. Man mutete der betroffenen Region während Jahrzehnten zu, den Verkehr in ihren engen Dörfern aufzunehmen und so die Gefährdung ihrer Bevölkerung zu akzeptieren. Ja, man ging in den vergangenen Jahren sogar so weit, dass das kantonale Baudepartement – ich möchte behaupten: in Komplizenschaft mit gewissen Bundesbeamten – den Ausbau der Strasse nach der Erteilung der Bewilligung weiterhin verzögert hat. Heute sind wir so weit, dass eine Gemeinde dieses Kantons eine Bettelaktion durchführen muss, damit die notwendigen Vorkehrungen mit Blick auf den Lärmschutz getroffen werden können.

Das Drama ist noch nicht zu Ende: Nun hat man im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetz herausgefunden, dass die beiden Bezirke, wo die Reststücke noch ausgebaut werden sollten, plötzlich zum Alpengebiet erklärt werden können. Wenn Sie im Anhang dieser Vorlage nachsehen, stellen Sie fest, dass im Kanton St. Gallen unter anderem die beiden Bezirke Unterrheintal und Oberrheintal zum Alpengebiet gehören. Lesen Sie weiter, so stellen Sie fest, dass ein grosser Teil des Kantons St. Gallen – das Toggenburg, mit Zweieinhalbttausendern, mit Bächen – kein Alpengebiet ist. Sie stellen ebenfalls fest, dass selbst ein Teil des Bodensees, weil er an den Bezirk Unterrheintal grenzt, teilweise Alpengebiet ist. Im weiteren stellen Sie fest, dass der Bundesrat, allenfalls das zuständige Departement, allenfalls irgendeine Instanz aus der Alpenkonferenz festgestellt haben, dass die Alpen vor den Toren St. Gallens aufhören und der grösste Teil der unmittelbaren Umgebung der Stadt St. Gallen Alpengebiet ist. Dümmer kann man diese Angelegenheit und die Diskriminierung des St. Galler Rheintals nicht noch amtlich attestieren und abstempeln!

Das ist der Grund, Ihnen den Antrag zu stellen, die beiden Bezirke Unterrheintal und Oberrheintal von dieser Liste, welche die unsinnige Bezeichnung «Alpengebiet» trägt, zu streichen. Wir haben heute von Herrn Bundesrat Ogi gehört, dass der Planungsstopp flächendeckend im ganzen Alpengebiet vorgenommen werde. Sollte man die Bundeslösung so durchziehen, könnten dadurch die letzten vier Kilometer einer vierspurigen Autobahn im St. Galler Rheintal nicht gebaut werden. Sollte dies der Fall sein, so glaube ich, dass der Missmut der betroffenen Bevölkerung sehr gross sein wird und kaum mehr in Schranken gehalten werden kann.

Ich habe im März in diesem Saal festgehalten, dass im St. Galler Rheintal auf dieser Strasse, die man nun nicht ausbauen will, in den vergangenen Jahren fast allmonatlich ein tödlicher

Verkehrsunfall zu beklagen war. Herr Bundesrat Ogi, seit März haben wir auf dieser Strecke wiederum tödliche Unfälle zu verzeichnen gehabt. Ich glaube, mit dieser Diskriminierung einer Region, die auf das Prestigedenken von mindestens einigen Beamten in Ihrem Departement zurückgeht, muss nun sofort aufgehört werden. Ich frage Sie, ob in Ihrem Departement letztlich der Bundesrat das Sagen hat oder etwa bestimmte Beamte, die während Jahren unsere Region auf derart hinterhältige Weise diskriminieren konnten, dass wir auch heute noch – und auch in Zukunft, sofern nicht gebaut wird – den Verkehr durch unsere Dörfer leiten müssen. Unsere Region hat sich dafür eingesetzt, dass diese vierspurige Autobahn gebaut wird. Nun sollen nach dem Bericht zwei, drei Beamte – der eine sitzt in diesem Saal – weiterhin ihr Spiel mit der Bevölkering treiben können.

Ich bitte Sie deswegen, diese beiden Bezirke aus den zum Alpengebiet zählenden Gebieten herauszunehmen.

Herczog Andreas (S, ZH): Herr Schmidhalter, Herr Hildbrand, Herr Comby, so geht das natürlich nicht! Die Fakten sind selten so eindeutig wie hier: Die Befürworter der Alpen-Initiative sagten eindeutig, was sie wollten, und bezeichneten vier Transitachsen. Die Gegner, insbesondere Herr Direktor Suter und Herr Bundesrat Ogi, haben klar gesagt, die Initiative verhindere praktisch jeden Strassenbau im Alpenraum und insbesondere den Bau der N 9 im Wallis.

Ich konnte vor der Abstimmung in Brig an einer Veranstaltung teilnehmen. Als Gegner der Initiative traten Herr Ständerat Peter Bloetzer und Herr Nationalrat Walter Schmied auf, als Befürworter Peter Bodenmann und ich. Im vollen Pfarreizentrum in Brig war das Hauptthema selbstverständlich die N 9. Für mich als «Ausserschweizer» war das ein bisschen skurril.

Ständerat Peter Bloetzer nahm bei jedem Votum das Bundesbüchlein für seine Argumentation zu Hilfe und sagte immer wieder: Die N 9 kann bei der Annahme der Alpen-Initiative nicht gebaut werden. Demgegenüber sagte Peter Bodenmann, die N 9 – diese ist übrigens eine Nationalstrasse, denn eine Nationalstrasse muss nicht vier-, sechs-, acht- oder zehnspurig sein, die N 13 ist ja auch nur zweispurig; die Nationalstrassen werden nicht aufgrund der Anzahl Spuren definiert, das wissen wir alle, alles andere ist ein Blödsinn – könne gebaut werden, sie könne zweispurig gebaut werden. Und Ständerat Bloetzer sagte immer, das ginge nicht, denn es stehe im Bundesbüchlein, wenn der Alpen-Initiative zugestimmt werde, werde die N 9 klar verhindert.

Wie ist es eigentlich? Im Oberwallis haben 10 000 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ja und 16 000 nein zur Alpen-Initiative gesagt. Aufgrund dieser Ausgangslage, namentlich aufgrund der Aussagen im Pfarreizentrum, bin ich überzeugt, dass noch wesentlich mehr Leute im Oberwallis der Alpen-Initiative zugestimmt hätten, wenn sich nicht Herr Direktor Suter und Herr Bundesrat Ogi noch als Lokalmatadoren und Wahlwalliser ausgegeben und gesagt hätten, die N 9 werde bei Annahme der Initiative nie gebaut. Es war einfach eine Angstmacherei. Und wenn schon: Es war ja auch nicht so, dass nach der Ablehnung der F/A-18-Initiative der Bundesrat plötzlich kam und sagte: Jetzt kaufen wir die F/A-18-Flugzeuge nicht, das Volk hat ja die Initiative angenommen. Wir können also nicht mit den einen Initiativen so verfahren und mit den anderen anders!

Ich habe in der Kommission betont, diese Angelegenheit habe auf seiten des Departementes etwas so trotzig Revanchistisches; das ist auch ein bisschen kindisch, und es geht einfach nicht so weiter.

Das Ansehen der Politikerinnen und Politiker und der Parteien ist nicht besonders gut. Wenn jetzt sogar so weit gegangen wird, dass angenommene Volksinitiativen von Regierung und insbesondere jetzt von der Mehrheit dieser Kommission nicht akzeptiert werden, wenn solche Volksentscheide nichts mehr gelten sollen, dann wird der politische Graben zwischen der Bevölkerung und der sogenannten Classe politique mit der Zeit wesentlich breiter als der vielzitierte Röstigraben.

Wenn Sie eine N 9 wollen – ich will sie nicht –, dann müssen Sie genau das machen, was Frau Spoerry gesagt hat: eine neue Vorlage, und dann können wir darüber abstimmen. Aber

es geht nicht an, dass man nach einer Volksabstimmung über die Initiative, nachdem allen klar war, dass die N 9 nicht gebaut würde, jetzt einfach im Rahmen der Diskussion über die Ausführungsgesetzgebung sagt: Das spielt alles keine Rolle, wir machen, was wir wollen, die N 9 wird gebaut. Das geht nicht! Herr Comby und Herr Schmidhalter haben noch etwas anderes erwähnt, was ebenfalls nicht geht. Sie können jetzt nicht einfach in Erpressung machen und sagen, die Eisenbahnverbindung zwischen Salgesch und Leuk könne dann nicht mehr auf die Kosten der Nationalstrassenfinanzierung verschoben werden. Das ist natürlich eine Ungeheuerlichkeit und eine Erpressung, und ich bitte Sie, Herr Bundesrat Ogi, dies hier zurückzuweisen, auch im Zusammenhang mit dem Antrag Spoerry. Es geht auf keinen Fall, hier quasi wie die «beleidigte Leberwurst» die «Bahn 2000» auch noch zu «bestrafen», weil man glaubt, das Resultat der Volksabstimmung sei falsch gewesen.

Wenn Sie im Lande noch ernst genommen werden wollen, müssen Sie hier der Minderheit oder dem Antrag Spoerry zustimmen. Wenn Sie die N 9 bauen wollen, dann diskutieren wir diese Frage separat. Selbstverständlich bleibt die N 9 im Gesetz als Nationalstrasse klassiert. Aber es ist jetzt absolut unmöglich, hier in bezug auf die Volksabstimmung in Revanchismus zu machen. Wenn wir das machen, wenn Sie hier mehrheitlich so entscheiden, können wir alle Volksabstimmungen und nachher alle Ausführungsgesetzgebungen vergessen.

Ich bitte Sie dringend, der Minderheit zuzustimmen.

Epiney Simon (C, VS): «Avec moins de 2 pour cent de transit international et 0,5 pour cent de poids lourds, la N 9 Sierre-Brigue ne saurait être considérée comme route de transit et en aucune manière nous n'acceptons notre position comme étant une position de revanchards.» Il s'agit-là d'un extrait du rapport du professeur Bovy, d'une expertise qu'il vient de rendre le 26 mai 1994. Or, vous savez tous et toutes que l'initiative visait principalement à protéger le milieu alpin des nuisances du trafic de transit. Dès lors, à partir du moment où il n'y a pas de transit, il y a moins de nuisances et, bien sûr, il n'y a pas, pour ce tronçon de route, assujettissement à l'initiative. Que les partisans et adversaires aient tenu des propos contradictoires pendant la campagne n'est pas un avis qui est déterminant.

D'abord, les intéressés ne disposaient pas de suffisamment de points de repère sur l'importance même de la notion de transit puisque, vous le savez, les chiffres sont apparus à la fin de la campagne. C'est pour cette raison que le flou artistique a régné tout au long de cette campagne.

D'autre part, le professeur Schmid, de l'université de Bâle, précise bien que l'interprétation constitutionnelle part du texte même de la norme et non de la volonté subjective des auteurs de l'initiative. Si ceux-ci avaient effectivement voulu interdire l'autoroute à quatre pistes dans le Haut-Valais, pourquoi ne l'ont-ils pas mis de manière expresse dans l'article constitutionnel?

En tant que législateur, nous pouvons déplorer ce flou artistique, mais nous ne pouvons pas nous dérober à la nécessité d'une interprétation conforme au but visé par les initiants. Or, les initiants voulaient réduire le trafic de transit et voulaient réduire les nuisances. Comment peut-on, aujourd'hui, traiter différemment une route qui n'est pas de transit et qui provoque moins de nuisances que la plupart des routes qu'on trouve, notamment, dans les Grisons? Il y a là une contradiction par rapport à l'article 4 de la Constitution fédérale.

Concernant la route à deux pistes, pour être cohérent avec soi-même, il faut dire qu'il n'y aura pas du tout de route nationale dans le Haut-Valais, si on veut interpréter comme l'a fait M^{me} Spoerry. Mais en fait, construire une autoroute à deux pistes est une aberration parce que ça revient à construire deux sens uniques. Une autoroute à deux pistes est aujourd'hui une autoroute insuffisante pour le Haut-Valais puisqu'il y a déjà entre 11 000 et 19 000 véhicules en moyenne pendant l'été, alors qu'une autoroute à deux pistes ne peut absorber qu'environ 12 000 véhicules. Le jour où l'autoroute à deux pistes serait achevée dans le Haut-Valais, nous aurions, à ce moment-là, environ 25 000 véhicules en moyenne par jour, ce qui signifie

qu'il faudrait, après avoir fait l'autoroute à deux pistes, entamer une autre construction, à savoir une autoroute à quatre pistes. Non, je crois qu'aujourd'hui il faut être cohérents. Nous devons faire une interprétation de la constitution par rapport au texte lui-même et non pas en fonction du flou artistique qui a germé durant la campagne.

Madame Spoerry, depuis l'époque où vous souteniez le suffrage féminin comme la corde soutient le pendu, nous pensions que vous aviez mûri. Nous constatons, aujourd'hui, que votre raisonnement juridique n'a guère évolué au contact de vos conseils d'administration.

Bircher Peter (C, AG): Vorerst möchte ich unserem Verkehrsminister danken. Er hat, glaube ich, diesen Erklärungsbedarf sehr gut gedeckt; er hat diese Argumente sehr gut ausgebreitet. Ich war bis jetzt auch der Meinung – ich vertrete ja die Meinung der Mehrheit der Kommission, die CVP-Fraktion schliesst sich dieser an –, wir würden hier dieses Gesetz genügend interpretieren, d. h., wir würden mit diesem Gesetz die gesetzte Verfassungsnorm tauglich, vernünftig, demokratiewürdig umsetzen.

Worin besteht denn eigentlich die Differenz zur Auffassung von Frau Spoerry? Die Differenz besteht nur noch darin, dass dieses Gesetz dem Referendum untersteht und der Schweizer Bürger finden kann, man habe hier doch irgendwie zu willkürlich gehandelt, man könnte das Referendum ergreifen und somit eine erneute Volksabstimmung herbeiführen. Die Aussagen von Frau Spoerry sind doch – so prägnant und klar sie hier vorgetragen wurden – auch widersprüchlich. Sie singt ein Hohelied auf unsere Demokratie, ein Hohelied auf die Grundfesten der Volksrechte usw.; auf der anderen Seite sagt sie: Selbstverständlich sollte dem Wallis diese Strasse nicht verwehrt werden. Und sie plädiert für die Minderheit, Herr Herzog; sie hat keinen neuen Antrag eingereicht, sondern sie unterstützt den Antrag der Minderheit.

Je länger wir nun diese Debatte hier mitverfolgen, desto mehr muss ich sagen, dass der Minderheitsantrag keine Lösung ist. Er wird das Walliser Problem nicht lösen. Beim Antrag der Mehrheit haben wir das Problem, dass wir in einem echten Clinch mit diesem Volksauftrag stehen. Um aus der Klemme zu kommen, wäre offenbar nur eines möglich, nämlich die Geschichte zurückzuweisen und dem Schweizervolk eine separate Abstimmung über die Walliser Autobahn zu unterbreiten. Die strenge Weiterführung der Überlegungen von Frau Spoerry müssten eigentlich zu diesem Vorgehen führen.

Ich möchte für den Moment Frau Spoerry herausgefordert wissen, dass sie sich in dieser Sache nochmals erklärt. Ich bin auch gespannt darauf, was Herr Bundesrat Ogi sagt.

Aber wir alle zusammen möchten ja in der Tat dem Schweizer Volk Gerechtigkeit widerfahren lassen, und wir möchten diese Verfassungsnorm nach bestem Wissen und Gewissen umsetzen. Aber das erreichen wir mit dem Minderheitsantrag nicht und mit dem Mehrheitsantrag nur mit der Erschwerung, dass das Referendum ergriffen werden müsste.

Giger Titus (R, SG): Namens der FDP-Fraktion bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Hämmerle abzulehnen. Desgleichen bitte ich Sie, den Antrag der grünen Fraktion und den Antrag Spoerry abzulehnen.

Wir St. Galler und weitere Benützer der N 13 sind erfreut, dass die Kommission bei der Definition der Transitstrassen von der willkürlichen 10-Prozent-Klausel abgerückt ist und sich mit 18 zu 4 Stimmen zu einer namentlichen Benennung der Transitrouten durchgerungen hat. Dadurch ist fürs erste das umstrittene Teilstück der N 13 im St. Galler Rheintal – es geht hier ja bekanntlich um den Ausbau auf vier Spuren – aus der Transitrouten San Bernardino herausgekippt worden.

Entgegen der Meinung von Herrn Hämmerle sind wir der Auffassung, dass die eigentliche Transitstrecke erst in Thusis und nicht schon in Reichenau beginnen soll. Tatsache ist doch, dass die N 13 von Reichenau nach Thusis regionale Gebiete erschliesst, welche keinen Transitverkehr aufweisen, so z. B. die Region Domleschg/Heinzenberg, wo Herr Hämmerle wohnt. Die Strasse von Thusis nach Tiefencastel über den Ju-

lierpass ins Engadin oder weiter über den Berninapass ins Puschlav hat doch reinen Zubringercharakter. Desgleichen bin ich überzeugt davon, dass die Region Oberhalbstein sowie Teile der Lenzerheide und der Landschaft Davos von Thusis aus erschlossen werden. Die ganze N 13 im Rheintal hat folglich bis Thusis ausschliesslichen Zubringercharakter. Ich glaube, Herr Hämmerle, das hat mit den Tümpeln und Kaulquappen in den Rheinauen nichts zu tun.

Bei der Simplonstrecke Brig–Gondo kann ich mir vorstellen – wir haben das ja bereits gehört –, dass ein Direktbetroffener mindestens so viele Gründe für die Festlegung der eigentlichen Transitstrecke anführen kann, wie das bei mir z. B. im Rheintal der Fall ist. Immerhin hatte ich schon mehrmals Gelegenheit, im Raume Visp Verkehrserfahrungen zu sammeln. Ich möchte die Verkehrsverhältnisse dort schlicht als katastrophal bezeichnen. Der Bevölkerung im Raume Siders/Brig ist eine leistungsfähige Strasse ausserhalb der Ortschaften mehr als zu gönnen.

Den Antrag Spoerry, Siders als Ausgangspunkt der Transitroute über den Simplon festzulegen, lehnen wir entschieden ab. Wir haben uns in der Kommission eingehend mit dieser Frage auseinandergesetzt. Dass Aussagen in einem Abstimmungskampf mitunter die Mittel sind, die durch den Zweck geheiligt werden, können wir niemandem, nicht einmal Magistratspersonen, verübeln. Tatsache ist doch vielmehr, dass die Frage des Ausbaustandards der N 9 in erster Linie ein internes Problem der Walliser selber ist, haben diese die Initiative doch mit einer respektablen Mehrheit von 75 Prozent abgelehnt. Diese Umstände müssen wir angesichts der Unsicherheiten, die hier bestehen, unbedingt berücksichtigen. Auch die Vox-Analyse müssen wir doch zur Kenntnis nehmen. Bundesrat Ogi hat bereits gesagt, dass nur 20 Prozent der Stimmenden realisiert haben, dass die Initiative auch etwas mit Strassenbau zu tun hat.

Ich möchte Sie deshalb bitten, den Antrag der Minderheit Hämmerle sowie den Antrag Spoerry und den Antrag der grünen Fraktion abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Das hätte zur Folge, dass die Transitstrecke am Simplon in Brig und am San Bernardino erst in Thusis beginnt.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich bin der Auffassung, dass die beste, sauberste und dem Anliegen der Initiative am ehesten Rechnung tragende Lösung darin bestanden hätte, eine generell-abstrakte Regelung im Gesetz vorzusehen, wie es der Bundesrat vorgesehen hatte. Diese Lösung hat aber, nach dem Beschluss des Ständerates, keine Chance mehr. Deshalb habe ich einen entsprechenden Minderheitsantrag nicht mehr vorgebracht.

Nun haben wir ein anderes Konzept mit einer individuell-konkreten Aufzählung der betroffenen Strassen im Gesetz. Man kann damit leben. Trotzdem ist es aber Aufgabe und Pflicht des Parlamentes, die Verfassung nach rechtsstaatlich bewährten Kriterien auszulegen. An erster Stelle steht der Wortlaut, was in diesem Fall bedeutet, dass die Transitstrassen-Kapazität nicht erhöht werden darf. Neuere Untersuchungen, die leider nicht vor der Abstimmung durchgeführt wurden, sprechen nun davon, dass die N 9 nur einen Transitanteil von 5 Prozent aufweise, andere Untersuchungen sprechen sogar von weniger als 2 Prozent. Legt man die Verfassung korrekt aus, kann man doch guten Gewissens bei der N 9 nicht von einer Transitstrecke sprechen.

Für meine Entscheidung ist dieses Kriterium massgebend und nicht die Aussagen, die in der Hitze des Abstimmungskampfes gemacht wurden – Aussagen, die ich im übrigen nicht gemacht habe. Ich bin der Meinung, dass diese Haltung nicht weniger glaubwürdig sei als jene von Herrn Hämmerle, Frau Spoerry und anderen, die die gegenteilige Auffassung vertreten. Dem Zweck der neuen Verfassungsbestimmung, nämlich dem Schutz des Alpengebietes, wird nicht weniger Rechnung getragen, wenn Sie dem Ständerat und der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission zustimmen. Das einzige Resultat, das Sie mit der Zustimmung zum Minderheitsantrag Hämmerle bzw. zum Antrag Spoerry erzielen, ist die unnötige Brückierung eines Landesteils.

Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit zuzustimmen.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt im Minimum den Antrag der Minderheit Hämmerle.

Wir sind uns bewusst, dass die Nennung der Strecken weniger Schutz des Alpengebietes mit sich bringt. Aber wir wollen eine praktikable Lösung; und wenn wir politisch entscheiden müssen, ist es einfacher, über Teilstrecken zu entscheiden.

Im übrigen eine Klammerbemerkung: Es ist natürlich ein Trugschluss zu meinen, dass mehr Kapazität dann auch mehr politische Sicherheit bringe.

Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt möglichst lange, klar definierte Strecken. Wie die Diskussion bis jetzt gezeigt hat, ist die N 9 zwischen Brig und Siders wirklich ein «Hühnerauge der Nation», dessen Bedeutung durch die lokalen Probleme noch unterstrichen wird.

Ich glaube, es geht wirklich darum – wie das vor allem auch Frau Spoerry dargetan hat –, ein Versprechen einzulösen. Es darf nicht sein, dass die lokale Bedeutung hochgespielt wird, um dann für eine nationale Entscheidung allein massgebend zu sein – über die haben wir zu befinden. Strassenstrecken definieren wir nach ihrem Ausgangspunkt, Alpengebiet definieren wir nach Flächen. Jetzt stellt sich für das Wallis die Frage: Ist das Wallis ein Alpental, oder ist es keines? Wenn es eines ist, dann können wir ganz gut bestimmen, dass auch das Rhonetal ab Siders zum Alpengebiet gehört.

Da muss ich Herrn Hildbrand entgegenhalten: Wenn er jetzt sogar noch den Simplonpass herausnehmen will, dann ist das inakzeptabel. Ich habe sowieso den Eindruck, dass Herr Hildbrand und Herr Schmidhalter – Herr Schmidhalter hat es offen zugegeben – hier einen Antrag stellen wollten oder mussten, damit sie sprechen konnten, damit sie sich vor ihrem Stimmvolk rechtfertigen konnten. Aber wenn sie das tun mussten, dann ist unser System mit der Beschränkung der Rednerzahl falsch. Dann müssen wir hier ein anderes System einführen und nicht vor diesem Hintergrund Anträge stellen. Wir unterstützen, wie gesagt, den Antrag, bei der N 9 die Strecke bis Siders als Transitstrasse zu bezeichnen.

Was die anderen Strecken betrifft, beginne ich mit dem Kanton Graubünden: Beim San Bernardino scheint es uns richtig, dass man den Beginn der Transitstrecke bei Reichenau festlegt. Der Schutz des Rheins, dieses natürlichen Gebietes, darf nicht durch einen Entscheid, den wir jetzt hier fällen, gefährdet werden.

Mir persönlich scheint es auch durchaus diskussionswürdig, dass am Gotthard die Strecke bis Luzern als Transitstrasse definiert wird. Wenn wir schon im Wallis eine Verlängerung beantragen und unterstützen, ist es auch logisch, am Gotthard dasselbe zu tun.

Hier möchte ich gleichzeitig betonen – das ist wichtig –, dass wir bei Artikel 5 Absatz 3 die Möglichkeit der Umfahrungsstrassen neu definieren müssen. Dieses System muss man sehen. Vor diesem Hintergrund scheint es uns richtig, dass wir uns für die Langvarianten entscheiden.

Poncet Charles (L, GE): La proposition que M^{me} Spoerry a défendue tout à l'heure est fondée sur des considérations plus institutionnelles que juridiques. M^{me} Spoerry admet qu'il appartient de toute évidence à ce Parlement de définir ce que la constitution entend par une route de transit. Elle admet également, elle l'a rappelé, qu'au plan de l'opportunité il serait extrêmement fâcheux que le tronçon Sierre-Brigue ne soit pas terminé à quatre pistes, et vous me permettez de souligner à cet égard que la position de la minorité serait un handicap très sérieux pour les ambitions olympiques de nos amis valaisans. Mais M^{me} Spoerry estime qu'une autorité fédérale ne peut pas soutenir un point de vue pour convaincre le peuple de rejeter une initiative, puis dire le contraire une fois que l'initiative a été adoptée. De tels arguments sont sérieux et ils ne sauraient être écartés d'un revers de main.

A notre avis, le problème se pose exclusivement pour les déclarations du Conseil fédéral, et surtout pour le contenu même des explications qui ont été données aux électeurs et aux électrices dans la brochure qui leur a été distribuée. A notre avis, peu importe en revanche, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, ce que disent les partisans ou les adversaires d'une initiative. Dans une campagne de votation sur un sujet contro-

versé, il faut s'attendre à ce que chacun y aille de son couplet pour convaincre les votants. Nous nous mettrions dans une situation inextricable si les arguments de tel ou tel comité contre l'initiative x ou pour l'initiative y devaient ensuite être déterminants pour son interprétation. A notre avis donc, les propos du comité contre l'initiative des Alpes, le «Flugblatt» auquel vous vous êtes référée, Madame Spoerry, de tel ou tel mouvement, les déclarations mêmes des partis politiques, tout cela ne saurait avoir pour nous, Parlement chargé de voter les lois concrétisant la constitution, une valeur contraignante à un titre quelconque.

Mais la question est beaucoup plus délicate lorsque le texte qui est mis en cause est celui qui a été distribué aux électeurs sous forme d'avis du Conseil fédéral. Pour prendre un exemple qui est encore dans toutes les mémoires, il serait évidemment exclu d'«interpréter» l'initiative sur les F/A-18, si elle avait été acceptée, pour en tirer la conclusion que ce Parlement pourrait néanmoins décider l'acquisition d'avions de combat en changeant simplement le mode de financement, par exemple. Un tel comportement serait évidemment une contradiction absolue des mécanismes fondamentaux de notre démocratie.

Qu'en est-il dans le cas d'espèce? Si l'on prend la brochure, elle indique à la page 13 que l'initiative donnerait lieu à des difficultés d'interprétation. A en croire notre débat, on ne saurait la contredire. La brochure insiste ensuite sur le risque de mesures de rétorsion. Là aussi, on ne saurait lui donner tort. C'est en page 17 que figure le passage suivant: «Par ailleurs, l'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit nuirait aux cantons alpins eux-mêmes. Le réseau des routes nationales en Valais resterait inachevé et l'aménagement des routes principales dans les Alpes serait entravé.» Sans vouloir jouer sur les mots, force est donc de constater que le texte de la brochure, en tant qu'il parle des routes nationales en Valais sans mentionner spécifiquement le tronçon Sierre-Brigue, est à l'extrême limite de l'ambiguïté par rapport à la solution que défend la majorité.

En d'autres termes, c'est non sans de sérieuses hésitations que notre groupe a finalement décidé de retenir que l'exclusion du tronçon Sierre-Brigue des effets de l'initiative constitue un cas limite d'interprétation compatible avec les indications qui ont été données aux électeurs.

Nous ne voterons donc pas la proposition Spoerry. Ce qui a pour nous fait pencher la balance, c'est le fait que nous soyons ici en présence d'un acte législatif lui-même sujet à référendum – M. Bircher Peter y a fait allusion tout à l'heure –, en théorie tout au moins, mais un débat institutionnel a nécessairement un côté théorique. En théorie, donc, la loi retenant la solution de la majorité peut elle-même faire l'objet d'un référendum si l'interprétation donnée à l'initiative populaire est contraire à celle que le constituant prévoit adopter.

Nous tenons donc la solution de la majorité pour tout juste compatible avec les exigences de la bonne foi. C'est dans ce sens-là que nous nous y rallierons tout à l'heure en rejetant les propositions de minorité.

Borradori Marco (D, TI): La proposta del Partito ecologista, se venisse accettata, potrebbe avere delle conseguenze molto pesanti e pericolose per il Canton Ticino. Se la zona per così dire «morta» dovesse essere prolungata fino a Chiasso, riaffiorerebbero infatti tutti i dubbi, i ripensamenti e gli ostacoli – già penosamente vissuti in occasione del blocco provvisorio decretato qualche tempo fa – in merito alla realizzazione ed al potenziamento di tutte le opere stradali che si trovano a sud di Bellinzona. Problemi dunque in vista, e grossi anche, per la Stabio-Gaggiolo, per la Manno-Ponte Tresa, la Bellinzona-Brissago, le Centovalli e la strada del Gambarogno. Altro che sospiro di sollievo per il Canton Ticino! Pure il miglioramento della rete stradale negli agglomerati di Lugano, Mendrisio e Locarno verrebbe perlomeno rimesso in discussione.

Gli effetti del blocco, insensato e frettoloso, che aveva investito progettazione e realizzazione di queste ed altre arterie cantonali, tornerebbero in pratica ad essere un'amara realtà. A suo tempo, il blocco ha rischiato di stroncare quella timida ripresa economica che cominciava a farsi sentire, anche in Ticino.

Non trascuriamo ora le conseguenze che l'accettazione della proposta dei Verdi potrebbe avere sull'economia cantonale, che non è evidentemente solo quella legata al settore della costruzione. Estendere la «zona grigia» fino a Chiasso significherebbe per il Canton Ticino colpire delle arterie principali, quelle su cui si giocheranno mobilità e trasporti nei prossimi anni. Si tratta di assi stradali essenziali, per i quali da tempo si attende un'adeguata sistemazione e per i quali vi sono dei progetti pronti per essere attuati a livello cantonale.

Un esempio per tutti. Negli scorsi mesi il Consiglio di Stato ha approvato il messaggio concernente il piano dei trasporti del Luganese, con la relativa richiesta di stanziamento di un credito di 13,5 milioni di franchi per la progettazione delle opere e degli interventi prioritari. Va da sé che si tratta di interventi incisivi, fondamentali anzi nel tessuto regionale, soprattutto nell'ottica di una migliore viabilità e vivibilità nell'intero distretto di Lugano. Senza dimenticare poi l'importanza di queste opere dal profilo degli investimenti, in funzione anticiclica in un momento di grave difficoltà per il mondo del lavoro e occupazionale in generale.

Se l'emendamento dovesse passare, si rischierebbe di rendere inutili tutti gli studi pianificatori intrapresi per allestire i vari piani viari e dei trasporti, per i quali si sono spesi anni di studio e ingenti somme di denaro. Si rischierebbe di rendere vane, per esempio, le attese della gente del Malcantone, che da tempo immemorabile aspetta la sistemazione della strada Manno-Ponte Tresa.

Non pecchiamo di zelo e non fingiamo di non capire che l'iniziativa delle Alpi non intendeva certo penalizzare queste strade. L'iniziativa prevede che la capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata, non dice che le strade non possono essere migliorate. Non esageriamo. Non strapazziamo la volontà popolare!

Noi riteniamo che il nuovo articolo costituzionale miri essenzialmente a ridurre, dal punto di vista ambientale, le conseguenze negative nella regione alpina, legate al trasporto delle merci. Le opere intese a limitare il traffico privato tramite una politica coordinata dei trasporti vanno esattamente nella direzione auspicata dall'iniziativa.

L'emendamento del Partito ecologista rischia invece di farle ripiombare sotto una pericolosissima mannaia, e in più rischia di provocare una nuova situazione di grande confusione. Da evitare assolutamente.

Facciamo in modo di non limitare le già scarse possibilità di sviluppo economico di una regione periferica come il Canton Ticino ed evitiamo inoltre di mettere in pericolo posti di lavoro, creando enormi difficoltà alle imprese che si attendono, ancora entro breve tempo, varie commesse di opere stradali, preziosissime per loro e per l'intera economia cantonale.

Hollenstein Pia (G, SG): Wie selten vor einer Abstimmung waren die Befürworterinnen und Gegnerinnen in einem Punkt einig: nämlich dass im Falle einer Annahme der Alpen-Initiative die N 9 nicht mehr gebaut werden könnte. Bundesrat Ogi erklärte am 16. Dezember 1992 hier im Rat – dieser Satz kann nicht genügend in Erinnerung gerufen werden –: «Wenn Sie die Alpen-Initiative annehmen, kann die N 9 nicht mehr vier-spurig bis Brig gebaut werden. Das ist ganz klar.» (AB 1992 N 2626) Ebenso oder ähnlich plädierte die Kantonsregierung des Kantons Wallis. Nicht selten wurde an die Solidarität mit dem Wallis appelliert.

Die Schweizer Bevölkerung hat die Solidarität mit jenen, die Verkehrsprobleme mit dem Beton lösen wollen, verweigert. Im Falle der Umweltkatastrophe in Brig rechnete das Wallis mit der Solidarität der Schweizer Bevölkerung, und es hat sie erhalten. Umgekehrt müsste auch vom Kanton Wallis erwartet werden können, dass eidgenössische Volksentscheide akzeptiert werden. Gesamtschweizerische Abstimmungsergebnisse müssen ja immer von allen Kantonen akzeptiert werden. Dies ist auch Sinn und Zweck unseres demokratischen Systems.

Das Wallis täte gut daran, ein nachhaltiges Entwicklungskonzept für seine anstehenden Verkehrsprobleme zu entwickeln. Einige wunderschöne Viertausender reichen nicht für die Erhaltung des Tourismus, wenn rundherum alles zubetoniert

wird. Ich kenne einige Leute, die nie mehr ins Wallis in die Ferien gehen, weil sie den Anblick der Verschandelung durch die Betonierung schlecht ertragen. Es müsste auch die ehrliche Frage gestellt werden, was in der Gesamtverkehrspolitik im Wallis in den letzten Jahren schlecht gelaufen ist, dass die Probleme heute derart gross sind. Hat es etwa auch mit der mangelnden Förderung des öffentlichen Verkehrs zu tun?

Bundesrat Ogi wurde heute attackiert. Diese Schelte gilt mindestens so stark für all jene, die noch heute für eine vierspurige N 9 stimmen. Stellen Sie sich vor, was sich in der Öffentlichkeit für ein Bild ergibt, wenn die Mehrheit des Parlamentes in Zukunft dazu verurteilt ist, gleich Pinocchio mit einer fünf oder zehn Zentimeter längeren Nase herumzulaufen. Welche Blamage für unser Parlament!

Es geht heute nicht um eine Differenzbereinigung der 32 Kilometer zwischen Siders und Brig, sondern es muss allen darum gehen, dem in der Abstimmung vom 20. Februar 1994 geäußerten Volkswillen die gesetzesmässige Form zu geben. Es geht um eine staatspolitische Frage, um die Frage der Volksrechte.

Was der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit mit dem Volksauftrag bis heute gemacht haben, ist eine Drehung um hundertachtzig Grad. Wir als Rat werden dem Volkswillen nur gerecht, wenn wir dem Antrag der grünen Fraktion und bezüglich Simplon dem Antrag der Minderheit Hämmerle zustimmen. Nur so wird die erste Forderung der Initiative, nämlich den gesamten Alpenraum zu schützen, im Gesetz gebührend verankert.

Schmied Walter (V, BE): Je ne voudrais pas allonger et répéter tous les arguments que j'ai déjà évoqués dans le débat d'entrée en matière, ni ceux qui viennent d'être exposés par d'autres collègues à cette tribune. Qu'il me soit cependant permis de répondre à M^{me} Hollenstein et à M. Hämmerle qui accusent certains adversaires de l'initiative d'avoir œuvré contre ce texte législatif en affirmant que la N 9 ne pourrait plus être construite à quatre voies. Voyez-vous, nous ne changeons pas notre fusil d'épaule, nous restons loyaux dans la mesure où nous avons toujours plaidé la cause de cette N 9 à quatre voies, tant il est vrai qu'elle n'est pas dotée d'un caractère de route de transit. Et si l'on discute aujourd'hui de cette affaire, qui devient pratiquement une affaire d'Etat, c'est bien parce que le comité d'initiative a affirmé haut et fort, en premier ressort, que la N 9 était une route de transit.

Je me sens donc floué et dupe à ce niveau-là, et la pierre doit être renvoyée d'où elle vient. Nous n'avons fait que reprendre les arguments tout en les contrant. Aujourd'hui il s'avère que la N 9 n'est pas une route de transit, et si quelqu'un au sein de ce Parlement peut démontrer l'inverse, alors j'affirme ici que je changerai de position et que je soutiendrai une norme abstraite qui peut définir que la N 9 ne doit pas être construite conformément au texte de cette initiative.

On peut se demander si, dès le départ de la discussion, on n'a pas tenté d'abuser de la bonne foi du peuple. Quoi qu'il en soit, l'analyse Vox l'a démontré, le peuple n'a pas retenu le critère de la N 9 pour souscrire à l'initiative. L'enjeu du peuple et sa volonté farouche et ferme étaient de transférer le trafic routier de transit sur le rail. Nous attendons donc des auteurs des propositions de minorité qu'ils nous dévoilent leurs normes abstraites. En l'occurrence, on est en droit de se demander pourquoi ceux qui se sont faits fort de lancer cette initiative tirent à boulets rouges sur M. Ogi, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, qui nous présente ici une version qui va bien plus loin que celle qui a été évoquée par tous ceux qui ont déposé des amendements au sein de ce plénum, à savoir la clause des 10 pour cent qui, elle, couvrirait et protégerait l'ensemble de la région alpine.

J'en viens à l'amendement de M^{me} Spoerry. Je reste un peu sur ma faim, car M^{me} Spoerry nous avait toujours habitués ici à suivre ses développements infaillibles. Aujourd'hui ce ne fut pas le cas, nous étions habitués à mieux. Ses arguments étaient bien de nature empirique, mais il y manquait la dimension juridique. Si les citoyens qui ont voté oui à cette initiative avaient effectivement pris en compte les arguments avancés au sujet de cette N 9, on pourrait donner raison à M^{me} Spoerry,

mais tel n'a pas été le cas. Il est facile de démontrer par l'absurde que chacun pourrait à l'avenir présenter de faux arguments autour d'une initiative et exclure en fait la possibilité pour le peuple de dire oui au sens du texte tout en rejetant l'idée de l'interdiction de la N 9.

La voie la plus logique serait – et je le conçois – que l'on puisse effectivement renvoyer la balle au peuple; on pourrait alors retirer toutes ces propositions de minorité, introduire dans cette loi la construction de la N 9 à quatre voies implicitement, comme le souhaite la majorité de votre commission, et lancer le référendum pour que le peuple puisse se prononcer. Ce serait là la démarche loyale, la démarche logique. En l'occurrence, il n'y avait peut-être pas même unité de matière entre le transfert du trafic routier de transit sur le rail et l'arrêt de la construction des routes dans la région alpine. C'est peut-être aussi à ce niveau-là que la leçon devrait être tirée à l'avenir.

L'UDC rejoint donc la proposition de la majorité de la commission et vous invite à rejeter toutes les autres propositions.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Vielleicht zuerst zum Antrag Spoerry: Im Grundsatz hat Frau Spoerry recht, und ihre Bedenken sind auch gerechtfertigt. Aber gerade sie gehört einer Partei an, die täglich deregulieren will. Sie müsste wissen, dass sie mit ihrem Antrag initiiert, dass die N 9 überhaupt nicht mehr gebaut werden kann. Wenn man die Verfassung ändern will, dann geht das zwanzig Jahre, und die Walliser bekommen die N 9 überhaupt nie.

Die Befürworter haben wohl alle vergessen, dass Transitstrassen auch Verkehrswege der Schweiz sind. Denken Sie daran: Das Tessin hat ein Anrecht auf sichere Strassen in die Deutschschweiz. Ich denke an die Kriechspur am San Bernardino, die man mit jedem neuen Antrag verhindern will. Haben die Tessiner nicht die gleichen Rechte, wie wir sie in der deutschen Schweiz haben?

Die N 9 fördert die Randregionen, sie fördert die dezentrale Produktion. Sie alle wissen, dass die dezentrale Produktion in diesem Land nur möglich ist, wenn die Verkehrswege entsprechend ausgebaut werden. Wir haben noch einige Industrien im Kanton Wallis, und diese sind darauf angewiesen, dass sie schnell bedient werden.

Der Tourismus hat nicht Probleme, wenn eine Strasse ausgebaut wird; der Tourismus hat Probleme, wenn Staus entstehen. Das sind die Tatsachen, das hält die Touristen von einer Region ab.

Noch einmal zum Entwurf des Bundesrates: Er hat 10 Prozent als Hürde für die Klassifizierung gewählt. Woher kommen diese 10 Prozent? Man hat gewisse Erhebungen gemacht. Bis heute konnte man aber nicht feststellen, wieviel Verkehr sich von Grenze zu Grenze bewegt. Zudem wurden in dieser Klassifizierung auch die Personenwagen berücksichtigt. Was hat die Alpen-Initiative mit Personenwagen zu tun? Ich habe mich sehr daran gestossen, und ich war erschrocken, Herr Bundesrat Ogi, als Sie gesagt haben, die Version des Bundesrates würde rund 600 Kilometer mehr Strassen als Transitstrassen klassifizieren.

Haben wir denn alle vergessen, wie unsere europäischen Partner reagieren? Haben wir alle vergessen, dass wir ein arg notleidendes Baugewerbe haben, das vielleicht auch Strassen bauen möchte? Wollen wir denn lieber Arbeitslosenversicherungen bezahlen?

Zum Transitabkommen noch eine konkrete Frage an Herrn Bundesrat Ogi: Haben wir nicht im Transitvertrag garantiert, dass wir das Nationalstrassennetz fertigbauen? Ist es nicht eine Frage der Garantie im Transitvertrag, dass wir auch die N 9 fertigbauen müssen? Ich glaube, es ist so niedergeschrieben.

Ich bitte Sie wirklich, im Interesse der Schadensbegrenzung dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Sandoz Suzette (L, VD): Je crois que le débat que nous venons de suivre montre bien trois choses: d'abord le mal que fait au pays l'intervention à titre personnel d'un conseiller fédéral, ou d'un autre, dans le cadre d'une campagne politique: s'il utilise, et c'est normal, des arguments de la campagne, on lui reproche après coup d'avoir engagé le pays. Cela montre en-

suite le mal que fait l'habitude de tolérer les non-dit en politique: chacun se réfugie derrière un texte général en espérant que c'est son idée fixe qui passera et cela crée incontestablement des malentendus. Enfin, cela montre le mal que crée une forme de médiatisation des campagnes politiques, qui transforme celles-ci en de mauvaises campagnes publicitaires dont souffre la crédibilité du monde politique.

Il est temps que le Parlement sorte de ces trois maux, que, reprenant sa sérénité, il interprète le texte constitutionnel voté et constate en toute objectivité que le tronçon Sierre-Brigue n'est pas une route de transit.

Bodenmann Peter (S, VS): Nachdem sich viele zum Wallis und zu seinen Problemen geäußert haben, ein paar Klarstellungen: Die Oberwalliser Bevölkerung hat die Frage, ob sie eine zwei- oder eine vierspurige Nationalstrasse will, nie entschieden. Sie wurde von den Herren Suter und Ogi erpresst. Herr Suter hat in der Zeitung geschrieben: «Mit Ausnahme der Stichstrassen in die Vispertäler sind alle übrigen Strassen, wie die N 9 inklusive Simplon, die A 19 Furka sowie die Zufahrten zum Eisenbahntunnel betroffen, so dass diese nicht mehr ausgebaut werden können.» Die Vertreter des Bundes haben der Oberwalliser Bevölkerung gesagt: Es gibt überhaupt nichts, nicht einmal eine zweispurige Nationalstrasse. Herr Schmidhalter hat hier gesagt, dass man im Oberwallis noch nichts in den Nationalstrassenbau investiert habe. Herr Bundesrat Ogi kann bestätigen, dass in den Nationalstrassenbau am Simplon bis jetzt bereits mehr als 500 Millionen Franken investiert wurden; pro Kopf der Bevölkerung betrachtet liegt das über dem schweizerischen Durchschnitt. Frau Spoerry und Herr Hämmerle haben gesagt, dass sie eine zweispurige, klassierte Nationalstrasse wollen. Das hindert die Vertreter der Mehrheit nicht, zu behaupten, Frau Spoerry und Herr Hämmerle wollten das Gegenteil. Das sind die Methoden, von denen wir nach diesem Abstimmungskampf genug haben.

Die dickste Angelegenheit: Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat die SBB und ihnen nahestehende Kreise unter Druck gesetzt und gesagt: Wenn ihr für die zweispurige Nationalstrasse stimmt, werden wir den Eisenbahntunnel zwischen Salgesch und Leuk nicht bauen. Eine erneute Erpressung in dieser Angelegenheit! Und die Herren Comby und Schmidhalter sind nach vorne gekommen und haben gesagt: Wenn ihr im Wallis beim Nationalstrassenbau Kosten spart, werden die SBB bestraft. Die gleiche Politik haben wir im Vorfeld der Alpen-Initiative erlebt, und ich möchte bitten, aus diesen Erfahrungen etwas zu lernen. Alle von uns sind immer wieder mit der Bevölkerung konfrontiert, die sagt: Bei der Sommerzeit habt ihr uns «gelegt». Dabei war das Vorgehen dort absolut korrekt: erste Vorlage: Referendum abgelehnt, zweite Vorlage: kein Referendum; die Vorlage war damit folglich durchgesetzt.

Frau Spoerry beantragt, dass Sie zumindest gleich wie bei der Sommerzeit vorgehen, dass Sie nämlich eine zweite Vorlage bringen, wenn Sie denn eine vierspurige Nationalstrasse, die keine Transitstrasse mehr ist, für 60 000 Leute realisieren wollen.

All jene, die vom Sparen reden, bitte ich, einen kurzen Moment zu rechnen. Um ein Gebiet mit 60 000 Leuten zu erschliessen, macht man einen Kostenvoranschlag, der auf 2,6 Milliarden Franken lautet. Das bedeutet, das schweizerische Nationalstrassennetz würde gesamthaft 300 Milliarden Franken kosten. Das ist auch finanziell, nicht nur ökologisch, ein Wahnwitz. Es geht um Ihre konkrete Glaubwürdigkeit.

Cavadini Adriano (R, TI), rapporteur: La discussion a montré les problèmes causés par cette initiative et les difficultés d'interprétation qu'elle va nous donner.

J'ai constaté que le projet du Conseil fédéral, tendant à mettre dans la loi d'application un pourcentage, n'a pas été repris. On en reste à la décision du Conseil des Etats, à l'article 2, soit à la proposition que la majorité de notre commission faisait figurer à l'article 3. Si la majorité du Conseil national décide de suivre la décision du Conseil des Etats à l'article 2, la proposition de la majorité de la commission à l'article 3 tombe, et il n'y aura pas de divergence avec le Conseil des Etats.

En ce qui concerne les différentes propositions, nous prenons position de la façon suivante: certaines propositions demandent de faire commencer le tronçon du San Bernardino à Reichenau, et de le prolonger jusqu'à Chiasso. En ce qui concerne la partie Reichenau–Thusis, la majorité de la commission était de l'avis que ce tronçon d'autoroute sert aussi la région de Davos, celle de la Lenzerheide, le col du Julier, la Haute-Engadine, et qu'il ne fallait pas créer d'autres problèmes pour la liaison avec ces régions en bloquant des possibilités d'adaptation de ce tronçon déjà à partir de Reichenau.

D'autre part, en commission, j'avais demandé expressément aux auteurs de l'initiative où, selon eux, devait commencer le tronçon du San Bernardino. Ils avaient répondu: «Ob man auf der anderen Seite der N 13 nun Thusis oder Reichenau festlegt, spielt für uns keine wesentliche Rolle.» Pour les initiants, Reichenau ou Thusis, c'était pareil. La majorité de la commission, après avoir entendu les arguments en faveur d'un début de route à Thusis, vous invite à accepter sa proposition.

Nous avons ensuite le problème de Chiasso qui concerne, soit la route du San Bernardino, soit celle du Gothard, et qui se retrouve dans la proposition du groupe écologiste. En ce qui concerne la fin de ce tronçon, les promoteurs de l'initiative avaient dit: «In bezug auf das Tessin, beim Zusammenschluss von N 2 oder N 13, also in der Gegend von Bellinzona»; ils n'ont jamais parlé de Chiasso.

En plus, j'ajouterai qu'on ne peut pas bloquer, soit dans la région de Lucerne, soit dans la région au-dessous de Bellinzona, des adaptations de routes nationales ou de routes principales qui servent principalement au trafic local, régional et transfrontalier. Il y a là des agglomérations dont la population doit pouvoir se déplacer, et pour lesquelles on doit procéder à des adaptations de routes si le trafic le demande. Alors, il n'y a pas lieu de créer d'autres complications en bloquant ces possibilités d'adaptation au-delà de ce que même les promoteurs de l'initiative voulaient.

Pour ces raisons, la majorité de la commission maintient sa proposition, soit «route du San Bernardino: tronçon Thusis–Bellinzona nord» et «route du Gothard: tronçon Amsteg–Göschenen–Airolo–Bellinzona nord».

Je vous dis franchement que, pour les Tessinois, il n'est pas facile d'affecter cette limitation au tunnel du Gothard qui cause des problèmes et en causera encore davantage à l'avenir, lors des travaux d'entretien et des bouchons qui se créeront à l'entrée de ce tunnel, soit du côté sud, soit du côté nord. Par contre, la route du Grand-Saint-Bernard n'est pas remise en question.

En ce qui concerne le problème du Valais, la minorité aimerait bloquer les travaux des routes nationales à Sierre, alors que le Conseil des Etats et la majorité de la commission ne veulent imposer cette limitation qu'à partir de Brigue. Les promoteurs de l'initiative, eux, insistent sur le fait que la réalisation d'une autoroute à quatre voies soit déjà empêchée à partir de Sierre. Il est vrai que, pendant la campagne, les opposants à l'initiative avaient déclaré que, si l'initiative était acceptée, il serait difficile de réaliser une autoroute à quatre voies entre Sierre et Brigue. Il faut donc admettre avoir utilisé cet argument pendant la campagne et reconnaître avoir fait une faute en utilisant cet argument, sans avoir vérifié suffisamment dans le détail l'importance réelle du trafic de transit sur cette route. A l'avenir, je pense qu'il faudra être plus attentifs lors de discussions précédant des votations populaires pour une question de crédibilité, justement évoquée par quelques collègues. Mais aujourd'hui il faut être objectifs et considérer les faits. Nous devons ne pas nous livrer à l'émotion et essayer d'interpréter objectivement cette initiative. La solution de la majorité veut limiter les possibilités d'augmentation de la capacité de trafic seulement à partir de Brigue.

Il y a au moins trois raisons qui militent en faveur de la proposition de la majorité de la commission.

Le premier argument est juridique. Nous avons reçu un avis de droit du professeur Gerhard Schmid de Bâle où il dit clairement: «Des enseignements doivent être tirés de ce débat confus. Il faut notamment s'efforcer d'améliorer la qualité de l'analyse juridique en liaison avec les votations populaires. Le

contenu de ces déclarations ne peut pas remplacer», selon le professeur Schmid, «une analyse objective post festum et ne peut jamais déroger au texte constitutionnel dans son contenu normatif. Ainsi, il n'y a pas lieu de s'appuyer sur les déclarations faites par les autorités et les politiciens lors de la campagne.» Dans ses conclusions, le professeur Schmid dit encore que, lors de l'interprétation de l'initiative populaire, la volonté subjective des initiants n'est pas déterminante: «Le débat sur l'initiative des Alpes était avant tout un débat politique, l'analyse juridique de cet article constitutionnel reste à faire. La question du nombre de voies de la N 9 entre Sierre et Brigue doit être décidée d'après les normes juridiques qui étaient applicables jusqu'à ce jour à la construction routière.» Donc, d'après le professeur Schmid, on ne peut pas seulement suivre les déclarations des autorités et de tous ceux qui se sont engagés dans la campagne précédant cette votation pour donner une interprétation définitive de cette initiative, et l'inclure dans la loi sur la base de ces déclarations.

Le deuxième argument, qui a déjà été évoqué par plusieurs des orateurs, c'est la situation réelle, le volume du trafic. Le rapport du professeur Bovy de Lausanne indique que les enquêtes réalisées au Valais au cours des dernières années ont montré un trafic international de transit entre Sierre et Brigue inférieur à 2 pour cent de l'ensemble du trafic. Cette route ne peut donc pas être considérée comme route de transit. Le Conseil fédéral en était arrivé au même résultat avec sa formulation abstraite, compte tenu du trafic de transit international très réduit que l'on a recensé jusqu'à présent.

Troisième argument: nous avons l'analyse Vox – on l'a déjà citée – qui montre aussi d'une façon très claire que 87 pour cent des personnes ayant voté l'initiative l'ont soutenue pour provoquer le transfert sur le rail du trafic routier de transit des marchandises, alors que seulement 20 pour cent des personnes ayant soutenu cette initiative l'ont fait parce qu'elles voulaient bloquer les capacités de transit de certaines routes. Dans le commentaire de cette analyse il est dit clairement: «Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene war der Kerninhalt der Initiative. Das war auch die Wahrnehmung der Stimmberechtigten, insgesamt 87 Prozent der Antwortenden verwiesen auf diesen Punkt.»

Et plus loin: «Der Schutz der Alpen ist für die Wahrnehmung weniger wichtig (15 Prozent). Umgekehrt ist die Wahrnehmung von Absatz 3 über die Begrenzung der Strassentransitkapazität tendenziell mit einer negativen Haltung verknüpft.»

Même cette analyse a posteriori du vote du 20 février montre que ce n'était pas le blocage des capacités routières que visaient les personnes qui ont voté pour l'initiative des Alpes. Voilà donc trois éléments – juridique, de fait et d'analyse du vote populaire – qui soutiennent la majorité de votre commission et la décision du Conseil des Etats. Il faut y ajouter qu'avec un trafic entre 11 000 et 19 000 véhicules par jour, en été, la route cantonale entre Sierre et Brigue est déjà suffisamment saturée selon le professeur Bovy. Il faudra donc effectivement penser à en améliorer la sécurité et décharger les communes avec une route nationale suffisante.

En conclusion, en regardant tout cela avec un certain recul, il faut être objectif et voir que nous ne pouvons pas punir un canton pour une situation qui n'existe pas dans les faits – route de transit international –, mais seulement dans des déclarations qui avaient été faites avant la votation. Même si on est dans un cas limite, comme l'a dit M. Poncet, je crois qu'en tant que Parlement nous devons rester objectifs et prendre une décision qui corresponde à la réalité.

Je ferai une dernière considération sur la proposition Hildbrand. M. Hildbrand propose de biffer la route du Simplon. Cette proposition n'avait pas été faite en commission, ni par les représentants du canton ni même par les députés du Valais. En acceptant cette proposition on complique encore l'interprétation de cet article constitutionnel. C'est pourquoi je vous propose de suivre la majorité de la commission et de ne pas accepter la proposition Hildbrand.

Quant à la proposition Oehler, elle est pratiquement dépassée si le Conseil national suit la majorité de la commission. On n'aurait même pas dû en discuter étant donné que nous allons dans cette direction.

En conclusion, je vous invite à suivre la décision du Conseil des Etats à l'article 2 et, ce faisant, vous allez pratiquement suivre la décision de la majorité de la commission à l'article 3.

Binder Max (V, ZH), Berichterstatter: Es ist nun viel, von hüben und drüben, gesagt worden. Es geht jetzt darum, dies aus der Sicht der Kommission zu werten.

Ich habe Ihnen bereits beim Eintreten gesagt, dass es sich hier um zwei Konzepte handelt, die einander gegenüberstehen. Wir haben einmal das Konzept des Bundesrates, das mit der Prozentklausel funktioniert, das das Alpengebiet bezeichnen will und eine Definition der Transitstrassen gibt, das aber auch administrativen Aufwand und eine gewisse Unsicherheit bei den Zählungen bringt. Ich habe festgestellt, dass in Ihren Voten niemand dieses Konzept des Bundesrates verteidigt oder es allenfalls mit einem Antrag aufgenommen hat.

Es geht hier meiner Meinung nach darum, dem Konzept der Kommission und des Ständerates zu folgen. Wir haben damit eine rasche Sicherheit, wir haben auch eine vorläufig abschliessende Sicherheit. Wenn Sie von Kriterien sprechen, die hier auch angewendet werden müssten, dann glaube ich, dass man auch die Tradition als Kriterium beziehen kann, denn traditionellerweise hat man in der Schweiz bisher immer von diesen vier nun bezeichneten Strecken als Transitachsen gesprochen. Es findet auch keine dynamische Entwicklung statt, und es gibt keinen administrativen Aufwand.

Zu den konkreten Anträgen: Zur Strecke Reichenau–Bellinzona oder Thusis–Bellinzona: Die Kommission hat auch über dieses Problem gesprochen. Sie hat mit 14 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen, die Strecke mit «Thusis–Bellinzona Nord» zu bezeichnen.

Herr Cavadini Adriano hat es auch bereits gesagt: Die Initianten haben bei der Anhörung gesagt, ob «Reichenau–Bellinzona Nord» oder «Thusis–Bellinzona Nord» spiele für sie keine Rolle – auf berndeutsch: «Äs isch ghupft wie gsprunge.» Darum möchte ich Ihnen auch beliebt machen, diese Strecke «Bellinzona Nord–Thusis» oder umgekehrt zu benennen. Es gibt aber auch absolut sachliche Gründe dafür: Die Domleschgstrasse ist nicht nur traditionelle San-Bernhardino-Route, sondern sie gehört sicher auch zur Julieroute; sie gilt aber auch als Zubringer zum Albulapass, zur Lenzerheide, zum Heinzenberg oder allenfalls zur Landschaft Davos. Dass diese Strecke damit eine auch überwiegend regionale und lokale Funktion hat, ist, glaube ich, damit gesagt.

Deshalb beantrage ich Ihnen hier Ablehnung des Antrages der grünen Fraktion und der Minderheit und Zustimmung zur Kommissionsmehrheit und zum Ständerat.

Betreffend Gotthard: Hier gilt eigentlich das gleiche. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen mit 13 zu 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen, die Strecke mit «Amsteg–Bellinzona Nord» zu bezeichnen. Als Argumente können die gleichen gelten wie bei der N 13. Auch hier: Zustimmung zur Mehrheit.

Noch ein paar Worte zur N 9 im Wallis: Diese 32 Kilometer zwischen Siders und Brig scheinen vor allem Stein des Anstosses zu sein. Es wurde hier mit der Glaubwürdigkeit gefochten. Wir sind nicht nur gegenüber uns und gegenüber dem Volk verpflichtet, glaubwürdig zu sein, sondern auch gegenüber dem Ausland. Es wurde auch erwähnt, dass wir einen Transitvertrag unterschrieben haben; wir haben diesen einzuhalten. Dieser Transitvertrag umfasst immerhin auch die Forderung, die Nationalstrassen fertigzubauen.

Es muss aber auch darauf hingewiesen werden, dass die Umsetzung des Verfassungstextes dadurch erschwert wird, dass die bisherige politische Auseinandersetzung zentral stattgefunden hat. Nur am Rande erfolgte eine rechtliche Analyse dessen, was der Verfassungstext verlangt. In Zusammenhang mit einer eidgenössischen Abstimmung werden viel zu viele regionale Probleme namentlich erwähnt und diskutiert. Es ging bei der Alpen-Initiative so weit, dass man sogar die Frage des Ausbaustandes diskutierte, was überhaupt nicht Gegenstand der Initiative war. Daraus sind Lehren zu ziehen – Lehren, die dahin gehen müssen, solch offene, vielseitig interpretierbare Formulierungen im Hinblick auf die rechtliche Umsetzung ernsthafter zu überprüfen.

Ich habe es bereits beim Eintreten gesagt: Die Lehren hätten eigentlich nach der Erfahrung von Rothenthurm bereits mit Blick auf diese Initiative gezogen werden müssen.

Zu Frau Spoerry: So ehrenwert allenfalls Ihre Haltung ist, so stelle ich doch fest, dass Sie als vehemente Verfechterin der Mehrwertsteuer immer betont haben, es handle sich bloss um einen Systemwechsel. Der Vollzug, meine ich, scheint heute doch mehr zu sein als ein blosser Systemwechsel.

Zur rechtlichen Frage: Wir haben einem sehr eingehenden Bericht von Professor Schmid entnehmen können, dass es durchaus möglich ist, diese N 9 im Kanton Wallis zwischen Siders und Brig so zu gestalten, wie sie auch geplant ist. Er sagt auch in seiner Zusammenfassung: «Verfassungsnormen sind konkretisierungsbedürftig und zudem meistens auch auf konkretisierende Gesetzgebung ausgerichtet. Bei dieser Konkretisierungsaufgabe kommen dem Gesetzgeber etwelche Gestaltungsfreiheit und etwelches Prognoseermessen zu. Verfassungsauslegung geht vom Normtext aus. Bei der Auslegung von Volksinitiativen ist nicht auf den subjektiven Willen der Initianten abzustellen.» Weiter sagt er in seinem Schlusswort: «Artikel 36sexies der Bundesverfassung lässt zu, dass die N9-Teilstrecke Siders–Brig wie bis anhin geplant verwirklicht werden kann.»

Ein zweiter Punkt: Die Verkehrsprobleme im Wallis – Sie haben das heute eingehend gehört, nicht nur aus Walliser Sicht – sind gravierend und bedürfen dringend einer Lösung. Diese Lösung können wir mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission und dem Beschluss des Ständerates herbeiführen.

Ein drittes: Die Vox-Analyse sagt auch sehr deutlich, dass über 80 Prozent aller Stimmenden, nicht nur derjenigen im Wallis, die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene als absolut zentrales Kernstück der Alpen-Initiative taxiert haben. Nur etwas über 20 Prozent der Stimmenden haben bemerkt und zur Kenntnis genommen, dass auch der Strassenbau eingeschränkt werden muss. Ich betone nochmals: Dies betrifft nicht nur die Stimmenden im Wallis.

Ein letzter Punkt: Die N 9 wird von niemandem als Transitstrasse taxiert; sie hat die gleichen Funktionen wie z. B. die Domleschgstrasse, nämlich die Erschliessung für die seitlichen Gebiete, und daher bin ich der Meinung, dass sie auch nicht als Transitstrasse gilt.

Zusammenfassend: Im Sinne unseres Auftrages, hier ein Bundesgesetz zu beschliessen, bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit und damit auch dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen. Es geht um die rechtliche Umsetzung des Verfassungstextes, nicht darum, verbalen Äusserungen während des Abstimmungskampfes nachzuleben. Ich bin der Meinung, auch solche sind ernst zu nehmen; aber die Lehren daraus sind zu ziehen, nämlich dass man in Zukunft bei Abstimmungen mit solchen Äusserungen etwas vorsichtiger sein sollte.

Ich beantrage Ihnen also Ablehnung des Antrages der Minderheit Hämmerle, Ablehnung des Antrages Spoerry, ebenfalls Ablehnung des Antrages Hildbrand. Dieser Antrag wurde ja im Ständerat als Minderheitsantrag gestellt; Herr Piller hat ihn dann zurückgezogen. So war er kein Thema mehr im Ständerat, und er war nie ein Thema in unserer Kommission. Ich bitte Sie, auch den Antrag der grünen Fraktion abzulehnen.

Dem Antrag Schmidhalter zu Artikel 2 können Sie zustimmen, denn er will im Prinzip dasselbe wie der Ständerat. Ich bin der Meinung, dass Sie hier zustimmen könnten, um keine Differenz zu schaffen.

Zum Antrag Oehler muss ich sagen, dass er im Moment gar nicht Gegenstand der Diskussion sein kann. Er kommt erst zum Tragen, wenn wir allenfalls dem Konzept Bundesrat zustimmen; wenn Sie dem Konzept Kommission und Ständerat folgen, wird er hinfällig, weil dann die Rheintalstrasse ohnehin nicht bezeichnet und somit nicht Gegenstand der Diskussionen ist.

Ogi Adolf, Bundesrat: Wir behandeln die Artikel 2 und 3. Nach dieser mehr als vierstündigen Debatte ist festzustellen, dass die Annahme der Alpen-Initiative am 20. Februar dieses Jahres uns alle vor neue Aufgaben, aber sicher auch vor neue Pro-

bleme gestellt hat. C'est le moins qu'on puisse dire après ce débat!

Diese vierstündige Diskussion hat aber auch gezeigt und klar zum Ausdruck gebracht, wie schwierig es für den Bundesrat war, die Quadratur des Kreises zu finden, wie schwierig es war, Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten. Dass man in guten Treuen zweierlei Meinung sein konnte, hat Herr Poncet beeindruckend herausgearbeitet.

Wir sind jetzt herausgefordert. Es geht um die Glaubwürdigkeit. Es geht um die Glaubwürdigkeit sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene. Die schwierige internationale Ebene wird erst noch kommen. Heute haben wir den innenpolitischen Teil der Initiative zu lösen, die Beschränkung des Strassenbaus im Alpengebiet. Es geht nur um den Strassenbau und um nichts anderes. Wie diese Teilaufgabe gelöst werden soll, war auch hier umstritten. Aber ich halte nochmals fest: Schwieriger und womöglich mühsamer dürfte es werden, wenn es um die Umsetzung des Hauptauftrages vom 20. Februar 1994 geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene – ohne zu diskriminieren und ohne die internationalen Verträge zu verletzen.

Herr Hämmerle hat gesagt, die bilateralen Verhandlungen seien wegen dem Bundesrat ins Stocken geraten. Das stimmt nicht! Dieser Teil der Alpen-Initiative, Artikel 36sexies Absatz 2 der Bundesverfassung, hat bei der Europäischen Union am 17. Mai – das möchte ich Herrn Hämmerle in Erinnerung rufen – einen zwiespältigen Eindruck hinterlassen; das ist die Wahrheit. Es wurde grünes Licht für bilaterale, sektorielle Verhandlungen gegeben, und leider für uns wurde die Blockierung der Verkehrsverhandlungen, womöglich bis in den Herbst hinein, beschlossen. Wir kämpfen dafür, dass man die Verhandlungen früher aufnehmen kann; wir beissen auch. Aber es braucht bei den Verhandlungen bekanntlich immer zwei. Ich habe von meinem Kollegen, dem österreichischen Verkehrsminister, gehört, dass Sie an einer Tagung in Deutschland waren. Leider bestimmt nicht diese Tagung, an der Sie teilgenommen haben, ob jetzt die Alpen-Initiative gut sei oder nicht. Es entscheiden die EU-Verkehrsminister und die EU-Kommission und nicht Leute, die mit unserer Initiative sympathisieren.

Es ist schwierig, uns in dieser Situation verständlich zu machen. Das müssen wir Ihnen mit Blick auf das sagen, was zu einem späteren Zeitpunkt kommen wird.

Nun möchte ich etwas zu diesen beiden Konzepten sagen, die vorliegen und worüber Sie jetzt entscheiden müssen. Das Konzept des Bundesrates – generell-abstrakte Regelung – hätte zum Ziel gehabt, den Schutz des ganzen Alpengebietes zu erreichen. Wir nehmen in dieser Hinsicht – das beansprucht der Bundesrat für sich – die Initiative sehr ernst. Das Konzept der Streckenfestlegung – das, was der Ständerat beschlossen hat und was sicher auch hier beschlossen wird – geht von einer Fixierung der Strecken aus. Der Bundesrat ist der Meinung, ein Bundesgesetz mit Kriterien und Definitionen sei rechtsstaatlich besser. Er geht dabei von folgenden Überlegungen aus: Offene Begriffe sind im Gesetz zu umschreiben, und für die Festlegung von Transitstrassen bräuchte es Kriterien. Verkehr ist bekanntlich etwas Dynamisches; Verkehr entwickelt sich; Verkehrsflüsse können sich verändern. Man kann daher nicht – das ist die Meinung des Bundesrates – ein für allemal festschreiben, was unter das Ausbauverbot fallen soll. Daher waren periodische Verkehrserhebungen und Neubeurteilungen nach dem Vorschlag des Bundesrates notwendig – das sogenannte dynamische Element –, um der Entwicklung im ganzen Alpengebiet gerecht zu werden.

Ich sage nochmals: Das Konzept, das wir Ihnen unterbreitet haben, ging in Sachen Schutz des Alpengebietes viel weiter als der Beschluss des Ständerates und weiter als der Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission. Ich muss es zuhänden der Materialien sagen: Der Verlierer beim Antrag der Kommissionmehrheit ist der Umweltschutz im ganzen Alpengebiet.

Zum Konzept der Streckenfestlegung, das Sie jetzt sicher beschliessen werden: Nach diesem Konzept werden als Transitstrassen geltende Strecken im Gesetz abschliessend aufgezählt. Die genannten Strecken dürfen nicht mehr ausgebaut werden. Dieses Konzept ist einfach; ich stimme dem zu, was

Herr Schmidhalter gesagt hat. Die Lösung schafft sofort und definitiv Klarheit. Es braucht weder Schwellenwerte noch Verkehrszählungen. Was zum Alpengebiet gehört, kann offenbleiben. Aber wenn Sie die Situation näher beurteilen, dann müssen Sie auch einige Nachteile und Schwächen zur Kenntnis nehmen, nämlich:

1. Nach welchen Kriterien werden diese Transitstrecken abgegrenzt?
2. Entscheiden Sympathie oder Antipathie?
3. Entscheiden die Interessen?

Auf diese Fragen haben wir sehr unterschiedliche Antworten erhalten, auch heute, in dieser Debatte. Unterschiedliche Ergebnisse, erhebliche Abweichungen ergeben dann auch Ungleichbehandlungen. Das muss doch hier gesagt werden. Dann muss ich Sie fragen: Dürfen wir das tun? Sie dürfen das; der Bundesrat hätte es wohl nicht tun können. Man hätte ihm dann vorgeworfen, er habe einen juristisch miserablen Entwurf unterbreitet. Was Sie vorschlagen, ist eine politische Lösung. Das, was wir vorgeschlagen haben, ist eine juristische Lösung.

Warum das Konzept des Bundesrates? Wir wollten das Alpengebiet gemäss der Alpenkonvention fixieren. Es ist nicht so, Herr Oehler, dass wir einfach einen Bleistift genommen und den Alpenraum irgendwie eingeteilt haben. Dem ist nicht so. Es ist das Gebiet, wie es im Rahmen der Alpenkonvention definiert wird. Der Kanton St. Gallen hat dem nicht opponiert. Es ist also von uns nicht willkürlich festgelegt worden. Es geht hier nicht zuletzt auch um Subventionen.

Dann ging es darum, die Transitachsen zu definieren, die National- und Hauptstrassen. Hier möchte ich klar und deutlich sagen, dass bei Ihrem Konzept nur eine Hauptstrasse berücksichtigt ist. Wir haben viele Hauptstrassen vorgesehen. Wir haben auch definiert, dass mindestens 1500 Motorfahrzeuge diese Strasse täglich befahren müssen, damit sie dann als Transitstrasse bezeichnet werden kann. Das ist keine Willkür, wenn man Kriterien festlegt, sie messbar macht, sie für die ganze Schweiz verbindlich erklärt. Da kann man Gleiches mit Gleichem vergleichen und Ungleiches ungleich behandeln. Im Umweltschutzgesetz haben wir auch Kriterien: Schauen Sie einmal die Artikel 10, 11 und 12 des Umweltschutzgesetzes an! Dort haben wir gemachte Erfahrungen verwenden können. Wenn wir diese 10 Prozent fixiert haben, dann ist das nicht Willkür, sondern es ist eine Ermessensfrage. Über eine Ermessensfrage kann man diskutieren, politisieren und auch eine Debatte führen.

Schliesslich dürften dann Strassen beziehungsweise Strecken, welche diese Bedingungen erfüllten, nicht ausgebaut werden. Das waren unsere Überlegungen. Im Ständerat hat man uns Bürokratie vorgeworfen. Aber die Uno-Zählungen müssen wir ja so oder so alle fünf Jahre machen. Deshalb ist das machbar, und man darf jetzt nicht von Bürokratie reden.

Zuhänden der Materialien und der Geschichte möchte ich doch festhalten: Vom Ausbauverbot nach unserem Konzept betroffenen wären der Grosse St. Bernhard von Sembrancher bis zum Tunnelportal, der Simplon, der Gotthard von Luzern bis Chiasso – also keine zweite Tunnelröhre – und der San Bernardino. Und eventuell – hier wären noch Abklärungen und Zählungen notwendig gewesen – wären der Col de la Forclaz, der Abschnitt Reichenau–Thusis der N 13, die N 13 im St. Galler Rheintal, dann einzelne Teilstrecken im Engadin, Stabio–Gaggiolo und die Axenstrasse betroffen gewesen. Auch hier Hand aufs Herz: Wäre das nicht im Interesse des Umweltschutzes gewesen? Insgesamt geht also der Bundesrat weiter als das, was Sie heute beschliessen werden.

Damit komme ich noch zu einigen Fragen und Anträgen. Es ist eine Konzeptionsfrage; je nachdem werden verschiedene Anträge, die gestellt wurden, hinfällig.

In bezug auf den Antrag der grünen Fraktion möchte ich lediglich sagen: Die N 13 führt gemäss Netzbeschluss nur bis Bellinzona; es ist die N 2, die bis Chiasso geht. In bezug auf den zweiten Teil dieses Antrages – er betrifft die Strecke Luzern–Chiasso – kann ich sagen: Wenn Sie dem Konzept des Bundesrates gefolgt wären, wäre dies bereits berücksichtigt worden.

Die Bemerkung von Herrn Oehler über meine Mitarbeiter möchte ich nicht wiederholen, da sie so böse war, dass sie nicht ein zweites Mal ins Protokoll geschrieben werden sollte. Was die Definition Ihres Rheintales betrifft, muss ich Ihnen einfach sagen: Der Kanton St. Gallen war bei der Vernehmlassung zur Alpenkonvention mit dieser Definition einverstanden. In bezug auf das, was die Herren Herzog und Bodenmann betreffend die SBB-Linie gesagt haben, möchte ich ganz klar und deutlich sagen: Wenn Sie beschliessen, dem Antrag Spoerry und dem Antrag der Minderheit Hämmerle zu folgen, wird das Konzept wieder überprüft. Sollten Leute von mir dies behauptet haben, haben sie nicht auf meine Veranlassung auf die SBB Druck ausgeübt. In diesem Zusammenhang muss ich Ihnen nach dieser langen Debatte sagen, dass die Initianten der Alpen-Initiative gemäss SDA-Meldung vom 5. März 1994 gesagt haben: Die Walliser N 9 doch vierspurig zu bauen, sei inhaltlich jetzt Nebensache. Heute haben Sie viereinhalb Stunden darüber diskutiert.

Zu Herrn Bircher Peter: Wenn Sie, Herr Bircher, Artikel 3 in zwei Beschlüsse aufteilen wollen, welche einerseits die Simplon-Route und andererseits die übrigen Routen umfassen, so wäre das erwünscht. Ich habe bereits dargelegt, dass der Entscheid jetzt bei Ihnen liegt. Wo immer und wie immer Sie entscheiden, ob gemäss Entwurf des Bundesrates, gemäss Beschluss des Ständerates, gemäss Antrag der Mehrheit oder Minderheit der Kommission des Nationalrates oder gemäss dem Antrag Spoerry: das Ergebnis wird nie alle befriedigen. Ein Referendum ist immer möglich, das ist ein legitimes Volksrecht. Persönlich gesehen wäre ich froh, wenn Sie die Vorlage so aufteilen. Der Artikel 3 könnte dann in zwei Beschlüsse aufgeteilt werden, was eine klare Situation betreffend die N 9 ergäbe. Das Problem wäre ein für alle Male geregelt.

Es geht um die Konzeptfrage: Wollen Sie die Lösung des Bundesrates, die umweltgerechter und auch im Sinne des Initiativtextes besser wäre, oder Ihre Lösung mit der Streckenfestlegung, die Sie nun möglicherweise beschliessen? In einigen Jahren sehen wir dann, wer den richtigen Weg vorgeschlagen hat. Sie haben einen Entwurf vor sich, wir haben Ihnen diese schwierige Aufgabe vorgelegt. Der Bundesrat musste eine grundsätzlich gehaltene Absichtserklärung einer Volksmehrheit pragmatisch umsetzen und Ihnen nach bestem Wissen und Gewissen vorlegen. Wir präsentieren Ihnen heute das Resultat.

Das Parlament kann nun abschliessend entscheiden. Ich bitte Sie darum.

Bircher Peter (C, AG): Nach den Ausführungen unseres Verkehrsministers möchte ich den Antrag stellen – wir stimmen ja separat über die einzelnen Routen ab –, dass man den Beschluss über die Simplon-Route zum Beschluss 2 erklärt. Alle anderen Entscheide wären demnach im Beschluss 1 enthalten.

Ich beantrage also, beim Antrag der Mehrheit zu bleiben und die Vorlage in einen Beschluss 1 und einen Beschluss 2 aufzuteilen, der einzig den Entscheid über die Simplon-Route enthält. Auf diese Weise haben wir eine klare Position und kommen auch der Auffassung von Frau Spoerry sehr weit entgegen.

Ruffy Victor (S, VD): J'aimerais prier M. Ogi, conseiller fédéral, d'être un tout petit peu plus précis sur un point, qui est déterminant, notamment pour les Romands.

A l'intérieur de notre groupe, nous avons entendu que, si nous abandonnions la N 9, le Conseil fédéral renoncerait à emprunter le tracé Leuk–Salgesch pour la route cantonale et qu'il y avait donc un risque pour les projets ferroviaires concernant le Simplon et le Loetschberg, si véritablement nous choisissons cette solution-là.

Je crois que, conscience pour conscience, nous savons désormais que la N 9 n'est pas une voie de transit. Si d'aventure nous devions encore pâtir en ce qui concerne l'amélioration du réseau ferroviaire, on pourrait dire qu'on aurait perdu sur les deux tableaux.

Ogi Adolf, Bundesrat: Es geht hier um die mögliche Verlegung der Kantonsstrasse auf das SBB-Trasse. Dazu kann ich folgendes ausführen:

Das gegenwärtige Konzept für den Bau dieser Autobahn sieht wie folgt aus: Auf der bestehenden Kantonsstrasse durch den Pfynwald würde die vierspurige N 9 realisiert. Zur Bewältigung des Lokalverkehrs würde die Kantonsstrasse auf die heutige SBB-Linie verlegt. Die SBB-Linie würde neu in einem Tunnel geführt. Der Vorteil für die SBB liegt darin, dass dadurch die eisenbahntechnischen Vorgaben von «Bahn 2000» auf dieser Strecke erfüllt werden könnten. Da die Nationalstrasse diese doppelte Verlegung verursacht, muss sie auch den Grossteil der entsprechenden Kosten tragen, namentlich auch, was den SBB-Tunnel anbelangt – sofern wir dieses Konzept realisieren; man spricht heute von rund 300 Millionen Franken.

Nun konkret zu Ihrer Frage, was passiere, wenn nur eine zweispurige Umfahrungsstrasse gebaut werden könne. Wenn nur eine zweispurige Umfahrungsstrasse gebaut wird, nach Antrag der Minderheit zu Artikel 5 Absatz 2, müssen wir ein neues Konzept erarbeiten, müssen wir sozusagen über die Bücher gehen. Mehr kann ich im heutigen Zeitpunkt nicht sagen. Es wird davon abhängen, was Sie beschliessen; das, was Sie beschliessen, werden wir umsetzen.

Präsidentin: Herr Bircher Peter hat beantragt, die Vorlage so aufzuteilen, dass die Simplon-Route in einem eigenen Beschluss figuriert.

Ich schlage Ihnen folgendes Abstimmungsverfahren vor:

1. Wir bereinigen das Konzept: Konzept des Bundesrates, Konzept der Kommission oder Konzept des Ständerates gemäss Antrag Schmidhalter;
2. Abstimmungsdurchgang über die verschiedenen Anträge betreffend die einzelnen Routen mit den Abstimmungsblöcken San Bernardino, Gotthard und Simplon;
3. Abstimmung über den Antrag Bircher Peter betreffend Aufteilung der Vorlage.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Hubacher Helmut (S, BS): Zur Frage von Herrn Ruffy im Zusammenhang mit der Antwort von Herrn Bundesrat Ogi: Herr Bundesrat, es ist für Nichtkommissionsmitglieder etwas schwierig zu verstehen – ich wäre froh, wenn Sie es noch etwas präzisieren könnten –: Was heisst das, ein anderes Konzept mit dieser Tunnelfrage? Es ist völlig klar – wir in unserer Fraktion wissen es –, dass das Bundesamt für Strassenbau, Herr Direktor Kurt Suter, die SBB so unter Druck setzt, dass es bedeutet: Dieser Tunnel wird nur bei einer vierspurigen Autobahn gebaut, sonst müsst Ihr die Geschichte selber bezahlen. Die SBB geben diesen Druck weiter. Zwingen Sie uns nicht, deutlicher zu werden. Können Sie aber erklären, dass dieses Konzept nicht bedeutet, der SBB-Tunnel werde einfach nicht gebaut, wenn auch diese vierspurige Autobahn nicht gebaut werden darf? Eine gewisse Präzision wäre für uns hilfreich.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich kann verstehen, dass es für Nichtkommissionsmitglieder schwierig ist, die Sache zu verstehen. Es ist sogar für Kommissionsmitglieder und für den Bundesrat schwierig – das haben wir heute morgen gesehen.

Ob Herr Direktor Suter diesen Druck auf die SBB ausgeübt hat, wie Sie, Herr Hubacher, hier erwähnt haben, oder ob es nur die SBB waren, kann ich jetzt hier nicht sagen. Ich kann es weder bestätigen noch in Abrede stellen. Ich kann Ihnen nur sagen: Was Sie auch immer beschliessen, ob Sie eine zweispurige Autobahn beschliessen oder nicht, wir haben uns Ihrem Entscheid anzupassen. Ob dann der Tunnel gebaut wird oder nicht, das kann ich Ihnen in der heutigen Situation nicht sagen; ich weiss es nicht, die Details sind mir nicht bekannt. Aber Ihr Entscheid wird für die Konzeption der N 9 im Oberwallis entscheidend sein.

Art. 2

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Kommission	99 Stimmen
Für den Antrag Schmidhalter	69 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	147 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	21 Stimmen

Präsidentin: Damit entfällt der Antrag Oehler, der sich auf das Konzept des Bundesrates bezogen hat. Ebenso steht der Antrag Schmidhalter (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) nach diesem Konzeptentscheid bei Artikel 3 nicht mehr zur Diskussion.

Im zweiten Abstimmungsblock über Artikel 3 Absatz 1 entscheiden wir über die einzelnen Routen.

Der Antrag Spoerry ist bei der San-Bernadino-Route, der Gotthard-Route und der Route über den Grossen St. Bernhard identisch mit dem Antrag der Mehrheit; bei der Simplon-Route ist er identisch mit dem Antrag der Minderheit.

Was die Simplon-Route betrifft, lässt Herr Hildbrand mitteilen, dass er seinen Antrag zugunsten des Antrages der Mehrheit zurückzieht.

Art. 3 Abs. 1 – Art. 3 al. 1

San-Bernardino-Route – Route du San Bernardino

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	111 Stimmen
Für den Antrag der grünen Fraktion	33 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit/Spoerry	115 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	57 Stimmen

Gotthard-Route – Route du Gothard

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit/Spoerry	138 Stimmen
Für den Antrag der grünen Fraktion	35 Stimmen

Simplon-Route – Route du Simplon

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Aregger, Aubry, Baumberger, Béguelin, Berger, Bezola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bonny, Borel François, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bürgi, Camponovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Comby, Couchepin, Daepf, Darbellay, David, Deiss, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gysin, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Peter, Hildbrand, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jenni Peter, Keller Anton, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Maître, Mamie, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Miesch, Müller, Oehler, Perey, Philipona, Pini, Poncet, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spielmann, Stamm Judith, Steinemann, Steiner Rudolf, Theubet, Tschopp, Vetterli, Wanner, Wick, Zisyadis, Zwahlen (100)

Für den Antrag der Minderheit/Spoerry stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité/Spoerry:

Allenspach, Bär, Baumann, Bäuml, Bodenmann, Brügger Cyrill, Bühler Simeon, Bühlmann, Bundi, Carobbio, Columberg, Danuser, de Dardel, Dettling, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Fankhauser, Fasel, von Felten, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hess Otto, Hollenstein, Hubacher, Jaeger, Jäggi Paul, Keller Rudolf, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Nabholz, Nebiker, Rechsteiner, Robert, Rutishauser, Spoerry, Stalder, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Stucky, Thür, Tschäppät Alexander, Vollmer, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Züger, Zwygart (67)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bührer Gerold, Caccia, Lepori Bonetti, Steinegger, Suter, Ziegler Jean (6)

Abwesend sind – Sont absents:

Blocher, Brunner Christiane, Caspar-Hutter, Fehr, Fritschi Oscar, Früh, Gobet, Jöri, Marti Werner, Maurer, Moser, Mühlemann, Narbel, Neuenschwander, Ostermann, Pidoux, Rebeaud, Ruf, Scherrer Werner, Schmid Peter, Seiler Rolf, Sieber, Stamm Luzi, Steffen, Tschuppert Karl, Wyss Paul (26)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller (1)

Grosser-St.-Bernhard-Route – Route du Grand Saint-Bernard

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit/Spoerry
Adopté selon la proposition de la majorité/Spoerry

Art. 3 Abs. 2, 3 – Art. 3 al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Präsidentin: Herr Bircher Peter beantragt, dass die Vorlage so aufgeteilt wird, dass die Simplon-Route in einem separaten Beschluss enthalten ist.

Schmidhalter Paul (C, VS): Der Antrag Bircher Peter entfällt. Wir haben uns dem Ständerat angeschlossen, womit keine Differenz mehr besteht. Wir brauchen nicht mehr zwei Beschlüsse.

Stucky Georg (R, ZG): Ich kenne den genauen Wortlaut des Antrages Bircher Peter nicht, und Sie auch nicht. Ein Antrag muss schriftlich eingereicht werden. Immerhin geht es um eine wichtige Sache.

Ich beantrage deshalb, dass dieser Antrag schriftlich eingereicht und ausgeteilt wird und wir dann darüber befinden, wenn wir die Behandlung der Vorlage fortsetzen.

Einfach ins Blaue hinaus über den Antrag Bircher Peter abzustimmen, dazu sind wir, denke ich, nicht in der Lage.

Präsidentin: Herr Bircher Peter ist mit diesem Vorgehen einverstanden. Er wird seinen Antrag für morgen schriftlich einreichen.

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.05 Uhr

La séance est levée à 13 h 05

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	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.035
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	893-918
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 107

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.